



YAŞAR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**AVRUPA BİRLİĞİ'NDE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE
LOJİSTİK UYGULAMALARI:**

**MALTA VE TÜRKİYE'NİN UYUMU, PERFORMANSI VE İŞ BİRLİĞİ
OLANAKLARI**

HANDE ÖZKE

TEZ DANIŞMANI: DOÇ. DR. MEHMET GÖKAY ÖZERİM

İŞLETME YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

SUNUM TARİHİ: 23.06.2020

Bornova / İZMİR

HAZİRAN 2020

Jüri üyeleri olarak bu tezi okuduğumuzu ve kapsam ve kalite bakımından Yüksek Lisans tezi olarak uygunluğunu onaylıyoruz.

Jüri Üyeleri:

İmza:

Doç. Dr. Mehmet Gökay ÖZERİM

Yaşar Üniversitesi

.....

Doç. Dr. Çağrı BULUT

Yaşar Üniversitesi

.....

Prof. Dr. Avni Zafer ACAR

Piri Reis Üniversitesi

.....

Prof. Dr. Cüneyt Güzeliş
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ÖZ

AVRUPA BİRLİĞİ'NDE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE LOJİSTİK UYGULAMALARI: MALTA VE TÜRKİYE'NİN UYUMU, PERFORMANSI ve İŞ BİRLİĞİ OLANAKLARI

Hande ÖZKE

Yüksek Lisans Tezi, İşletme Programı

Danışman: Doç. Dr. Mehmet Gökay ÖZERİM

2020

Günümüzde küreselleşmenin etkisiyle uluslararası ticaretin artan rekabet koşulları, ülkelerin ayakta kalabilmek ve ekonomik büyüme sağlamaları için belirli politikalar geliştirmelerini zorunlu kılmıştır. Bu noktada, çalışmanın temelini oluşturan ulaştırma ve lojistik sektörünün dinamik yapısı ve sektörün ülke ekonomilerine önemli etkisi sebebiyle ülkelerin verimli bir ulaştırma politikasına sahip olmalarını gerekli hale getirmiştir. Avrupa Birliği (AB), üye devletlerin iktisadi ve siyasi entegrasyonu sağlamak, çevresel ihtiyaçlarına yanıt vermek, ekonomilerinin kalkınması hedefiyle ortak bir ulaştırma politikası belirlemiştir. Bu ulaştırma politikasına göre, entegre ve ortak bir pazarda rekabetçi bir ulaştırma sistemi olmalıdır. Çalışmanın amacı, AB ulaştırma politikasının oluşum sürecini, temel normlarını ve prensiplerini ve AB'de gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin mevcut durumunu incelemektir. Söz konusu politikaların incelenmesi neticesinde, AB üye ülkesi Malta'nın ve Birliğin aday statüsünde olan Türkiye'nin mevcut lojistik durumu ve AB ulaştırma politikalarına uyumu değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirme sonucunda, iki ülkenin de bazı zorluklarla karşı karşıya olduğu ve iki ülkenin de AB ortak ulaştırma kurallarına uyum sağlayarak, hem ülke içi hem de uluslararası ticarete ayakta kalabilmek, uluslararası işbirliği ve hareketliliğin sağlanması için etkin ve verimli bir ulaştırma politikasına sahip olma gerekliliği sonucuna varılmıştır.

Anahtar sözcükler: Avrupa Birliği, Avrupa Komisyonu, Ulaştırma Politikası, Lojistik, Kara, Demiryolu, Deniz, Havayolu Taşımacılığı, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları

ABSTRACT

EUROPEAN UNION TRANSPORT POLICY & LOGISTICS IMPLEMENTATIONS: PERFORMANCE, POTENTIAL COOPERATION OPPORTUNITIES & COHESION OF MALTA AND TURKEY

Hande ÖZKE

MSc, Business Administration

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Mehmet Gökay ÖZERİM

2020

In contemporary globalized world, development of a strong transport policy is obligatory for countries in order to survive within the increasing competitive conditions of the international trade system and to achieve a stable economic growth. Consequently, having an efficient transport policy has become a certain necessity due to the dynamic structure of the transportation and logistics sector that forms the basis of this study and due to the major impact of the sector on the country's economy. European Union (EU) has developed a common transport policy with the aim of achieving economic and political integration of member states, responding to the environmental needs and developing the economies. According to aim of the EU, a competitive transportation system must exist within an integrated and common market. The main purpose of this study is to examine the development the process of EU transport policy, its norms and basic principles, and the present status of logistics activities carried out in the EU. After the analysis of this policy, the current logistics policies and practices of Malta; an EU member state and Turkey; a candidate country for the EU, were evaluated in terms of their cohesion to the EU level policies and their places within this policy area. As a result of this evaluation, it was concluded that both countries have been facing some difficulties. Therefore, they have to implement an effective and efficient transport policy in order to survive within both domestic and international trade and ensure international cooperation and mobility by adapting to the EU common transportation rules.

Keywords: European Union, European Commission, Transport Policy, Logistics, Road, Rail, Sea, Air Transport, Trans-European Transport Network

TEŞEKKÜR

Tez alıőmam boyunca kıymetli bilgi ve tecrübeleri ile bana yol gösterici olan değerli danışman hocam Do. Dr. Mehmet Gökay Özerim'e sonsuz teőekkürlerimi ve saygılarımı sunarım. Ön lisans, lisans ve yüksek lisans eğitimim süresince yardım, bilgi ve tecrübelerini asla esirgemeyen, attığım her adımda her zaman desteklerini hissettiğim ve özellikle bu tez çalışmasında da ilk adımlımı atma konusunda beni teşvik eden değerli hocalarım Doç. Dr. Ceren Altuntaő Vural ve Dr. İkbal Ece Dizbay'a çok teşekkür ederim. Eğitim hayatım boyunca maddi manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan, bugünlere gelmemin en büyük pay sahibi aileme de sonsuz teşekkür ederim.

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunmuş olduğum “Avrupa Birliği’nde Ulaştırma Politikaları ve Lojistik Uygulamaları: Malta ve Türkiye’nin Uyumu, Performansı ve İş birliği Olanakları” adlı çalışmanın, araştırma aşamasından tamamlanmasına kadar olan tüm süreçte, tarafımdan bilimsel ahlak, gelenek ve temellere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla doğrularım.

Hande ÖZKE

İMZA

.....

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
YEMİN METNİ	vii
İÇİNDEKİLER	viii
TABLO LİSTESİ	x
GRAFİK LİSTESİ	xi
HARİTA LİSTESİ	xii
ŞEKİL LİSTESİ	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiv
BİRİNCİ BÖLÜM	
GİRİŞ	
1. Giriş	1
2. Araştırmanın Amacı ve İçeriği	3
3. Araştırma Soruları	4
4. Araştırma Kapsamı ve Veri Analizi	5
5. Araştırmada Kullanılan Veri Kaynakları	5
6. Araştırmanın Aşamaları	6
7. Literatür İncelemesi	6
İKİNCİ BÖLÜM	
AVRUPA BİRLİĞİ'NDE LOJİSTİK SEKTÖRÜ	
1. AB Ulaştırma Politikalarının Oluşumu ve Lojistiğin Temelleri	12
2. Yeni İşlevselcilik Kuramı (Neo-Fonksiyonalizm) ve AB Ulaştırma Politikaları	16
3. Avrupa Birliği'nde Lojistiğin Önemi ve Lojistik Pazarının Yapısı	19
3.1. AB Lojistik Sektörü ve Mevcut Sorunlar	23
3.2. AB Lojistik Sektörünün Temelini Oluşturan Hedefler	24
3.3. Avrupa Yük Taşımacılığı Lojistik Eylem Planı (FTLAP)	29
3.3.1. FTLAP Eylemleri	29
3.4. AB Lojistik Uygulamalarında Politika Seçenekleri	41
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
AVRUPA BİRLİĞİ LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN İŞLEYİŞİ	
1. Üye Ülkeler İçin Lojistik kuralları ve Beyaz Kitap	49

2. AB Lojistiğinin Araçları	53
3. AB’ de Taşımacılık Modlarının Birbiriyle Entegrasyonu, İntermodal, Multimodal ve Kombine Taşımacılık	60
3.1. AB’de İntermodal (Modlar Arası)Taşımacılık	62
3.2. AB’de Multimodal (Çok Modlu) Taşımacılık.....	64
3.3. AB’de Kombine Taşımacılık.....	66
4. Gelişen Teknolojilerin Lojistiğe Katkıları ve AB Üye Ülkelerinde Etkileri	69
5. Limanların Verimliliği, Altyapı Çalışmaları ve Yatırımlar	71
5.1. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)	74
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	
MALTA’DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ	
1. Bir Ada Ülkesi Olarak Malta	79
2. Malta’da Lojistik Sektörü ve Ulaştırma Politikaları.....	81
2.1. TEN-T Malta	85
2.2. Ulusal Taşımacılık Eylem Planları	87
2.2.1. Malta Ulusal Elektromobilite Eylem Planı	87
2.2.2. Hava Kalitesi Eylem Planı	88
2.2.3. Ulusal Ulaştırma Stratejisi ve Ulaştırma Ana Planı.....	89
2.3. Malta’da Akıllı Taşımacılık Sistemi (ITS).....	89
3. Avrupa Birliği Öncesi Malta ve Avrupa Birliği Üyeliğinin Malta’nın Lojistik Sektöründe Etkileri.....	90
3.1. Sürdürülebilir Hareketlilik Projeleri.....	92
4. Malta’nın AB’nin Lojistik ve Taşımacılık Sektöründeki Yeri	95
5. SWOT Analizi	98
BEŞİNCİ BÖLÜM	
TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ	
1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Genel Durumu ve Sektör için Türkiye’nin Önemi.....	102
1.1. Türkiye’nin Ulaştırma Politikası	102
1.2. AB Koridorları ve Türkiye	107
2. AB Ulaştırma Sistemi içinde Türkiye’nin Yeri ve Olası AB üyeliğinin Türkiye’deki Lojistik Sektörüne Etkileri	110
3. SWOT Analizi	118
SONUÇ.....	123
KAYNAKÇA	130

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Politika Seçeneklerinin Etkileri	46
Tablo 2. Avrupa Nehir Yolu Taşımacılık Ağları	54
Tablo 3. Çok Modlu Taşımacılık Projeleri	65
Tablo 4. Taşımacılık Türlerine Göre Büyüme Oranı %.....	106



GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1.LPI 2018 Sonuçları Ülke Gruplarına Göre İlk 10 Ülke.....	20
Grafik 2. 2015 Yılından 2018 Yılına Avrupa İçinde Gerçekleşen Lojistik Büyüme Hacmi (Schwemmer, 2019)	22
Grafik 3.Avrupa Lojistik Giderleri 2018;	22
Grafik 4.Son Üç Yılda Avrupa’da Gerçekleştirilen Kombine Taşımacılık;	68
Grafik 5.Doğu Avrupa, Kuzey ve Doğu Asya, Türkiye, Rusya Orta Asya Kombine Taşımacılık Koridorları	68
Grafik 6. 2018 Yük Elleçleme ve Yolcu trafiği	73
Grafik 7.Malta’nın Denizcilik Faaliyetleri.....	82
Grafik 8. Malta Yol Altyapısının Kalitesi Grafiği	96
Grafik 9.Sektörün Yıllık Büyüme Oranı %;	106
Grafik 10.Türkiye ile AB arasında Gerçekleştirilen Dış Ticaret	115



HARİTA LİSTESİ

Harita 1. Super Green Koridoru	60
Harita 2.TEN-T Çekildek Ağı.....	76
Harita 3.Malta TINA Ağı.....	84
Harita 4.TENT-T Ağı Priority Project 21	86
Harita 5. 2019 Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları.....	108
Harita 6. Traceca Koridorları	109



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.Avrupa'nın En Yoğun Elleçleme Hacmine Sahip Limanlar;	74
Şekil 2.Türkiye İle Programa Dahil Diğer Ülkeler;	109



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği.
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri.
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AKÇT	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
BEV	: Battery Electric Vehicle
EC	: European Commission
ECMT	: The European Conference of Ministers of Transport
EETS	: European Electronic Tolling Service
EU	: Avrupa Birliği (European Union)
EUROSTAT	: European Community Statistical Office
ESPO	: European Seaports Organisation
FCEV	: Fuel Cell Electric Vehicle
GNSS	: Global Navigasyon Uydu Sistemi
HEV	: Hybrid Electric Vehicle
IKV	: İktisadi Kalkınma Vakfı
LPI	: Lojistik Performans endeksi
MSA	: Malta Statistics Authority
NTS	: National Transport Strategy
NSRF	: National Strategic Reference Framework
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
RES	: Renewable Energy Sources
SCP	: Shortsea Promotion Center
SMEs	: Small and Medium Sized Enterprises
TEN-T	: Trans-European Network
TINA	: Transport Infrastructure Needs Assessment
TMP	: Transport Master Plan
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
SUMP	: Sustainable Urban Mobility Plan
SWOT:	: Strengths, Weakness, Opportunities and Threat

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1. Giriş

Lojistik sektörü, günümüz küresel ekonomisinde ülkeler arasında ticaretin gelişmesinde çok önemli bir yere sahiptir ve bu önem giderek artmaya devam etmektedir. Ticaret küreselleştikçe lojistik zincirler daha karmaşık hale gelmekte, bu süreçlere ilişkin olarak ayrıca küresel yönetime de ihtiyaç duyulmaktadır. Bu küresel yönetim ihtiyacına karşılık, çağımızda günden güne gelişen teknolojiyle birlikte uluslararası ticarete engellerin giderek azalmasını sağlayacak çalışmaların gerçekleştirilmesi, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ticaret hacimlerini arttıracak yatırımların yapılması ve akıllı tedarik zinciri çözümleri sunan yeni aktörlerin ortaya çıkması, lojistiğin aktif ve gelişmeye devam edecek dinamik bir sektör olduğunu göstermektedir.

Buna bağlı olarak, dünyadaki tüm ülkelerde olduğu gibi Avrupa pazarında da ekonomik büyümenin gerçekleşmesi için lojistiğin temel unsurlardan biri olduğu kabul edilmektedir. Geçmişten günümüze detaylı olarak bakıldığında Avrupa'da ekonominin gelişmesinde lojistik ile birlikte ulaşımında yerinin büyük olduğu görülmektedir. Ulaştırma ve lojistik arasında çok güçlü bir bağ vardır ve lojistik, genel faaliyetleri itibari ile ulaştırmayı kapsamaktadır. Kısaca tanımlamak gerekirse lojistik, ham maddenin ilk noktasından elde edilen ürünün veya hizmetin tüketildiği son noktaya kadar geçen süreçteki bütün faaliyetleri kapsarken, taşıma ürünün veya hizmetin ulaşım vasıtalarıyla (karayolu, havayolu, deniz, iç suyolları, demiryolu) son noktaya teslim edilmesidir (Kuyzu ve Tekin, 2013:4). Bu kapsamda Avrupa Birliği'nin (AB) amacı lojistik ve taşıma alanında gerçekleştirilen eylemlerinin performansını arttırmak üzere politikalar geliştirmek ve bu politikaların uygulanmasını sağlamaktır (European Union, 2020a). Performans olarak değerlendirildiğinde AB ülkelerinde gerçekleştirilen lojistik ve taşıma faaliyetleri dünya genelinde yüksek performansa sahip olsa da artan rekabet koşulları, gelişen teknolojiye uyum sağlayamama olasılığı, artan maliyetler gibi uzun vadede önlem alınamayabilecek bazı tehditlerin bu performansı olumsuz etkileyebileceği düşünülmektedir. Bu tehditleri yok etmek amacıyla AB lojistik faaliyetleri ve taşıma politikaları, artan maliyetlerin minimuma indirilmesi için gerekli

Çalışmaların ve stratejilerinin geliştirilmesini, bu stratejilerin en iyi şekilde gerçekleştirilmesi için nitelikli iş gücü kaynağının bulunmasını, kalifiye iş gücüyle performansın optimum seviyede tutulmasını ve tüm faaliyetlerin enerji tasarruflu ve çevreye saygılı bir hareketlilik biçimini hedeflemektedir. Avrupa Birliği'nin bu hedefleri gerçekleştirmek için çeşitli politika seçenekleri vardır ve bu çalışmada konuyla ilgili politikalar incelenecektir. Her bir politika, lojistik sektörünün sorunlarını en aza indirmek amacıyla belirlenmiştir. AB lojistik performans hedefleriyle birlikte 1950'li yıllarda Roma Anlaşması'yla ortaya çıkan ulaştırma alanında ülkeler arasında bütünleşmenin gerçekleşmesiyle geliştirilen AB Ulaştırma Politikalarının gelişim süreçleri detaylı olarak incelenecektir.

Avrupa Birliği'nin bir kurumu olan Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan Avrupa lojistik sektörü analizi final raporunda da; küreselleşen ekonomide oldukça karmaşık ve genişletilmiş küresel tedarik zincirinde, malların ve bilgilerin en verimli, uygun maliyetli ve güvenilir akışını sağladığı için lojistiğin öneminin büyük lde arttığı belirtilmiştir (Ecorys, Fraunhofer, TCI, Prognos ve AUEB-RC, 2015: 23). Bu nedenle, bu raporda lojistik sektörünün, sosyo-kültürel, ekonomik, teknolojik ve politik ortamın gelişiminin sağladığı yeni zorluklara ve fırsatlara sürekli olarak uyum sağlaması gereken dinamik bir sistem olduğu kabul edilmiştir (Ecorys ve diğ., 2015:23).

Ek olarak lojistik ve ulaştırma, AB ekonomisine sürdürülebilir katkı sağlama ve AB'nin küresel rekabetçi konumunu koruma işlevine sahiptir (Ecorys ve diğ. 2015:23). Sektörünün dinamik karakteri ve gelişen teknolojinin dinamikliğiyle Avrupa Komisyonu, 2030 yılına kadar orta ve uzun vadeli stratejiler tanımlamayı hedeflemektedir.

Depolama, stok yönetimi, planlama, üretim, elleçleme ve birçok katma değerli hizmetler lojistik sektörünün önemli temel ve ekonomiye katkı sağlayan faaliyetleridir. Lojistik ve ulaştırmanın etkin olarak gerçekleşmesi, aynı zamanda ekonomiye katkı sağlayan üretim, depoculuk vb. diğer sektrlerinde verimli çalışmasını etkilediği için Avrupa istihdamının gelişmesi için oldukça önemlidir. Mevcut teknolojik ilerlemelerle sektörü, son yıllarda hızlı değişimler ve birçok trendle karşı karşıyadır. Bu gelişmeler lojistik ve tedarik zincirinde işbirliği, entegrasyon performansını kolaylaştırırken, şirketlerin bu değişikliklere uyum sağlayabilmeleri önemli öncelikleri olmalıdır. Taşıma ve lojistikte değişimi arttıran yeni trendler

olarak; modern tüketici anlayışı, e-ticaret (e-lojistik, e-üretim vb.) gelişmeleri, tedarik zinciri inovasyonu, çok yönlü ve ters lojistik aktiviteleri, otomatik mal teslimi, hizmet olarak lojistik anlayışı vb. diğer değişimlerle lojistik ve tedarik zinciri üzerinde teknolojiden aktif olarak yararlanmak süreçlerin daha iyi kontrol sağlamasını, şirketlerin tüm operasyonlarını optimum seviyede gerçekleştirmesini ve çevik bir yapıda olmasını sağlamaktadır (Houghton,2017).

2. Araştırmanın Amacı ve İçeriği

Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının hedefleri, lojistik uygulamalarını ülkelerin performansını, ekonomik durumunu, coğrafi koşullarının ve nüfus yoğunluğunun performans etkilerini, altyapı çalışmalarını ve yatırımlarını inceleyerek aralarındaki farklılıklara rağmen tek pazar oluşturmak, bu pazarın düzenli çalışmasını sağlamaktır.

Bu arka plan ekseninde, bu çalışmanın amacı Avrupa Birliği bütünleşme süreci açısından lojistik sektörünün önemini ve AB'nin bu alandaki politikalarının üye ve aday ülkeler için önemini bir üye ülke olan Malta ve aday ülke olan Türkiye örneklerinde incelemek ve adaylık hedefi olan Türkiye'nin lojistik sektöründe güncel gelişmelerini, Avrupa Birliği'ne son üyelerden bir örnek olan Malta ile karşılaştırmaktır.

Kıyaslama sürecinde birliğe aday statüsünde olan Türkiye ile üye ülke olarak Malta'nın seçilmesinin sebeplerinden biri; buldukları konum sebebiyle benzer özelliklere sahip olmalarıdır. Büyük bir pazar avantajına sahip olarak, iki ülkenin de transit konumunda olan önemli limanları mevcuttur ve uluslararası lojistik üs olma özelliği vardır. İki ülke de ekonomik kalkınma potansiyeliyle Avrupa'da ticaret yapmak isteyen pek çok yatırımcı için cazip konumdadır. Mevcut lojistik faaliyetlerinin gelişmesinin inovasyon gerektirmesi, lojistik altyapı ihtiyacı, lojistik performans endeksi değerlerine göre gelişim hedeflerinin benzerliği gibi sebeplerle Malta ve Türkiye karşılaştırması yapılmıştır.

Özellikle Avrupa Birliği tarafından hazırlanmış raporlardan ve stratejilerden elde edilen verileri inceleyen bu çalışma, Avrupa ulaştırma ve lojistik hizmetleri market yapısını, belirlenen strateji ve politikaları, lojistiğin gelişimi hakkında genel bir tablo çizerek temel eğilimleri ve iç dinamikleri tanımlamaya çalışmaktadır. Bu ana tema ile AB ulaştırma politikalarıyla beraber taşımacılık ve lojistik endüstrisinin Avrupa'daki durumunu ve sektörün önemini temel alarak, bir ada ülkesi olarak

Malta'nın AB üyeliği içerisinde lojistik faaliyetleri incelenmiştir. Her tarafı denizlerle çevrili konumunun lojistik sektörüne ve AB lojistiğine katkıları sağlama potansiyeli ele alınarak güçlü ve zayıf yanları araştırılmıştır. Malta ile beraber Avrupa Birliği dışında yer alan ancak aday ülke olan Türkiye'nin Avrupa'nın lojistik sektöründe mevcut yeri incelenerek artıları ve eksileriyle ele alınmıştır. İki ülke arasında genel olarak taşımacılık türleri, altyapı özellikleri, liman faaliyetleri, sürdürülebilir çevre faaliyetleri, eğitim seviyeleri, inovasyon hedefleri, lojistik faaliyetlerinin birlikte çalışabilirliği vb. konularda karşılaştırma yapılmıştır.

3. Araştırma Soruları

Çalışma genel olarak, AB ulaştırma politikaları, bu politikaları faaliyete geçirmek için hazırlanmış programlar, hedeflenen eylemler, AB'de lojistik sektörünün mevcut durumu, teknolojinin gelişmesiyle lojistik sektörde meydana gelen değişikliklerin incelenmesi konularını içermektedir. Bu kapsamda, üye ülkelerin avantajı, üye olmayan ülkelerin belirlenen hedeflerden yararlanma olasılığı Malta ve Türkiye örnekleriyle incelenmiştir. Çalışma bu fikirlerin yanı sıra spesifik olarak aşağıdaki sorulara cevap vermektedir;

İki temel soru;

- Lojistik sektörü, Avrupa Birliği için neden önemlidir ve Avrupa Birliği'nin lojistik konusundaki temel norm, politika ve prensipleri nelerdir?
- AB üyeliği ve adaylığının lojistik sektörü açısından etkileri nelerdir?

Alt Araştırma Soruları;

- Avrupa'da taşımacılık modları arasındaki ayrımlar, gelişen teknolojinin katkıları, geliştirilen projeler, yasal düzenlemeler, karşılaşılan zorluklar ve engeller nelerdir?
- Taşıma modlarının entegrasyonu, intermodal, multimodal, kombine taşımacılığın ve limanların verimliliği, taşımacılık altyapı çalışmaları, mevcut yatırımları nasıldır?
- Malta'nın Avrupa Birliğine katılımı sonrası lojistik faaliyetleri ne şekilde gelişmiştir?

- Malta'nın lojistik politikaları nelerdir? Sektörde sahip olduğu dezavantajlar ve avantajlar nelerdir?
- Türkiye'nin Avrupa Birliği içinde olmaması sebebiyle karşılaştığı zorluklar nelerdir?
- Olası AB Üyeliğinin Türkiye'deki lojistik sektörüne etkileri neler olacaktır?

4. Araştırma Kapsamı ve Veri Analizi

Bu tez çalışması nitel ve karşılaştırmalı bir araştırma modeliyle yazılmıştır. Nitel araştırma türlerinden betimsel bir araştırma yöntemi izlenmiş, “alan yazını incelemesi” ve “ikincil veri bazlı inceleme çalışması” yapılarak araştırmalardan elde edilen bilgiler değerlendirilmiş ve sonuca gidilmiştir. Betimsel araştırma yönteminden yola çıkarak bu çalışmada Avrupa Birliği tarafından hazırlanan raporlar, veriler, oluşturulan programlar, ulusal ve uluslararası literatürde yer alan yazılar, ülke bazında hazırlanmış çalışmalardan alıntılar yapılarak ulaşılan bilgiler incelenmiş ve elde edilen sonuçlar Malta ve Türkiye lojistiğiyle kıyaslanarak, ilgili ülkelerin lojistik sektöründe mevcut durumları ele alınarak tez sonucuna ulaşılmıştır.

5. Araştırmada Kullanılan Veri Kaynakları

Araştırmanın verileri, olgusal türdeki verilerden oluşmaktadır. Genel olarak AB lojistik sektörünün açıklandığı veriler AB tarafından hazırlanan politikalara ilişkin raporlardan alınmıştır. Dünya Bankası tarafından hazırlanan lojistik performans endeksi verilerine yer verilmiş ve Avrupa Birliği'nin istatistik ofisi olarak hizmet veren, karşılaştırılabilir istatistik bilgilerini Avrupa düzeyinde inceleyen Eurostat (European Community Statistical Office) tarafından hazırlanmış istatistiklere değinilmiştir. Malta için sunulan bilgiler, ülke içinde taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen “Malta Ulaştırma” (Transport Malta) kurumu ve AB tarafından hazırlanan yıllık ülke raporlarından ve “Avrupa Birliği'nde Ulaşım Güncel Eğilimler ve Sorunlar” raporundan elde edilmiştir. Ada'nın mevcut durumu konusunda İstatistiksel veriler elde etmek için Malta İstatistik Kurumu (MSA) tarafından düzenlenmiş raporlara ilişkin veriler incelenmiştir. Türkiye bölümü için elde edilmiş bilgiler İktisadi Kalkınma Vakfı'nın (İKV) Türkiye ve Avrupa Birliğine ilişkin ulaştırma raporlarından, AB tarafından hazırlanan yıllık ülke raporlarından, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerinden ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ulaştırma raporundan yararlanılmıştır. Üç farklı bölüm için elde edilen

veriler genel olarak araştırma raporları, AB ulaştırma politikaları ve AB lojistik performansı, Malta'nın taşımacılık faaliyetleri ve Türkiye'de lojistik sektörü üzerine yazılmış tezler, makaleler ve değerlendirmelerden yola çıkılarak sunulmuştur.

6. Araştırmanın Aşamaları

Çalışma, dört aşamada özetlenebilecek bir araştırma sürecinden oluşmaktadır:

- Öncelikle Avrupa Birliği'nde bütünleşme süreci ve AB ulaştırma politikalarının oluşumu ele alınmış, AB ülkelerinde lojistik sektörünün durumu, market yapısı, lojistik sektörünün mevcut durumunda var olan problemlerin çözümüne yönelik AB tarafından geliştirilen hedeflere genel bir bakış sunulmuştur.
- İkinci bölümde geliştirilen projeler ve programlar, AB üye ülkelerinin lojistik faaliyetleri, ilgili ulaştırma yatırım ihtiyaçları, geçmiş dönemdeki ulaştırma yatırım önceliklerine, gelişen teknolojinin lojistik sektörüne sağladığı katkılar incelenmiştir.
- Sonraki bölümde bir ada ülkesi olarak Malta'nın lojistik faaliyetleri incelenerek, Avrupa Birliği üyeliğiyle 2004 yılından günümüze değişen faaliyetleriyle ele alınmıştır.
- Son olarak Türkiye'nin lojistik faaliyetlerinin mevcut durumu, Avrupa Birliği'ne katılımı aşamasında karşılaştığı zorlukları, ulusal durumu ve ülkenin idari kapasitesi gibi diğer faktörler ele alınmıştır.

7. Literatür İncelemesi

Bu tez çalışması için AB ulaştırma politikaları üzerine yazılmış makaleler, dergiler, tezler incelenerek tez çalışmasında ele alınacak konular belirlenmiştir. Avrupa Birliği ulaştırma politikaları ve Türkiye uyum ve karşılaştırmaları üzerine literatürde yapılmış çalışmalar olmakla birlikte, Türkçe literatürde özellikle bir ada ülkesi ve üye ülke olarak Malta'ya odaklanan ya da bu politikaları Türkiye'nin adaylık sürecinin bir parçası olarak inceleyen çalışma sayısı, mevcut ülke raporları dışında, halen sınırlıdır.

Literatürdeki önemli çalışmaların bir bölümü AB ulaştırma politikalarının entegre taşımacılığın genişletilmesi ya da sürdürülebilirlik hedefleri ile bağlantılıdır. Örneğim Janic (2001), makale çalışmasında Avrupa Birliği'ndeki (AB) entegre taşımacılık sistemlerine ilişkin gelişmelere ve politika konularına odaklanmıştır. Yük

ve yolcu taşımacılığı konusunda AB tarafından ele alınan çalışmalara değinmiş, gelişen ulaştırma teknolojisi, ulaştırma politikası, ulaştırma ekonomisi ve ulaştırma senaryoları gibi alanlarda ileride yapılacak eylemler için bazı yönleri belirlemeye çalışmıştır. Yine Janic (2006), tarafından hazırlanmış bir başka çalışmada genel sürdürülebilir kalkınma kavramı ve ulaşım sistemlerinin sürdürülebilirliğinin tanımları ve işleyişi tartışılmıştır. Lojistik performans göstergeleri verilerine dayanarak AB'deki ulaştırma sistemlerinin sürdürülebilirliğinin izlenmesi için mevcut ve yenilikçi bir sistemin geliştirilmesi için bir takım fikirler ele alınmıştır.

Çalık (2008), AB Ulaştırma sektörüne genel bir bakış sunarak, AB'de gerçekleştirilen tüm taşıma türlerini ilgili mevzuatları ve yasal düzenlemeleri ile ele almıştır. AB taşımacılık türleri ve hazırlanan projelerle birlikte Türkiye'de gerçekleştirilen taşımacılıktan bahsederek, Türkiye'nin AB ulaştırma politikalarını uyumunu seneler içinde tüm taşıma modları mevzuatlarıyla detaylı olarak karşılaştırmıştır. Çevik ve Gülcan(2011), taşımacılık faaliyetlerini ele alarak lojistikte çevresel sürdürülebilirlik konularına değinmişlerdir. Dünya'da lojistik sektörünün genel durumu, gelişim olanakları ve çevresel sürdürülebilirlik konuları incelemiş; AB programlarından Marco Polo programı ele alarak lojistik sektörde çevresel konulardan söz etmişlerdir. Ele alınan bu kaynak AB'nin çevresel sürdürülebilirlik üzerine geliştirdiği politika ayağıyla ilgilidir. Golinska, ve Hajdul (2012) tarafından hazırlanmış çalışmada, Avrupa Birliği politikaları incelenmiş, sürdürülebilir ulaşım sisteminin geliştirilmesi temel zorluklar ele alınmıştır. Beyaz Kitap maddelerinde belirlenmiş hedeflerin gerçekleştirilmesi için karşılaşılabilecek zorluklar incelenmiştir. AB ulaştırma politikalarının gelişimi üzerine belirlenmiş Beyaz Kitap hedeflerinin gerçekleşmesi için çözülmesi gereken zorluklar ve problemlere odaklanmışlardır.

Bîzoi (Popescu) ve Sipos (2014) ise Avrupa Birliği içinde lojistik performans ve ekonomik gelişmişlik düzeyleri arasında karşılaştırmalı bir çalışma hazırlamıştır. İki Dünya Bankası göstergesini, LPI - Lojistik Performans Endeksi ve kişi başına GSYİH verilerini, inceleyerek AB ülkeleri arasında lojistik performans ve ekonomik kalkınma arasındaki ilişkiyi karşılaştırmışlardır. Bir ülkenin genel kalkınma düzeyi ile lojistik sektörünün gelişimi ile yüksek düzeyde bağlantılı olduğu sonucu ele alınmıştır. Alonso, Benito, ve Kousoulidou (2014), çalışmalarında havayolu taşımacılığının yapısını ve Avrupa Birliği'ndeki farklı ülkeler arasındaki dağılımını

incelemiş ve ayrıca AB üyesi olmayan ülkelerde menşei veya varış noktası olan trafiği analiz edilmiştir. Eurostat istatistiklerinden alınan verilere ile yakıt tüketimi ve CO2 emisyon verileri ile birlikte uçuş sayısı, yolcu veya yük tonları ve üretim göstergeleri incelenmiştir. Elde edilen verilerle hava taşımacılığı ve diğer taşımacılık modlarıyla karşılaştırılmıştır. Malta'nın sürdürülebilirlik projeleri ile bağlantılı bir konu olarak incelenecektir.

Türkiye'de bu sektörlere ve AB süreçleriyle bağına odaklanan bir dizi önemli çalışma bulunmaktadır. Babacan (2003), Türkiye'nin lojistik sektörüne ilişkin durumunu ve rekabet düzeyini ele almıştır. Lojistik sektörünün gelişimi, sektörün karakteristik özellikleri gibi konulara değinmiş, Türkiye'de son yıllarda sektöre verilen önemin arttığını, maliyetlerin azaltılması ve pazarın büyütülmesi gerektiği sonucunu vurgulamıştır. İncelenen bu çalışma, Türkiye'nin lojistik faaliyetleri bölümüyle bağlantılıdır.

Onur (2006), Avrupa topluluğunun ortak ulaştırma politikasını inceleyerek, Türkiye için ulaştırma faslında katılım müzakere sürecini ele almıştır. AB ulaştırma politikaları, AB'ye katılım sürecinin üyelik müzakereleri aşamalarına değinmiştir. Çalışmanın bir bölümü olan Türkiye ile AB ilişkilerinin başlangıç bölümünde incelenen bu tez çalışmasından yararlanılmıştır. Kayabaşı (2007), işletmelerin rekabet gücünün artırılması için gerekli lojistik performansını incelemiş ve tüm lojistik ve tedarik zinciri sürecini üretici şirketler gözünden ele almıştır. Bütün lojistik faaliyetleri detaylı olarak incelenerek elde edilen tüm veriler analiz edilmiştir. Ele alınan bu çalışma lojistik faaliyetlerin birlikte çalışabilirliği konusunda bir kaynak önerisi sunmuştur. Zeybek (2007), Avrupa'da ulaştırma ve lojistik sektörünü etkileyen önemli gelişmeleri araştırmış, yük taşımacılığı faaliyetlerini incelemiştir. Sektördeki gelişmelerin yol açtığı değişimleri ve Türkiye'ye yansımalarını ve ülke beklentilerini ele almıştır. Bu çalışma ile sektördeki gelişmeler ve yansımaları neticesinde AB lojistik faaliyetleri ve Türkiye'nin lojistik faaliyetleri kıyaslama konusunda öneri sunulmuştur.

Tutar, Tutar ve Yetişen (2009), Türkiye'de lojistik sektörünü taşımacılık türlerinin gelişimi ele alarak faaliyetlerin gelişmişlik düzeyini incelemişler ve seçilmiş AB ülkeleri Romanya ve Macaristan karşılaştırmalı bir analizini yapmışlardır. Çalışmada Romanya ve Macaristan ile yapılan karşılaştırma örneği bu tez çalışmasında ele alınan Malta ve Türkiye karşılaştırması konusunda örnek

oluşturmaktadır. Kuşçu (2011) tarafından hazırlanan çalışmada Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları incelenmiş, belirlenen politikaların tarihi seyri, başarı durumu ve AB politikası tarafından oluşturulmuş destek programları ele alınmıştır. Ele alınan AB politikalarının Türkiye'ye yansımaları değerlendirilerek, Türk ulaşım sisteminin bazı verileri ve analizlerinden söz edilmiştir. Bu kaynak, ulaştırma politikalarının tarihsel gelişimi ve tek pazar hedefi ile oluşturuluran koridorların aday konumunda olan Türkiye'ye yansımaları konusunda bilgi sunmuştur. Çaylan ve Kişi (2011), çalışmalarında AB ortak ulaştırma politikası ve Türkiye başlığı altında taşıma türlerini, AB ile ortak ulaştırma politikalarını, AB ulaştırma koridorlarını, AB koridorlarında Türkiye'nin yerini incelemiştir. Ulaştırma sektöründe değişime ayak uydurabilen, çağdaş ve tutarlı politikaların oluşturulması ve geliştirilmesiyle Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişimine büyük katkı sağlanacağını vurgulamışlardır.

Özeroğlu (2012), AB ulaştırma politikalarını ve bölgesel projelerde Türkiye'nin yeri başlığını ele alarak, AB ulaştırma politikalarıyla Beyaz Kitap hedeflerine değinmiş; Türkiye ulaşım ve iletişim stratejilerini incelemiştir. Bu kaynak, çalışmanın bir parçası olan Türkiye'nin lojistik faaliyetleri konusu ile bağlantılıdır. Fulser (2015), genel olarak Türkiye'nin ulaştırma sistemlerinden söz etmiş, özel olarak Türkiye AB kombine taşımacılık faaliyetlerini incelemiştir. Ulaştırma türü seçim kriterlerine değinerek, taşımacılık türlerinin güçlü ve zayıf yanlarının altını çizmiştir. Bu kaynakta varılan sonuçlar ile çalışmanın swot analizlerinde derlenen sonuçlar bağlantılıdır.

Ürgün (2015) ise Türkiye'de ve Avrupa'da yürütülen lojistik uygulamalarını incelemiş, ulaştırma politikalarından, lojistik köy kavramlarından, yeşil lojistik faaliyetlerine değinmiştir. Lojistiğin kapsamı ve türlerini ele alarak, lojistik faaliyetlerinde başarılı olmak için kombine taşımacılığa önem verilmesi ve etkin bir taşıma için tüm ulaştırma alt yapı sistemlerinden yararlanılması gerektiğini vurgulamıştır.

Barbanova 2016 tarihli çalışmasında Türkiye ihracatında multimodal taşımacılığının yeri üzerine araştırma yapmıştır. İhracatta multimodal taşımacılığın yeri ve önemini vurgulayarak altyapı, uluslararası bağlantılar ve yasal çerçevedeki eksikliklerin giderilmesi gerektiğinden söz etmiştir. Söz konusu çalışmada varılan sonuç ile AB beyaz kitap çok modlu taşımacılık hedefleriyle uyum içindedir.

Erdoğan (2016), ulaşım kavramını, ulaşımın özelliklerini dışsallık boyutu ile ele almıştır. Ekonomik kalkınma kavramını ve ulaşım sektörünün ekonomik kalkınmadaki etkisi araştırarak, Türkiye'deki ulaştırma politikalarının ekonomik kalkınma üzerine etkisini ele almıştır. Ulaştırma sektörünün ekonominin kalkınmasında olan payı ve önemi değerlendirilmiştir.

Özdemir ve Gökmen (2016), lojistiğin tarihsel evrimini incelemiştir. Dönemsel olarak gelişen lojistik sektörünün eğitim düzeyi, Türkiye'deki önlisans ve lisan programları yönünden lojistik öğretim seviyesi dile getirilmiştir. Nitelikli iş gücü yetiştirme olanakları ele alınmıştır. Başarılı ve etkin lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesinin nitelikli iş gücüne bağlı olduğu bir gerçektir. İlgili kaynak, bu çalışmada ele alınan lojistik hedeflerden biri olan nitelikli iş gücünün geliştirilmesi konusunda fikir vermiştir.

Şeker (2018), Türkiye'de entegre lojistik faaliyetlerinin genel durumunu incelemiştir. Lojistik sektöründe son yıllarda gelişen dış kaynak kullanımından söz ederek, bu kavramdan doğan üçüncü parti lojistiği ve dördüncü parti lojistiği kavramlarını incelemiştir. Zeybek (2019), uluslararası ticarete yeni Avrasya ulaşım yolları arayışı başlığıyla demiryolu yük taşımacılığının etkilerinin incelemiştir. Avrupa-Asya arasındaki ticarete demiryolu taşımacılığı için fırsat yaratan gelişmeler, ilgili yük koridorlarının demiryolu gelişim çabaları incelenerek Türkiye'nin demiryolları faaliyetleri ve beklentileri vurgulanmıştır. Çalışmada Türkiye'nin lojistik fırsatlarından biri olabilecek demiryolları gelişimi ve serbesleştirilmesi hedefleriyle mevcut durumu incelenmiştir.

Attard, Brockdorff ve Bezzina(2015) ise Malta Üniversitesi ve İklim Değişikliği ve Sürdürülebilir Kalkınma Enstitüsü adına ve Malta'daki Avrupa Komisyonu Temsilciliği talebi üzerine Malta'daki trafik ve tıkanıklığın dış maliyetleri hakkında bir çalışma yapmışlardır. Bu çalışma da Malta'da yolcu ve ticari amaçlı taşımacılık hizmetlerin neden olduğu dış maliyetleri, kazalar, gürültü, hava kirliliği, iklim değişikliği ve tıkanıklık verilerini inceleyen bir çalışma hazırlamıştır. Belirlenen dış etkenlerin ülke içinde yol açtığı zorluklar incelenmiştir. Bu çalışma AB'nin temiz çevre politikalarıyla bağlantılıdır ve Malta'nın çevresel aktiviteler ve mevcut durumu üzerine değerlendirilmesi konusunda örnek olmuştur.

Literatürde incelenen çalışmalardan yola çıkarak, Avrupa Birliği ulaştırma ve lojistik politikaları ve Türkiye'nin lojistik performansı üzerine özellikle Türkiye'de

yapılmış birçok çalışmanın mevcut olduğu söylenebilir. Fakat genel olarak hazırlanmış AB ulaştırma politikaları ve Türkiye lojistik faaliyetleri dışında, Türkiye'nin aday ülke konumunda, örnek olarak bir Avrupa ülkesi ile lojistik performans kıyaslaması ele alınmamıştır. Ek olarak, yapılan literatür taramasında Malta'nın lojistik faaliyetlerini ele alan, AB üyeliğinin Malta'nın özellikle lojistik sektörüne sağladığı etkiler ile ilgili konulara değinilen akademik çalışma bulunamamış ve bu konunun ele alınmasına karar verilmiştir.



İKİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ'NDE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Bu bölümde araştırmanın genel teması olan Avrupa Birliği'nde lojistik sektörünün önemi, lojistik sektöründe AB bütünleşmesinin tarihi seyri ve AB ulaştırma politikalarına ilişkin lojistik uygulamaları ele alınmıştır. Lojistik sektörü, doğası gereği dinamik olarak sürekli gelişim halindedir ve bu mevcut durumda gündemden güne ortaya çıkan gelişmelere uyum sağlayabilmek ve AB ülkeleri arasında sürdürülebilir bir lojistik hizmeti sunabilmek için AB tarafından ulaştırma politikaları belirlenmiştir. AB lojistik uygulamaları ve politika hedefleri farklı aşamalarda incelenerek belirli seçeneklere ayrılmıştır. Avrupa Komisyonu'nun taşımacılık üzerine hazırladığı rapordan alınan verilere göre politika seçenekleri neticesinde ortaya çıkan ekonomik, sosyal, çevresel etkiler vurgulanmıştır. AB üye ülkelerinin gelişimi için oluşturulan farklı projeler, Avrupa Birliği lojistiğinde çok modlu taşımacılık, gelişen teknoloji ile sektörün uyumu ve altyapı çalışmaları üzerine örnekler ele alınmıştır.

1. AB Ulaştırma Politikalarının Oluşumu ve Lojistiğin Temelleri

Avrupa Birliği'nin temeli, İkinci Dünya Savaşı sonrasında, kurucu ülkeler olarak kabul edilen Belçika, Federal Almanya, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg'un 1951 yılında kalıcı bir barış oluşturma çabasıyla yaptığı "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu" bütünleşmesine dayanmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020). Bu bütünleşme ile savaşın ham maddeleri olan kömür ve çelik, ülkeler arasında barışın araçları olarak kabul edilmiş, dünya tarihinde ilk defa devletler kendi iradeleri ile egemenliklerinin bir kısmını ulus üstü bir kuruma devretmiştir (T.C. Dış İşleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020). Sonrasında kurucu altı ülke, 1957 yılında devletlerin ekonomik gelişimi, "dört özgürlük" kabul edilen; malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin serbest dolaşımını teşvik etmek, "Tek Bir Pazar" oluşturmak amacıyla Roma Antlaşması'nı imzalayarak "Avrupa Ekonomik Topluluğu"nu kurmuştur (Giorgi ve Schmidt, 2002:1). Bu topluluğun kuruluşu ile ilk defa hem ekonomik hem siyasi bütünleşme için bir adım atılmıştır.

İmzalanan Roma Antlaşması'nda ülkeler arasında ele alınan üç ortak konu; "dış ticaret, tarım ve ulaştırma" kapsamında AB ulaştırma politikalarının temeli de atılmıştır. Roma Anlaşması'nda topluluğun ilk ortak politika alanlarından biri

sayılmış ve ulaştırma alanında birinci öncelik, hizmet sunma özgürlüğüne izin veren ortak bir ulaştırma pazarının oluşturulması ve ulaştırma pazarlarının tüm üye ülkelere açılması olmuştur (European Parliament, 2020). Avrupa iç pazarının tamamlanması, iç sınırların kaldırılması, ulaştırma pazarlarının açılması ve serbestleştirilmesi sonucunda ulaştırma fiyatlarındaki düşüş ve imalat ve üretim, stok yönetim sistemleri değişikliklerinin bir sonucu olarak taşınan mal ve yolcu hacimleri artmıştır (European Parliament, 2020).

İlerleyen süreçlerde, iç pazarın tamamlanması hakkında Beyaz Kitap'ın yayınlanmasıyla 1985'te tek ve ortak bir ulaştırma politikasının geliştirilmiş, böylece ekonomik aktivite ve pazara erişim, altyapı yatırımı ve sosyal ve teknik standartların uyumlaştırılması ile ilgili Avrupa düzeyinde direktiflerin yoğunlaştırılması süreci başlamıştır (Giorgi and Schmidt, 2002:1).

1985-1991 yılları arasında Topluluk demiryollarının geliştirilmesine odaklanmış, karayolu taşımacılığına ilişkin sosyal mevzuatın uyumlaştırılması hedefiyle yönetmelikler ve düzenlemeler başlatmış, havayolu taşımacılığının liberalleşmesi için çalışmalar yapılmıştır.

1992 yılında Maastricht Antlaşması ile Ulaştırma Politikası'nın siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilmiş ve ek olarak Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı oluşturulmuştur. Avrupa Komisyonu'nun 1992 yılında yayınladığı bir diğer “Beyaz Kitap” ile AB'nin Ortak taşımacılık Politikası, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlanmıştır (Kuşcu, 2012: 453). Bu Beyaz Kitap, Ortak Ulaştırma Politikası'nın ulaşılacak hedefleri sürdürülebilirlik ve sosyal bütünlüğü içerecek şekilde genişletmesi üzerine bir çağrı olarak kabul edilmiştir. Entegre taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi ve ekonomik ve sosyal uyumun güçlendirilmesi amacıyla ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, ulaşımın neden olduğu CO2 emisyonlarının sınırlandırılmasını konuları ele alınmıştır. Ek olarak Maastricht Anlaşması'nda “Beyaz Kitap” hedeflerine ulaşabilmek için, ulaşım, telekomünikasyon ve enerji altyapıları alanlarında Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı TEN-T ağları kurulması için ilk adım atılmıştır.

1995 yılında Avrupa Komisyonu tarafından alınan karar ile “Ortak Taşımacılık Politikası: 1995-2000 Dönemi İçin Eylem Planı” kabul edilmiştir (Kuşcu, 2012:453). Bu dönemde Avrupa ulaştırma altyapı ağındaki eksik bağlantılar ve darboğazlar belirlenmiş, Birliğin özellikle ekonomik alanda genişlemesi için

Güneydoğu Avrupa, Karadeniz, Akdeniz Ülkelerini de kapsayan Pan-Avrupa kavramı gündeme gelmiştir. Genişleme ve bütünleşme amacıyla ortak bir taşımacılık ağı oluşturulmak üzere TEN-T ağlarıyla birlikte birlik üyeleri arasında Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı adı verilen 10 ayrı koridor oluşturulmuş, ek olarak aday ülkelerin katılımı sağlayan TINA ağı temelleri atılmıştır. Sonuç olarak doğuya doğru uzantılardan oluşan 10 koridor ve deniz alanlarını kapsayan 4 koridor ile Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı oluşturulmuştur.

Bir sonraki dönem, 2010 Avrupa Taşımacılık Politikasının yeni “Beyaz Kitap” maddelerinin ele alınmasıyla başlamıştır. Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan yeni kitapta ulaşım politikalarının teması karar verme üzerine ele alınmış, bu sebeple ana başlığı “Karar Verme Zamanı” olarak yayınlanmıştır. Yeni Beyaz Kitap’ın odak noktası Avrupa ulaştırma sisteminin karşılaştığı sorunlar ve bu sorunların çözümlerine odaklı karar alımı sürecini kapsamaktadır. Özellikle yükler ve taşıtlar için fiyatlandırma konuları, kara ve demiryolu türlerinin kullanımında denge sağlanması, ulaşımdaki tıkanıklığa ve ulaşımdan kaynaklı oluşan çevre sorunlarının çözümüne odaklı kararlar alınmıştır. Mevcut alt yapının geliştirilmesi, daha çevreci ve özellikle çok modlu taşımacılığın teşvik edildiği bir taşımacılık bakış açısı benimsenmiş, TEN-T projeleri için yapılan mali destek artırılmıştır. Bu önlemlerle Avrupa Komisyonu karayolu taşımacılığında 1998–2010 arasında öngörülen büyümeyi kontrol altına alacak, demiryolu taşımacılığını canlandıracak, deniz ve iç su yolu taşımacılığını harekete geçirecek ve havayolu ulaşımının büyümesini sağlayacak bir ulaştırma sistemi oluşturmayı amaçlamıştır (İktisadi Kalkınma Vakfı, 2011:7).

Belirlenen hedeflere ulaşma yolunda geçen süreçte Komisyon tarafından yeniden 2011 Beyaz Kitap dönemi ele alınmış, yenilenen maddelerle büyümeyi ve istihdamı artıracak, 2050 yılına kadar ulaşımda karbon emisyonlarını azaltmayı hedefleyen, rekabetçi 40 somut maddeden oluşan Tek Avrupa Ulaşım Alanına Yol Haritası oluşturulmuştur. Bu harita üzerinde hedeflenen maddeler üzerine çalışmalar ve projeler günümüzde hala devam etmektedir.

Sonuç olarak, 1957 yılında imzalanan Roma Anlaşması’ndan günümüze kadar geçen sürede AB’nin ulaştırma politikası, ulaştırma alanında ülkeler arasında tek pazar oluşturmanın temel taşı haline gelmiştir. 1957-2020 yılları arasında geçen tarihi seyirde Ulaştırma politikaları AB’yi özellikle ekonomik anlamda etkileyip

lkeler arasında bütünleşme sürecinde büyük etki sağlarken, ele alınan ulaştırma politikası da AB'nin derinleşmesi ve genilemesinden etkilenmiş ve günümüzdeki boyuta ulaşmıştır. Ulatırmanın günden güne gelişmeye devam etmesi, özelikle lojistik anlamda yeni trendlerin oluşumu, verimli bir taşımacılık sisteminin var olması için AB'nin politikalarının da geliştirilmeye devam edilmesi gerektiğini kaçınılmaz kılmıştır.

Teknolojinin ve yeniliğin hakim olduğu günümüz koşullarında AB ulaştırma politikalarının gelişime açık olmasıyla, bu politikalarının alt sektörleri olan karayolu, denizyolu, i suyolları, çoklu taşıma, lojistik, temiz Şehir ulaşımı ve ulaşım altyapısı cretlendirme politikası gibi alanlarda etkilenmektedir (zgker, 2019). AB ulaştırma politikalarının alt sektörlerinden biri sayılan lojistik kavramını ele alırsak, aslında Birinci Dünya Savaşı sırasında gündeme gelmeye, ulaştırma ile beraber üretim, stoklama, dağıtım, planlama, yönetim vb. diğer faaliyetleri de içeren ürünün veya hizmetin korunması, ihtiyacın anında sağlanması gibi temel ihtiyaçların ortaya çıkmasıyla baladığı söylenebilir. Bu temel esaslar çerçevesinde talep edilen malın veya hizmetin istenildiği sürede istenildiği noktaya ulatırılabilmesi için planlı, programlı bir sisteme ihtiyaç durumu önem kazanmıştır. Bu sistemin ihtiyaç olarak gündeme gelmesiyle ulaştırma alanı, lojistiğin merkezinde yer alan bir faaliyet durumuna gelmiş ve lojistiğin temeli kabul edilmiştir.

Muharrem Bakkal ve Uğur Demir tarafından hazırlanmış ‘‘Lojistik Yönetimi ve E-Lojistik’’ adlı çalışmada lojistiğin tarihsel gelişimi  aşamada incelenmiştir. İlk aşama olarak kabul edilen ‘‘Parçalanma Aşaması’’ 1960-1980 yıllarını kapsamaktadır ve bu aşamada lojistik faaliyetlerinin ayrı Şekilde yapıldığı belirtilmiştir. Talep ngrs, satın alma, ihtiyaç planlama, üretim planlama, depolama, dağıtım, taşımacılık ve diğer lojistik faaliyetlerin bir kısmının Şirket içinde bir kısmının dışarıdan alınan hizmet ile gerçekleştiği bir dönem olarak kabul edilmiştir. Bir sonraki süreç ‘‘Birleşme Aşaması’’ olarak kabul edilmiş ve 1980-2000 yıllarını kapsamaktadır. Bu aşamada tüm lojistik faaliyetler madde ve malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım olarak iki kavram altında birletirilmitir. Son aşama olarak kabul edilen ‘‘Bütünleşme Aşaması’’, 2000 yılından günümüz dönemine kadar geçen süreci kapsamaktadır. Adından anlaşıldığı gibi parçalanma ve birleşme aşamasında ele alınan tüm faaliyetlerin bir arada yürütülmesi gerekliliğiyle balamı bir aşamadır. Lojistik yönetiminin günümüzün ekonomik Őartlarında karşı karşıya olduğumuz

küreselleşme, liberalleşme kavramlarıyla uyum içinde olması gerekliliğiyle lojistik faaliyetlerinin entegre olarak gerçekleşmesi de zorunluluk haline gelmiştir. Sonuç olarak bir bütün olarak ulaştırma ve lojistiğin, ülkelerin ekonomilerinin rekabet gücünü tanımlamada önemli bir rol oynaması, bölgesel bütünleşme ve ticaretin kolaylaştırılmasında kilit rolü bulunması AB içinde bu alanda gelişimi ve etkinliğin sağlanmasını gerekli kılmıştır. Ulaştırma sistemlerinin ve lojistik yönetimin daha dikkatli planlanması, faaliyetlerin birbiri ile entegrasyonu ve birlikte çalışılabilirliğin gerekliliği ön plana çıkmıştır.

2. Yeni İşlevselcilik Kuramı (Neo-Fonksiyonalizm) ve AB Ulaştırma Politikaları

Avrupa Birliği oluşumunun tarihi seyri incelendiğinde, entegrasyon yani bütünleşme sürecinde geçmişten günümüze birçok kuram ele alınmıştır. Bu tarihi seyrinde ele alınan bütün kuramlar bütünleşme sürecinin farklı dönemlerini yansıtmaktadır. Leon Lindberg tarafından yapılan bir tanıma göre bütünleşme; devletlerin birbirinden bağımsız olarak iç ve dış politikayı yönetme arzularından vazgeçip ortak kararlar almayı ve karar alma yetkisini yeni merkezi organlara devretmeyi tercih ettikleri bir süreçtir (Lindberg, 1963:6). Bu tanıma göre Avrupa’da bütünleşme sürecinde atılan ilk adım, İkinci Dünya Savaşı’nın bitişiyle, altı Avrupa ülkesinin ekonomik çıkarını gözeterek bir araya gelerek oluşturmuş olduğu “Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu”nun kurulmasıyla atılmıştır. Bu dönemde bütünleşme yönelimlerini açıklayan federalizm ve işlevselcilik olarak iki ana kuram olarak öne çıkmıştır. Federalizm, uluslararası ilişkilerin özünde siyasal sorunların bulunduğu, bu sorunların siyasal çözümler gerektirdiği, söz konusu çözümün ulus devletinin ortadan kaldırılıp, anayasal bir düzen ekseninde federal karakterli oluşumla kalıcı barışın sağlanabileceği varsayımına dayanan bir kuramdır (Rosamond, 2000:28). Bir diğer kuram ise federalizme eleştiri olarak yönetilen işlevselci kuramdır. İşlevselci kuram, bütünleşmenin siyasal araçlarla değil, teknokratik, yani bütün karar verme süreçlerinin teknik uzmanların ellerinde olduğu bir yönetim şekline dayanan bir kuramdır ve sonuç olarak siyasi sektör asimile edilerek bir “Dünya Toplumu” yaratılacağı ve kalıcı barışın böylece sağlanacağı düşüncesi savunulmaktadır (Açıkmeşe, 2004:5). Bu iki kuramın birbiriyle çatışması neticesinde yeni-işlevselci ya da neo-fonksiyonalizm olarak adlandırılan bir kuram geliştirilmiştir. Yeni-işlevselcilik kuramı, federalizm gibi nihai olarak siyasal bütünleşme hedeflerken

anayasal düzenlemelere başvurmak yerine işlevselcilik teorisinde olduğu gibi işlevsel araçların kullanılmasını ele almıştır (Rosamond, 2000: 49).

Yeni işlevselciğin iki önemli temsilcisi, Ernst Haas ve L. Lindburg'dur. Haas ve Lindburg, sektör odaklı ve ekonomik bütünleşmeyle siyasal bütünleşmenin birlikte yürütülebileceğini kabul ederek siyasi konuları da araştırma alanına dahil etmiştir. Yukarıda değinildiği gibi AB bütünleşme sürecinin önemli bir adımı olan "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu"nun (AKÇT) kuruluşu, yeni işlevselcilik varsayımlarının eyleme döküldüğü en önemli örneğidir. Bu kurama göre savaşa sebep hammadde olan kömür ve çelik sektörlerinde teknik düzeyde bütünleşme sağlanmasıyla hem ülkeler arasındaki savaş olasılığı azalmış ve ülkeler arasındaki ekonomik faaliyetler artmış hem de Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun kuruluşunu sağlayan Paris Anlaşmasıyla siyasal anlamda bir bütünleşmeye adım atılması sağlanmıştır.

Yeni işlevselcilik çerçevesinde entegrasyonun itici gücü, kar ve zarar beklentileri olmuştur. Örneğin, AKÇT kurulurken idealist yaklaşımlar yerine ekonomik fayda ve yarar sağlamayı hedefleyen pragmatik nedenler ele alınmıştır (Haas, 1958:13) Kısaca yeni-işlevselcilik kuramı önceki kuramlardan pragmatik yaklaşımları nedeniyle ayrılmaktadır (Açıkmeşe, 2004:7).

Bu kuram, bütünleşmenin yayılma etkisi denilen üç tür "yayılma etkisi"ni (spillover effect) ele almıştır (Çakır, 2001:3) Bu yayılma etkileri; işlevsel, siyasal ve coğrafi yayılma etkileridir. Avrupa bütünleşmesinin bu etkiler doğrultusunda yayılacağına inanılmıştır. Bu kuramdan doğan üç yayılma etkisiyle 1950'li yıllardan 1960'lı yıllara kadar geçen bütünleşme süreci tamamen yeni işlevselcilik kuramının etkisiyle gerçekleştirilmiştir. Altı kurucu ülke tarafından temeli atılan AKÇT, 1957 yılında devletlerin ekonomik gelişimi, dört özgürlük" kabul edilen; malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin serbest dolaşımını teşvik etmek, "Tek Bir Pazar" oluşturmak amacıyla "Roma Antlaşması"ni imzalayarak "Avrupa Ekonomik Topluluğu"nun kurulması bu kuramın belirtilen yıllarda aktif olarak yürütüldüğünün en önemli örnekleridir.

1960'ların ortalarına doğru yeni işlevselcilik kuramını sorgulayan hükümetlerarasıcılık kuramı gündeme gelmiş ve takip edilen yıllarda iki kuram aynı zamanda bazı üye ülkeler arasında AB bütünleşmesinin geleceğine ilişkin görüş ayrılıklarını yansıtır olmuştur. İlerleyen süreçlerde AB tarafından ticaret pazarı

gelişiminin tamamlanması hakkında Beyaz Kitap'ın yayınlanması, 1985'te tek ve ortak bir ulaştırma politikasının geliştirilmesiyle, ekonomik aktivite, sosyal ve teknik standartların uyumlaştırılması ile ilgili Avrupa düzeyinde direktiflerin yoğunlaştırılması yeni işlevselcilik kuramının yeniden gündeme gelmesini sağlamıştır.

1980'li yılların ortalarından itibaren “yayıma etkisiyle” Komisyon çalışmaları birçok açıdan aktif hale gelmiştir (Stephenson, 2010:1047). Yüksek hızlı demiryolu altyapılarının gelişimi, taşımacılığın başarılı bir şekilde algılanması ve ekonomik büyümenin bir aracı olarak yeniden çerçevelendirilmesi, taşımacılığın tek pazarın politik vizyonu ile birleştirilmesi, büyük altyapı harcamalarını savunan ulusötesi, sektörel ve ticari çıkarların sesine ve fikirlerine açık olma konuları gündeme gelmiştir.

Ortak Ulaştırma Politikası maddelerinin gündeme gelmesi, 1958 yılında kurulmuş olan Avrupa Yatırım Bankası'nın 1990'lı yılların başında kredi imkanlarını artırarak kendini kanıtlamaya başlaması, ulaştırma teknolojisindeki gelişmeler, uygun ekonomik koşullar, pazar entegrasyonu lehine genel bir siyasi uzlaşma, politika entegrasyonuna elverişli bir dönem ortaya çıkmasını sağlamıştır (Stephenson, 2010:1047).

Yeni işlevselcilik kuramının karakteristik özellikleri olan (Güleç, 2012);

- Etkileşimin büyüerek siyasi bir entegrasyona doğru gitmesi,
- Sosyal grupların önemi, entegrasyonu ileri taşıyan çıkar grupları ya da siyasi partilerin var olması,
- Ekonomik entegrasyon ile siyasi entegrasyon arasındaki ilişkiyi sorgulaması, entegrasyonu bir sonuç olarak değil süreç olarak dikkate alması gibi özelliklerle yeni işlevselcilik kuramı AB bütünleşmesinin temelini atılması, ulaşım politikalarının belirlenmesi dönemlerini kapsayan AB'nin işleyiş yöntemine açıklayıcı olabilecek en yakın kuramdır.

Bu çalışmanın temelini oluşturan AB Ulaştırma Politikaları ele alınırsa temel amaç, doğrudan doğruya ulusal ulaştırma politikalarına yön vermektir ve gerek vatandaşların serbest ve engelsiz bir biçimde hareket edebilme istekleri, gerekse uluslararası işbölümünün küresel refahı artırıcı etkilerinin olması, devletleri

uluslararası işbirliği yapmaya ve uluslararası hareketliliği kolaylaştırıcı politikalar izlemeye sevk etmiştir (Saatçioğlu ve Çelikok, 2009:788). Bu hedefler ve bütünleşme modeli, AB ulaştırma politikalarının yeni işlevselcilik kuramının işlevsel, siyasal ve coğrafi yayılma etkileriyle günümüz haline ulaştığını göstermektedir. Avrupa Komisyonu ülkeler arasında tek ve ortak pazarın politik vizyonu arkasında ülkeler arasındaki anlaşmayı güvence altına almak için ulusal öncelikleri içeren teklifler sunmuştur. Tüm taşımacılık modlarında tekliflerle ilerleyerek, taşımacılık sektörlerinin birbirine bağımlılığına dayanan tam pazar entegrasyonunu sağlamayı hedeflemiştir (Stephenson, 2010:1053). Yayılma etkisiyle çok modlu, birlikte çalışabilir, birbirine bağlı bir altyapı ile oluşturulması hedeflenen ortak pazar genişleyecek, ulaştırma sektöründe başlayan ekonomik bütünleşme, diğer sektörlerinde belirli ortaklıklar ve düzenlemelerle gelişimini etkileyecek, tüm ülkeler, sektörler, arasında siyasal, ekonomik, ve coğrafi olarak bütünleşme sağlanmış olacaktır.

3. Avrupa Birliği'nde Lojistiğin Önemi ve Lojistik Pazarının Yapısı

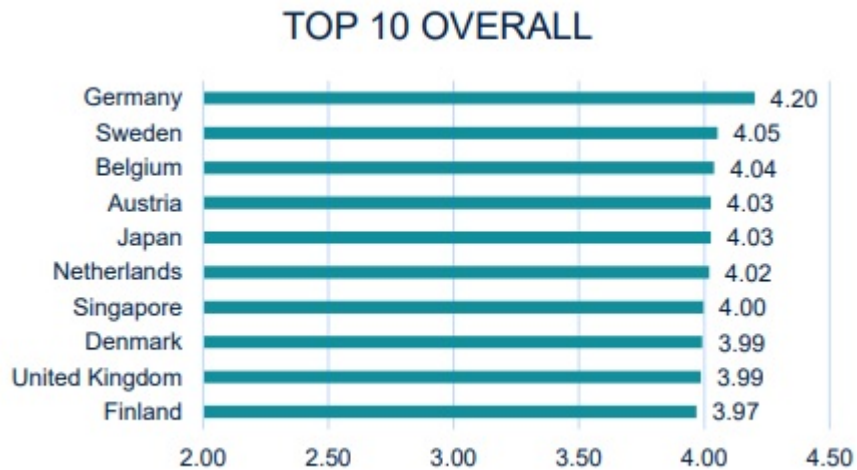
Tedarik zinciri yönetiminin temel parçası sayılan lojistik, satın alma, üretim, depolama, dağıtım, ürünlerin bertarafı, yeniden kullanımı ve değişimi vb. katma değerli hizmetlerle, mal ve bilgi akışlarının organizasyonu, yönetimi ve katma değer hizmetlerinin sağlanmasından oluşur (European Union,2020a). Avrupa Birliği'ne göre lojistik, Avrupa entegrasyonunun temel taşıdır ve kişilerin, hizmetlerin ve malların uygun, güvenilir ve serbest dolaşımını sağladığı için hayati önem taşımaktadır. Küresel ve sınır ötesi boyuta sahip olması dolayısıyla ulusal işbirliği gerektirmektedir. Ulusal işbirliği katkısı ile birlikte AB temel düşüncesinde sürdürülebilir ulaşım, ekonomik büyümeyi artırabilir ve çevreye saygılı faaliyetlerle şehirlerin gelişimini, kentsel-kırsal alan bağlantılarını ve bu alanların verimliliğini artırabilir. Yapılan araştırmalara göre 2016 yılında sadece taşımacılık hizmetleri, ekonomiye brüt katma değerde yaklaşık 664 milyar Euro tutarında katkı ve yaklaşık 11 milyon kişiye istihdam sağlamıştır (European Union, 2020a). Küresel ticarete tüm paydaşlar tarafından varılan ortak düşünceye göre lojistik, ekonomik performansın en önemli belirleyicisi sayılmaktadır ve ekonominin kalkınma düzeyini, devlet modernizasyonunu ve kapsamlı ulusal güç düzeyini, sisteminin verimliliği ve güvenilirliği değerlendirmeyi sağlayan önemli işaretlerden biridir (UK, 2002).

Avrupa Birliği'nin temel lojistik hedefi, tüm taşıma türlerini (karayolu, demiryolu, denizyolu, iç suyuolları ve havayolu) kullanan entegre ağlar aracılığıyla AB genelinde insan ve malların sorunsuz, verimli, güvenli ve serbest dolaşımını sağlamaktır. Ayrıca sürdürülebilir ve yenilikçi ulaşım araçlarının kullanımını teşvik ederek enerji, iklim, çevresel etkiler üzerine olumlu etkileri artırmayı amaçlamaktadır.

Yukarıda belirtilen ana hedefe ek olarak hem kara yolunu, hem hava trafiğini etkileyen trafik sıkışıklığını azaltıcı stratejilere, taşımacılıkta çevresel olarak savunulamayan enerji ihtiyaçlarının çoğu için sürdürülebilirliğe, 2050 yılına kadar taşımacılık emisyonlarını 90'lı yıllar seviyesinden % 60 - %70 oranında azaltmak için yapılan çalışmalara odaklanılmıştır. Tüm AB genelinde ulaşım altyapısını eşit hale getirme hedefleriyle ve hızlı gelişen lojistik pazarındaki artan rekabet ile karşı karşıya mücadele halinde odaklandığı çalışmalara AB, lojistik alanında uzun vadede büyük başarıları hedeflemektedir (European Union, 2019).

Küresel düzeye kıyasla Avrupa içinde lojistik sektörü oldukça iyi performans sergilemektedir. Avrupa Komisyonu tarafından açıklanan değerlere göre, küresel çapta en büyük lojistik hizmet sağlayıcılarının hepsi Avrupa merkezlidir; küresel en iyi ilk 10 lojistik şirketlerinden 6'sı Avrupa Birliği üyesidir (European Union, 2020). 2018 Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi değerlerine göre, Almanya dünyanın en yüksek sıralamasına sahipken, AB genel ortalaması 3,52'dir. Aşağıda belirtilen grafikte görüldüğü gibi 2018 lojistik performans endeksine göre lojistik performansında en üst sırada yer alan ülkeler genellikle yüksek gelirli, lojistik ve tedarik zincirinde baskın ülkelerdir.

Grafik 1.LPI 2018 Sonuçları Ülke Gruplarına Göre İlk 10 Ülke



Kaynak: Dünya Bankası, 2018

Grafikteki değerlerde görüldüğü gibi dünya genelinde gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerinde ilk 10 ülke arasında AB ülkelerinin ağırlıklı olarak yer alması, AB'nin belirlediği lojistik hedefleri ve ulaştırma politikaların gelişim yolunda olduğunu göstermektedir diyebiliriz.

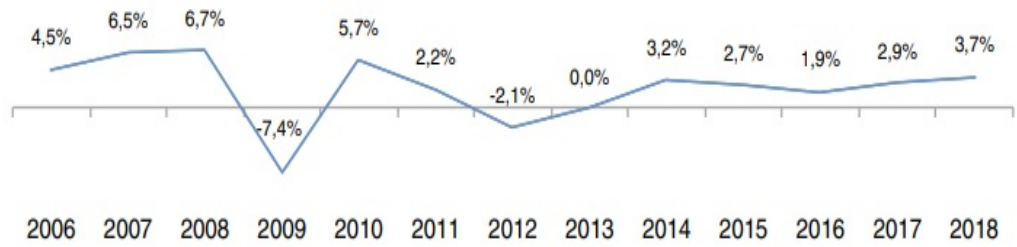
Küresel ekonomik ilişkiler kapsamında lojistik sektöründe arz ve talep yönlü eğilimlerin sonucu olarak çeşitli ülkeler arasında ticaret anlaşmalarının yaygınlaşması, ticaret faaliyetlerini arttırmaya yönelik yenilikçi girişimler, artan ihracat ve ithalat oranlarına en karlı yol ile cevap verebilme ihtiyacı lojistiğin optimum düzeyde gerçekleştirme gerekliliğini kaçınılmaz hale getirmiştir. IMARC Group'un “Lojistik Piyasası: Küresel Sanayi Eğilimleri, Pay, Büyüklük, Büyüme, Fırsat ve Tahmin 2020-2025” başlıklı raporuna göre, küresel lojistik pazar büyüklüğü 2019'da 4.963 milyar ABD Doları değerine ulaşmıştır (IMARC Group, 2020). Bugün, lojistik pazar yapısında beş ana; hava, deniz, iç su yolları, demir ve kara taşımacılık modları içindeki teknolojik ilerlemeler, organizasyonların ve şirketlerin verimli bir şekilde çalışmasına yardımcı olur ve böylelikle lojistik pazarının dünya çapında büyümesini teşvik eder. Taşıma modlarındaki teknolojik gelişmeler dışında e-ticaret (e-lojistik, e-üretim vb.) faaliyetleri de pazarın büyümesini destekleyen diğer etkenlerden bazılarıdır.

“Lojistik sektörü AB için neden önemlidir?” sorusuna karşılık olarak ortaya çıkan en önemli cevap, lojistiğin Avrupa'da ekonomik büyümeye katkıda bulunan ana itici güçlerden biri olmasıdır. Büyüme ve istihdamda önemli gelişmelere sebep olurken, malların hareketini kolaylaştırır ve şirketlerle ülkeler arasında işbirliğini artırır. Bugün Avrupa en önemli uluslararası ticaret pazarlarından biridir. Tekstil, otomotiv, madencilik, petrol ekipmanları, inşaat makineleri, depolama, perakendecilik gibi çeşitli alanlarda çok gelişmiş bir faaliyet bölgesi olmayı sürdürmektedir. IMARC grup Lojistik piyasası raporunda, 2025 yılına kadar, lojistik pazarının 6.537 milyar ABD doları değerine ulaşması ve 2019-2024 döneminde %4,7'lik CAGR (bileşik yıllık büyüme) kaydetmesi beklenmektedir (IMARC Group, 2020). Lojistik sektörü sayesinde sağlanacak ekonomik büyüme kesin sayılırken, rekabetçi pazarda kalmak ve makul kârlar elde etmek için ülkelerin lojistiğe faaliyetlerini gerçekleştirme şekli de oldukça önem taşımaktadır. Bu yolda, AB

lojistik faaliyetlerinin verimli şekilde gerçekleştirilme hedefleri, üye ülkeler arasında işbirliği gerektirdiği için AB bütünleşmesi açısından da olumlu etki sağlamaktadır.

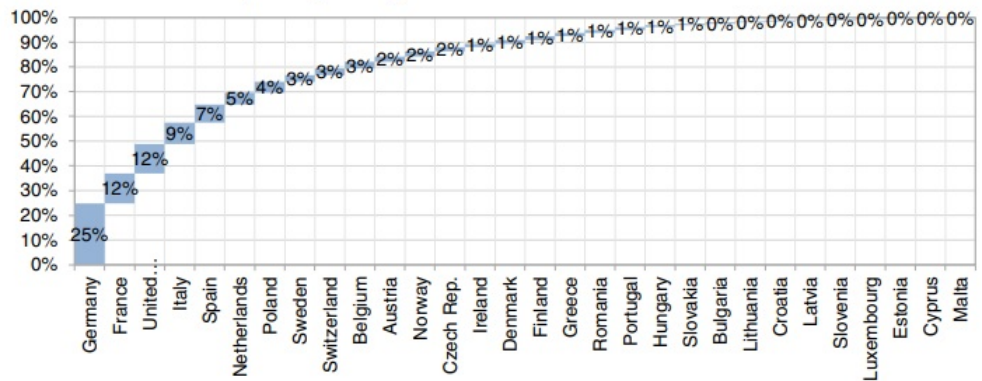
AB'nin sektörün mevcut durumu üzerine yaptığı değerlendirmelere göre, daha uzun vadede Avrupa'nın lojistik sistemlerinin en yeni lojistik çözümler ile optimize edilmesi, iyileştirilmesi ve güçlendirilmesi gerekmektedir. Başka bir deyişle, entegrasyon ve koordinasyona odaklanan, ulaştırma ve lojistik sorunlarına bütüncül yaklaşan verimli bir lojistik sistemine bir ihtiyaç vardır. Hedeflenen sistem ile sağlanacak büyüme kaçınılmazdır. Günümüzün mevcut sisteminde gelişim odaklı yaklaşım, geçmiş yıllara kıyasla olumlu sonuçlar üretmektedir. Fraunhofer Center for Applied Research on Supply Chain Services kuruluşu tarafından hazırlanan "TOP 100 in European Transport and Logistics Services 2019/2020" çalışmasından alınan verilere göre, Avrupa taşımacılık ve lojistik sektöründe 2018 yılı sonunda yaklaşık yüzde 3,7'lik bir büyüme gerçekleşmiştir ve büyüme gelişiminin eğilimini sürdürmektedir.

Grafik 2. 2015 Yılından 2018 Yılına Avrupa İçinde Gerçekleşen Lojistik Büyüme Hacmi (Schwemmer, 2019)



Kaynak: Schwemmer, 2019

Grafik 3. Avrupa Lojistik Giderleri 2018;



Kaynak: Schwemmer, 2019

Yapılan istatistikte görüldüğü gibi, Almanya, Orta Avrupa'daki konumundan, köklü altyapısından, Deutsche Post DHL ve DB Mobility vb. gibi dünyanın en büyük lojistik sağlayıcılarına ev sahipliği yaptığı için Avrupa lojistik pazarının en iyi faaliyet gösteren ülkelerinden biridir. Listenin ilk üç sırasında yer alan diğer iki ülke Fransa ve İngiltere yıllar içerisinde yer değiştirmektedir. (2018 değerlendirmesinde İngiltere AB'ye dahil durumdadır). İncelenen veriler neticesinde küresel pazarda lojistik sektöründe Avrupa bölgesinin önemi ve AB üyesi ülkelerin önemli bir konuma sahip olduğu görülmektedir.

3.1. AB Lojistik Sektörü ve Mevcut Sorunlar

Avrupa Birliği ulaştırmasına ilişkin somut gelişmeler, AB ulaştırma politikalarının oluşumu ve lojistiğin temelleri başlığında değinildiği gibi ulaştırma ağının geliştirilmesi yönünde kararların alındığı 1993 yılındaki Maastricht Antlaşması ile başlamıştır. Bu anlaşmayla birlikte Trans European Network (TEN-T) kavramının ortaya konulması, ortak ulaştırma bağlamında siyasi, kurumsal ve finansal temellerin güçlendirilmesi gerçekleştirilmiştir (Onur, 2006:123). Varılan temel düşünceye göre AB ulaştırma politikaları, üye devletler arasında yasal düzenlemelerden oluşan işbirliğidir. Bu politikaların ana hedefi, Avrupa Birliği içinde mal, bilgi ve vatandaşların serbestçe, güvenilir ve verimli bir şekilde dolaşımını destekleyen bir düzen oluşturmaktır. Ele alınan ulaştırma politikaları, etkin lojistik ve çalışma imkânları yaratarak ve kişilerin, malların, işletmelerin, sektör içindeki tüm paydaşların ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak Avrupa genelinde ulaşımında etkinliğin artırılması sağlamaktadır. Ulaştırma politikaları sadece bir noktadan diğerine ulaşımı değil aslında tüm lojistik ve tedarik zinciri sürecine yönelik eylemleri kapsamaktadır. Bu sebeple ulaştırma ve lojistik politikaları bir bütün olarak ele alınabilir. Genel olarak bu politikalar, özellikle Avrupa Birliği ülkeleri içinde gerçekleştirilen tüm lojistik faaliyetlerde ve ayrıca AB dışında yer alan diğer ülkelerle gerçekleştirilen tüm lojistik faaliyetlerde karşılaşılan sorunlara entegrasyon ve koordinasyon sağlayan, çözüm odaklı, çevreci, bütüncül yaklaşım sunmaktadır. Bu başlıkta lojistik sektörünün mevcut durumu incelenmiş, konu politikalara karşılık sektör içinde mevcut sorunlar ele alınmış, çözümü üzerine geliştirilmiş hedefler ve politika seçenekleri incelenmiştir.

Avrupa Birliği lojistik faaliyetlerine bütüncül yaklaşım sunmayı, sürekli gelişim odaklı faaliyet göstermeyi hedeflese de sektör için de bazı sorunlarla karşı

karşıyadır. Avrupa Komisyonu tarafından lojistik üzerine hazırlanmış “AB Lojistik Sektör Analizi” çalışmasında, AB lojistik market yapısı, trend analizleri, paydaşlar ile belirlenen sorunlar temel alınarak, AB lojistik piyasasında 11 problem listelenmiştir (Ecorys ve diğ.,2015: 162):

- Taşıma modları içinde gerçekleşen verimsiz operasyonlar,
- Ele alınan yeni teknolojilerin ve inovasyonların yavaş ilerlemesi,
- Birbiriyle bağlantılı ulaştırma alt yapısı eksikliği, trafik sıkışıklığı,
- Kurallar ve idari prosedürler,
- Artan enerji maliyetleri,
- Çevresel olarak sürdürülemez teknolojilerin kullanımı,
- Çevresel açıdan sürdürülebilir çözümlerin kullanımına yönelik piyasa baskısı,
- Olumsuz dış etkiler,
- Niteliksiz iş gücü,
- Düzenlenen rejim nedeniyle sürücülerin talebi ve arzı arasında artan dengesizlik,
- Sektör içinde artan baskılar.

Avrupa lojistik sektöründe karşılaşılan bu sorunların gelecek dönemde kısa ve orta vadede en aza indirilmesi için AB ulaştırma politikalarının temelini oluşturan çeşitli hedefler geliştirilmiştir.

3.2. AB Lojistik Sektörünün Temelini Oluşturan Hedefler

Sektörün temel zorluklarını belirleyip, gelişim fırsatlarını değerlendirmek daha verimli bir sistemin geliştirilmesi için önemlidir. Sorunların en aza indirilmesine yönelik bir sistemin var olması için belirli hedeflerin tanımlanması, hedeflere ulaşmayı amaçlayan politika seçeneklerinin ve spesifik eylemlerin oluşturulması gerekmektedir. Bu gereklilik üzerine AB ulaştırma politikalarının ve lojistik uygulamalarının geleceğe yönelik odaklanacağı bir takım hedefler belirlenmiştir (Ecorys ve diğ.,2015: 182). Bu hedefler aşağıdaki 7 başlıkta ve alt eylem ve projelerinde özetlenebilmektedir:

Hedef 1: Farkındalığı Artırarak Kaynak Kullanımının İyileştirilmesi

Bu hedef, verimliliği arttırmaya yöneliktir. Altyapı, nakliye yöntemleri, depolar gibi mevcut kaynakların daha iyi kullanılması gerektiği savunulmaktadır. Özellikle lojistik ve tedarik zinciri içindeki karmaşıklığın en az seviyeye indirilmesi

için “know-how” denilen yöntem tercih edilmektedir. Bu yöntem, bir mekanizma olarak bir firmanın kendi üretim dağıtım ve işletme yöntemlerini, aynı iş kolunda çalışan ya da çalışmaya hazırlanan bir başka firmaya açıklaması şeklindedir (Türe, 2018). Tanımlanan ek yönetimlerin bilinmesi ve teknolojinin gelişmesiyle artan yeniliklerden aktif bir şekilde yararlanılması gerektiğini ele almaktadır. Bu hedef özellikle ulaştırma alternatifleri ve yenilikçi ulaştırma yönetim sistemleri hakkında bilgi ve bilgiye sahip olmayan KOBİ'ler için geçerlidir.

Hedef 2: İnovasyonun (Yeniliğin) Teşvik Edilmesi ve Yeni Teknolojilere Daha Hızlı Uyum Sağlanması

Uzun vadede üretkenliği daha fazla arttırmak ve büyümeyi sağlamak için yeniliğin teşvik edilmesi önemlidir. Bu hedef özellikle KOBİ'ler için yeniliğe uyum sağlamakta daha fazla gelişimi savunmaktadır. Düşük farkındalık, yetersiz bilgi, sınırlı finansal imkânlar ve sınırlı zaman şirketlerin yeni teknolojileri kullanma becerilerini kısıtlamaktadır. Bu sebeplerle işgücü becerilerini geliştirilmeli, bilgi ve iletişim teknolojilerini (ICT) benimsemeli ve dijital devrime uyum sağlanmalıdır. Etkili ve kapsamlı bir ulusal yenilik sisteminin var olması, inovasyonun teşvik edilmesi şirketlerde uzun vadede verimlik sağlayacaktır.

Hedef 3: Birlikte Çalışabilirliğin ve Tedarik Zinciri Koordinasyonunun Geliştirilmesi

Lojistik ve tedarik zinciri içerisinde koordinasyonun sağlanması ve taşıma modları arasındaki birlikte çalışılabilirliğin artırılması için güçlü bağlantılar var olmalıdır. Bu hedef için Avrupa Birliği'nde gerçekleştirilen lojistikte özellikle çok modlu taşımacılık ağları daha hızlı, kolay ve daha verimli hale getirilmedi. Taşımacılıkla birlikte verimli faaliyet göstermek isteyen üretici firmaların faaliyetleri için tedarik zinciri yönetimi koordinasyonunu sağlaması oldukça önemlidir. Tedarik zinciri içerisindeki müşteri hizmetleri yönetimi, imalat akış yönetimi, sipariş yönetimi, vb. süreçler doğru ve düzenli bir şekilde tasarlanmalıdır. Tedarik zinciri yönetimi en verimli şekilde, minimum maliyetle gerçekleştirilecek süreç odaklı bir stratejidir. Koordinasyonun sağlanması, süreçler arasında ki akışın verimli bir şekilde gerçekleşmesi işletmeler için kritik öneme sahiptir.

Hedef 4: Vatandaşlar ve İşletmeler için Bürokrasinin Azaltılması ve E-Devlet Eylem planı

AB üyesi devletler arasındaki düzenlemeler, prosedürler ve standartlardaki farklılıklar sektör içinde ekstra idari yüke neden olmaktadır. Üye ülkelerin sahip olduğu kuralların standartlaştırılması birbirleri arasındaki uyum üzerinde olumlu etki sağlayacaktır. Bürokrasinin azaltılması için Avrupa birliği tarafından “TOOP (The Once-Only Principle)” adı verilen Türkçe karşılığı “Sadece Bir Kez Prensibi” anlamına gelen proje oluşturulmuştur. Bu proje Avrupa Birliğinin 2016-2020 E-Devlet Eylem planının bir parçasıdır. İşletmeler ve kamu idareleri arasında belgelerin daha verimli bir şekilde paylaşılmasına ve sahip oldukları idari yükün azaltılmasına odaklanan bir projedir. Proje üç alanda farklı girişimleri içermektedir. İlk girişim, işletmelerin faaliyetleri için sınır ötesi iş yapmayı kolaylaştıran hükümet hizmetlerinin geliştirilmesi ile ilgilidir. İkinci girişim, ilgili şirket verilerinin ulusal ticaret kayıtlarıyla ilgilidir. Bir ülkede işletmelerin sahip olduğu değişikliklerin, diğer ülkelerdeki benzer hizmetlere ilişkin bir kayıtlı raporlanması gerektiğini savunmaktadır. Üçüncü girişim, denizcilik endüstrisi içinde mevcut doküman ve sertifikaları çevrimiçi belgelere dönüştürmek ve bu sayede Avrupa içindeki polis, liman yetkilileri ve sınır muhafızları için erişimin daha kolay bir hale getirilmesini sağlayacak bir girişimdir (European Commission, 2018a).

Avrupa Komisyonuna göre (European Commission, 2018a);

- TOOP projesinin AB düzeyine genişletilmesinin yaratacağı net tasarrufun, yıllık 5 milyar EUR kadar olacağı tahmin edilmektedir.
- İlgili ülkeler: Estonya (koordinatör), Avusturya, Bulgaristan, Danimarka, Almanya, Yunanistan, Finlandiya, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Hollanda, Norveç, Polonya, Romanya, İsveç, Slovenya, Slovakya, Türkiye’dir.
- Proje, 21 AB üye ülkesi ve ilişkili diğer ülkelerle birlikte toplam 51 kuruluşu bir araya getirmektedir.

Yukarıda değinildiği gibi bu proje 2016-2020 Avrupa e-Devlet Eylem Planının bir parçasıdır. E-Devlet eylem planı, Avrupa ülkeleri arasında lojistik sektörünün tek bir pazar halinde gerçekleştirilmesi için dijitalleşme faaliyetlerin yürütülmesi çok önemli bir unsurdur. Ülkeler dijitalleşme için gelişim sağlamaya

çalışırken, hükümetlerde mevcut engellerin kaldırılması, idari yüklerin azaltılması, işletmeler ile iletişimin kolaylaşması için dijital dönüşüm faaliyetlerini yürütmeyi benimsemiştir. Dijitalleşen kamu hizmetleri sayesinde kamu işletmeleri arasındaki etkileşimler daha verimli, daha hızlı, daha şeffaf ve az maliyetli hale gelerek işletmeler ve vatandaşlar arasındaki idari yük azalmıştır. Buna ek olarak hükümetlerin dijital teknolojileri, modernizasyon stratejilerinin entegre bir parçası olarak kullanmaları, ülkelere daha fazla ekonomik ve sosyal fayda sağlayacağı savunulmaktadır (OECD, 2014). E-Devlet Planının vizyonu 2020'ye kadar, Avrupa'daki kamu idarelerinin ve kamu kurumlarının, Avrupa Birliği içinde ki tüm işletmelere ve vatandaşlara kişiselleştirilmiş, sınırsız, kapsayıcı, açık ve kolay kamu hizmeti sağlamasıdır(European Comission, 2016a). Bu eylem planının işleyişi için kamu idarelerinin faaliyetlerinde e-imza, e-teslim vb. dijital etkinleştiricilerden yararlanmak, sınır ötesi birlikte çalışılabilirlik yoluyla vatandaşlar ve işletmeler arasında hareketlilik sağlamak, daha kaliteli hizmetler için kamu idareleri, vatandaşlar ve işletmeler arasında dijital etkileşimi arttırmak hedeflemektedir.

Hedef 5: Çevresel Faaliyetlerin İyileştirilmesi ve Alternatif Çözümlerin Kullanımı

Lojistik sektöründe çevreye karşı duyarlı yakıt kullanımı oldukça önemlidir. Öneminin büyük olmasına rağmen bugün, ulaşım sektöründe çevre performansı yeterince tatmin edici değildir. Çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması bilinçli lojistik yönetimine bağlıdır. Uygun taşımacılık türünün kullanılması, seçilen taşıma türünde daha düşük emisyon üreten araçların tercih edilmesi, geri dönüştürülebilir ambalajların kullanılması vb. gibi bir çok eylemin çevre üzerinde oldukça büyük etkisi vardır. Bu hedefle özellikle alternatif temizleyici yakıtların alımı teşvik edilerek uzun vadede iyileştirme sağlanmalıdır. Bu hedef üzerine Avrupa Birliği birçok çevresel iyileştirme projeleri hazırlamaktadır.

Hedef 6: Olumsuz Dış Etkenlerin Azaltılması

Lojistik sektörünün ekonomiye katkısı oldukça fazla olsa da sektör dış maliyetlerden oldukça etkilenmektedir. Avrupa Birliği, dış maliyetleri en aza indirecek önlemlerin alınması gerekliliğini savunmaktadır. Bu kapsamda komisyon 2008 yılında dış maliyetleri tanımlayan ve en az seviyeye indirilmesi için gereklilikleri bildiren "Handbook on the External Costs of Transport" isimli bir el kitabı hazırlamıştır. Takip eden yıllarda bu el kitabı güncellenmeye devam etmiştir.

AB üye ülkelerinin sahip olduğu ulaştırma dış maliyetlerine odaklanan bu el kitabı, hava kirliliği, iklim değişikliği, gürültü kirliliği, kazalar vb. dış etkenlerden oluşan maliyetleri kapsamaktadır. Tüm bu maliyetler genel olarak içselleştirilerek lojistikte kullanıcıların, yani tarafların karar alma sürecinin bir parçası haline getirilmelidir. Bu el kitabında yapılan düzenlemelerle lojistik sektöründeki aktörlerin doğru önlemleri alması teşvik edilmektedir (European Commission, 2019b).

Hedef 7: Lojistik Mesleğinin İlgililiği Çekici Hale Getirilmesi ve Eğitimlerin Arttırılması

Küreselleşen çağımızda ekonomiye büyük katkı sağlayan lojistik sektörünün önemi gün geçtikçe artarken, sektör içinde iş gücü ihtiyacı da büyümektedir. Birbirinden farklı faaliyetlerden oluşan tedarik zinciri yönetiminde, stok planlamasından üretime, üretim planlamasından ürünün ortaya çıkarılmasına, çıkan ürünün istenilen taşıma türüyle nihai müşteriye teslim olmasına kadar olan süreçte bütünlüğü sağlayabilecek gerekli bilgiye sahip olan vasıflı eleman yetiştirmek sürecin başarılı bir şekilde gerçekleşmesi için oldukça önemlidir. Artan iş gücü ihtiyacının nitelikli insan kaynağıyla sağlanması için Avrupa Birliği ve üye ülkeleri tarafından 'Eğitim ve Öğretim 2020' çalışma programı oluşturulmuştur. Bu çalışma ile AB, Avrupa'daki öğretmenlik mesleklerinin çekiciliğini etkileyen faktörleri ve bu faktörlerin politika girişimlerinden ne ölçüde etkilendiğini veya etkilenebileceğini belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu çalışmada sektörün ilgi çekiciliğini arttırmak için aşağıdaki maddelerde iyileştirmeler planlanmıştır;

- İşe alımları arttırmak,
- Lojistik öğretmenliği başlangıç eğitimini geliştirmek,
- Tümevarım programlarını geliştirmek,
- Zorluklarla karşılaşan öğretmenlere verilen desteğin kalitesini arttırmak,
- Öğretmenlik eğitim programlarını sürekli olarak geliştirmek,
- Öğretmenlerin coğrafi hareketliliğini arttırmak,
- Kariyer gelişimi için koşulları iyileştirmek,
- Maaşları daha cazip hale getirmek,
- Mesleğin imajını değiştirmek,
- Çalışma koşullarını iyileştirmek.

Bu maddeler ile Avrupa Birliği ve üye ülkeleri sektörün çekiciliğini artırarak mevcut personellerin haklarını korumayı, sektörde var olmaya istekli genç personel gücünün kariyerlerine odaklanmasını hedeflemektedir.

Avrupa Komisyonu, yukarıda belirlenen hedefler neticesinde AB'deki yük taşımacılığının verimliliğini ve sürdürülebilirliğini artırmak için dizi politika girişimi başlatmıştır. Takip eden bölümde ilk olarak bu girişimlerden biri olan Yük Taşımacılığı Lojistik Eylem Planı (FTLAP) içinde yer alan mevcut sorunlara çözüm sunan eylemler ele alınmıştır. Sonraki başlıklarda bu eylem planı girişimine ek olarak Avrupa Birliği tarafından belirlenmiş diğer politika seçenekleri incelenmiştir.

3.3. Avrupa Yük Taşımacılığı Lojistik Eylem Planı (FTLAP)

Avrupa yük taşımacılığı eylem planı, rekabetin yoğun olduğu yük taşımacılığı sektöründe verimliliğin ve sürdürülebilirliğin artırılması için Avrupa Komisyonu tarafından ortaklaşa başlatılan bir dizi politika girişimidir. Bu eylem planı, Avrupa'da kısa ve uzun vadede yük taşımacılığının daha verimli, teknolojik gelişmelere uyum odaklı, daha çevreci bir şekilde minimum maliyetle gerçekleşmesi için yapılması gereken gereklilikleri bildirir.

FTLAP eylem planı çözüm odaklı 6 ana eylemden oluşmaktadır (Ecorys ve diğer., 2015:372).

- E-Yük ve Akıllı Taşıma Sistemleri,
- Sürdürülebilir Kalite ve Verimlilik,
- Taşıma Zincirlerinin Basitleştirilmesi,
- Araç Ölçüleri ve Yükleme Standartları,
- Kentsel Lojistik,
- “Yeşil” Yük Koridorları,

Lojistik politikasının mevcut durumu ile ilgili geliştirilmesi gereken bu altı alan kendileri içinde detaylara ayrılmaktadır:

3.3.1. FTLAP Eylemleri

E-Yük ve Akıllı Taşımacılık Sistemleri ve Stratejileri

E-Yük ve Akıllı Taşıma Sistemleri teknolojileri, ulaşım verimliliğini ve operasyonel sürdürülebilirliği optimize etmek için geliştirilmiş farkı süreçler ile desteklenmiştir. Gelişen teknoloji ve kullanılan sistemlerle yük taşıma süreçlerinin

çok daha kolay bir şekilde yürütüleceği kesindir. Bu amaç ile geliştirilen ve daha çok geliştirilmesi hedeflenen performans çalışmaları sayesinde mevcut lojistik politikasında önemli gelişmeler kaydedilmektedir. Ele alınan akıllı taşıma sistemleri ile E- Yük, hem operasyonel verimlilik düzeyinde, hem de kurumsal düzeyde süreç içi operasyonları basitleştirmeyi ve otomatik hale getirmeyi amaçlayan sistemdir (Giannopoulos, 2009). Bu basitleşmenin sağlanması ve sistemin düzenli işleyişi için altı strateji ele alınmıştır.

Ele alınan ilk strateji E-Yük yol haritasıdır. E-yük yol haritası, AB'nin İsveç dönem Başkanlığı sırasında geliştirilmiştir (European commission ve Swedish government, 2008). Amacı, müşterilerin sahip olduğu yüklemelerin internet üzerinden takibinin sağlanmasıdır. Bu sayede ilgili taraflar, süreç içerisindeki bütün paydaşlar E-Yük uygulaması ile bir yol haritasına sahip olacaklar ve normal taşımacılık türünden bağımsız olarak yük taşımacılığında elektronik bilgi alışverişi sağlayacaklardır. Avrupa Komisyonu bu eylem ile Avrupa ulaşım sisteminin verimliliğini ve sürdürülebilirliğini artırmak adına "Kargo için internet" kavramını genişletip, AB lojistiği içinde karşılaşılabilecek sorun alanlarını tespit etmeyi amaçlamıştır (Ecorys ve diğ, 2015:186). E-Yük haritası ile taşıma modlarına ait idari süreçlere tek pencereden yaklaşmak daha kolay bir hale gelmiştir.

Bir diğer strateji, kolay ve açık veriye ulaşım mimarisi ve yükleme tanıma sistemidir. Lojistik içindeki taraflar arasında birlikte çalışılabilirliğin kolaylaşması ve entegrasyonun sağlanması için bilgi akışının açık ve kolay olması gereklidir. E-yük ile lojistik sektöründe B2B (Business to business) ve B2A (Business to Administration) ilişkileri arasında bilgi alışverişi, bağlantı ve birlikte çalışabilirlik için bir çerçeve ve altyapı geliştirmiştir. Bu altyapıya kolay ve açık veri mimarisi de dâhil edilmiş, standardizasyon sorunları belirlenip ele alınmıştır.

Üçüncü strateji, E-Denizcilik konusunda bir çalışma başlatmak üzere belirlenmiştir. E-Denizciliğin amacı, bilgi ve iletişim teknolojileri (BİT) vasıtasıyla halka, ulaşım tüketicilerine, kamu otoritelerine ve deniz topluluğuna fayda sağlamak ve ticari hizmetler için bir çerçeve sunmaktır (Graff, 2009). Açık veri mimarisi ile lojistik içindeki paydaşlar arasında birlikte çalışabilirlik sağlanırken, E-Denizcilik hakkında yapılacak çalışma eyleminde de deniz taşımacılığının gümrük, sınır kontrolü, çevresel konular dahil tüm yönlerini ele alacak ve deniz idari fonksiyonları arasında birlikte çalışabilirlik sağlayacak entegre bir E-Denizcilik çözümü çerçevesi

geliştirmek üzerine bir strateji ele alınmıştır. Bu sayede tüm denizcilik veri ve bilgilerinin kullanımı ve bunların dağıtımını teşvik edilecektir.

Dördüncü strateji akıllı taşımacılık sistemi çerçevesi (ITS) oluşturmak için belirlenmiştir. Taşımacılık sektöründe yolcu ve yük taşımacılığını daha güvenli, daha verimli ve daha sürdürülebilir hale getirmek için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımı oldukça önemlidir. Bilgi ve teknolojilerin maksimum seviyede kullanımı için geliştirilen akıllı ulaşım sistemleri, ulaştırma sektöründe büyümeyi desteklemek, güvenliği artırmak ve Avrupa'nın artan emisyon ve tıkanıklık problemlerini çözmek bir anahtar olarak kabul edilmektedir (European Union, 2020). Avrupa Komisyonu, taşımacılıkta çeşitli darboğazlara ortak çözümler bulmak üzere üye devletler, endüstri ve kamu yetkilileri ile birlikte çalışmaktadır. 2010 yılında akıllı taşımacılık sistemi faaliyetlerinin geliştirilmesine yönelik çerçevenin oluşturulması için 2010/40/EU Direktifi kabul edilmiştir. Bu direktif, akıllı taşımacılık sistemlerinin Avrupa'da koordineli, birlikte çalışabilir ve kesintisiz olarak uygulanması için önemli bir araçtır. Avrupa Komisyonu, bu direktif ile akıllı taşımacılık sistemlerinin, tüm taşıma modlarında ve özellikle karayolu taşımacılığında kullanılması yönünde büyük bir adım atmıştır. Bu stratejinin amacı, kabul edilen direktife istinaden Avrupa'da oldukça gelişmiş ITS uygulamaları ve hizmetlerinin piyasaya girmesini hızlandırmak için gerekli ivmeyi yaratmaktır (European Union, 2020).

Bir diğer strateji karayolu şarj olanağı ve elektronik ücret toplama sisteminin geliştirilmesidir. Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulan 2009/750/EC sayılı rapor da bu eylemin amacı, tek bir ara yüz geliştirerek elektronik ücret toplama sistemlerinin uygulamasını ortaya koymak olarak tanımlanmıştır. Bu rapor ile Avrupa Elektronik Ücret Servisi (EETS - European Electronic Tolling Service) geliştirilmiştir (Ecorys ve diğ, 2015: 188). Geliştirilen Elektronik Ücret Toplama Sistemi, Avrupa'daki trafik akışında düzeni sağlamak, ulusal sınırlar içinde birlikte çalışabilirliği yürütmek amacıyla kara taşıtlarına şarj edilme ve hedeflenen altyapı ücretlendirme politikalarına izin verme olanağı sunmaktadır. Temel hedef birlikte çalışabilirliğin kolaylaştırılmasıdır. Avrupa sınırları içerisinde yol kullanıcılarının bir ülkeden veya bölgeden diğerine geçerken değişen şarj prosedürleri ile ilgilenmek zorunda kalmadan ve farklı şarj bölgelerine erişmek için özel donanım gerektirmeden dolaşabilmeye olanak bulabileceklerdir. Bunlara ek olarak, ücretlerin

ödenmesi sorunsuz bir işlem olacak ve zaman tasarrufu sağlanacaktır (European Union, 2020b). Avrupa Komisyonu tarafından tanımlanan 2004/52/EC sayılı direktif ile elektronik karayolu ücret sistemlerinin birlikte çalışabilirliğine ilişkin koşulları ortaya koyulmuştur. Bu direktifin teknolojik çözümler bölümünde, hizmete sunulan tüm yeni elektronik ücret işlemlerini gerçekleştirmek için, uydu konumlandırma (GNSS), mobil iletişim (GSM-GPRS) ve ya mikrodalga teknolojisi (DSRC) gibi teknolojilerden birinin veya daha fazlasının kullanılması gerektiği ele alınmıştır (European Parliament and European Union 2004).

Bu başlıkta belirlenen son strateji tek yönlü bir ara yüz oluşturmaktır. Amacı, akıllı taşımacılık sistemleri için bilgi ve iletişim alışverişini kolaylaştıracak açık verilere dayalı bir platform oluşturmaktır. Akıllı taşımacılık sistemleri (ITS) hizmet ve uygulamalarının sağlanması için açık bir platform mimarisinin benimsenmesi amaçlanmıştır. Birlikte çalışabilirlik, veri koruma, sahtekârlık ve kötü kullanıma karşı koruma ve güvenlik ile ilgili düzenleyici gerekliliklere özel önem verilmektedir (Ecorys ve diğ., 2015: 188).

Sürdürülebilir Kalite ve Verimlilik Eylemleri

AB lojistik politikalarına göre, sürdürülebilir ve verimli bir lojistik sistemi oluşturmak için, kaliteli bir hizmet ile maliyetlerin azaltıldığı, karlılığın artırıldığı ve çevresel etkilerin azaltıldığı bir lojistik performansa sahip olmak temel hedeftir. Hedeflenen bu lojistik sistemine ulaşabilmek için;

- Altyapı çalışmalarının artırılması,
- Avrupa içindeki aktarma noktalarının geliştirilmesi,
- AB politikalarına desteğin en üst düzeye çıkarılması,
- Enerji ve çevre politikalarının desteklenmesi,
- Artan araç yük faktörlerini dikkate alarak projeler geliştirmesi,
- Düşük enerjili taşıma sistemi geliştirerek düşük karbon seviyesine doğru ilerlemenin hedeflenmesi amaçlarını gerçekleştirme bilinci ile hareket edilmesi gerekmektedir.

Bu maddelerin gerçekleşmesi uzun vadede taşımacılık sistemlerinin sürdürülebilirliği ve verimliliği sağlayacaktır (SETRIS, 2017:6). Avrupa Yük taşımacılığı eylem planında yer alan sürdürülebilir kalite ve verimlilik alanı;

- Yük taşımacılığı lojistik darboğaz egzersizi,

- Nitelikler ve eğitim gereksinimi,
- Lojistik mesleğinin çekiciliğinin artırılması üzerine diyalog,
- Performans, sürdürülebilirlik ve verimlilik göstergeleri,
- Terminallerin Kıyaslanması (Benchmarking),
- Kısa mesafe deniz yolu taşımacılığı tanıtım merkezleri.

Yük taşımacılığı lojistiği verileri olmak üzere çeşitli eylemlerle kanıtlanmıştır. İlerleme kaydedilme derecesi eylemlerin işleyişine göre değişmektedir (Ecorys ve diğ, 2015: 189).

Lojistikte sürdürülebilir kalite ve verimlilik üzerine belirlenen ilk eylem, yük taşımacılığı lojistik darboğazları üzerinedir. 2009 yılının başlarında Avrupa Birliği ülkeleri arasında Avrupa yük taşıma sistemi içinde 500'den fazla darboğaz yani lojistik sürecinin kapasitesini sınırlayan aşamalar tespit edilmiştir. Lojistik ağının verimliliğinin artırılması için tespit edilen darboğazların güncellenmesi ve ilave darboğazların belirlenmesi çok önemlidir. Bu darboğazların giderilmesi için Avrupa Birliği'nin Avrupa Komisyonu öncülüğünde çalışmalarıyla paydaş danışma toplantılarının düzenlenmesi, güncel darboğaz listelerinin oluşturulması ve bu darboğazların üstesinden gelmek için alınacak önlemlerin belirlenmesi gerekmektedir. Darboğaz egzersizi olarak ele alınan bu eylem, lojistik verimliliğine yönelik çalışmaların somut bir yoludur. Sorunları tanımlamak, uygulanması gereken çözümleri önermek için bir başlangıç ve sonrasında gelişme süreci sunar (Ferravante 2008).

Sürdürülebilir kalite ve verimlilik üzerine ele alınan diğer bir eylem, nitelik ve eğitim gereksinimlerini gidermektir. Bu eylem için Avrupa Komisyonu, "START" projesi adı verilen bir çalışma başlatmıştır. Proje detaylarına AB araçları başlığında değinilmiştir. Temel hedef sektörde gerekli niteliğin sağlanması üzerine eğitim programlarının geliştirilmesidir.

Bir diğer eylem lojistik mesleğinin çekiciliğinin artırılması üzerine bir diyalog oluşturulmasıdır. Çağımızın gelişen teknolojisi sayesinde, lojistik sektörü de bilişim ile iç içedir. Teknolojinin aktif bir şekilde kullanılmasının lojistik sürecin daha az maliyetle daha rekabetçi sonuçlar getireceği şüphesiz kabul edilmektedir. Bilişimin lojistik sektörü ile birleşimi için genç, dinamik ve nitelikli iş gücü ihtiyacı vardır. Nitelikli, genç iş gücünü sektöre kazandırmak için lojistiğin ilgi çekiciliğinin artırılması oldukça önemlidir. Bu sebeple Avrupa Komisyonu ile lojistik

paydaşlarının arasında var olan sosyal diyalog ile bu eylemin geliştirilmesinin daha mümkün olacağı kararına varılmıştır. Bu diyalog ile paydaşlardan alınan geri bildirimden istinaden çalışma koşulları, güvenlik konuları, tazminat hakları vb. çalışan hakları ile ilgili alınacak kararlar ve önlemler ile lojistik mesleğinin genç iş gücüne daha cazip bir kariyer seçimi yapma potansiyeli sağlaması ele alınmıştır. Bu eyleme göre mesleğe talebin artırılması için çalışan hakları ve eğitimleri daha fazla desteklenmeli, mevcut durumun anlaşılması ve gerekli önlemlerin alınması için düzenli aralıklarla lojistik personeline yapılacak anketlerle, mesleğin ilgi çekiciliği değerlendirilmesi gereklidir.

Performans, sürdürülebilirlik ve verimlilik göstergelerinin oluşturulması üzerine ele alınan bir başka eylem, kalite ve verimliliğin somut olarak gözlemlenmesini sağlayacaktır. Taşımacılık modlarının ve kaynakların verimli kullanımı, mevcut seçeneklerin ve alternatiflerin değerlendirilebilmesi ve doğru lojistik seçimlerinin yapılabilmesiyle sağlanır. Tüm lojistik süreçlerini verimli bir şekilde izlemek, optimize etmek, girdileri ve çıktıları belirleyip analiz etmek de performans göstergeleri ile sağlanır. Lojistik performansının gelişimini tespit edebilmek için, Assess, Seals, Be Logic ve Promit gibi farklı performans göstergelerine yönelik projeler geliştirilmiştir. Bu performans göstergelerinin birbiriyle uyumunun, uzun vadede FTLAP hedeflerine ulaşması açısından önemli olduğu kabul edilmiştir. Geliştirilen projelerden bazılarını ele alırsak; örneğin Promit projesi(Pedersen,2009), Avrupa Komisyonu tarafından desteklenen, ana hedefi intermodal yük taşımacılığını teşvik etmek, gelişen teknolojilerin ve süreçlerin daha hızlı bir şekilde yürütülmesini ve iyileştirmesine katkıda bulunmak amacıyla lojistik içinde ilgili taraflara iyi uygulamalar ve fırsatlar sunmayı amaçlamaktadır. Bir diğer örnek ise Be Logic projesidir. Temel hedefi, kaliteli bir lojistik sisteminin geliştirilmesini desteklemek, farklı taşımacılık türleri arasında verimliliği artırmak, lojistik performansını Avrupa'da ve dünyada farklı seviyelerde nicel olarak değerlendirmek için bir metodoloji geliştirmek, sektör için yeni kalite standartları belirlemek gibi tedarik zinciri içinde performansı artırıcı girişimlerde bulunmaktır (Eutrael, 2020).

Başka bir eylem, terminallerin kıyaslanması (Benchmarking) üzerinedir. Günümüzde lojistik sektöründe sık kullanılan bir terim haline gelen “Benchmarking” (Türkçe karşılığı kıyaslama olan bu teknik), karşılaştırma yapma amacı ile

standartların tamamlanmasını sağlayan sistematik bir yaklaşımdır. Kıyaslama tekniği, ölçülebilir performans hedefleri belirlenmesine, ürün ve süreç tasarımı için fikirler oluşturularak iş süreçlerinin iyileştirilmesine ve geliştirilmesine önemli katkılar sağlar (İstanbul Üniversitesi Lojistik Kulübü, 2007). Konu eylem ile terminaller arasında kıyaslama temeli ele alınmıştır. Bir önceki eylemde belirtilen projelerden Promit ve Be Logic projeleri, terminal kıyaslamasına örnek olarak verilebilir. Bu projelere ilave olarak bazı terminallerin performans analizleri için farklı çalışmalar yapılmıştır. Örneğin, Portopia projesi, Avrupa limanları için temel performans verilerinin ve veri toplama ve analizini kolaylaştıran, gelişen bilgi ve iletişim teknolojileriyle (ICT) sürdürülebilir ve rekabetçi liman sistemine katkı sağlayan Avrupa Birliği'nin araştırma projesidir (WPSP, 2013). Terminal performans değerlendirmesi ve kıyaslaması eylemi FTLAP eylemlerinin hedeflerine oluşmasına büyük katkıda bulunacağı düşünüldüğü için sürdürülebilirlik sağlanması önemlidir. (Ecorys ve diğ., 2015:190).

Sürdürülebilir kalite ve verimlilik üzerine incelenen bir diğer eylem kısa mesafe deniz yolu taşımacılığı tanıtım merkezlerinin oluşturulmasıdır (Ecorys ve diğ., 2015:190). Avrupa Birliği taşımacılık sektöründe çevresel performansı ve enerji verimliliğini arttırmayı amaçladığı için kısa mesafe denizyolu taşımacılığında sürekliliğin sağlanması oldukça önemlidir. Yapılan uzun vadeli değerlendirmelere göre, kısa mesafe deniz yolu taşımacılığı sayesinde 2050 yılına kadar, AB'nin ulaştırma hedeflerinden biri olan sera gazı emisyonunun% 60'ını azaltma ve 2030'a kadar karayolu yükünün % 30'unun diğer taşımacılık modlarına kayması beklenmektedir. Avrupa Komisyonu tarafından kısa mesafe deniz yolu taşımacılığını teşvik etmek amacıyla kısa mesafe deniz tanıtım merkezleri kurulmuştur. Komisyon, Avrupa içinde bu taşımacılık türünün koordinasyonunun sağlanması için, idari yönetim şeklinde basitleştirme, yeni ve daha gelişmiş çevre mevzuatına uyum sağlayan yeni teknolojilerin desteklenmesi ve bu taşımacılık türünün tüm lojistik zinciriyle entegrasyonunun sağlanması için çalışmalar yapmaktadır. Avrupa Birliği lojistik sektör analizi raporunda verilen bilgilere göre kısa mesafe taşımacılık tanıtım merkezlerinin SCP (Shortsea Promotion Center) başarısı henüz yeterli değildir (Ecorys ve diğ., 2015:191).

Bu eylemin ilerlemesi aşağıdakiler aracılığıyla izlenebilir(Ecorys ve diğ., 2015:191):

- Ulusal kısa mesafe denizyolu taşımacılığı merkezlerinin, Intermodal taşımacılığın teşviki amacıyla kurulmuş Intermodal tanıtım merkezleriyle birlikte faaliyet gösterecek şekilde genişletilmesi,
- Bu genişleme için bir yol haritasının geliştirilmesi,
- Belirlenen zaman planına göre yol haritasının uygulanması.

Ele alınan son eylem, yük taşımacılığı lojistik verilerinin analizine yöneliktir. Yük taşımacılığına ilişkin veriler, her taşımacılık türü için ayrı olarak toplanmaktadır. Taşıma modları arasında veri toplama ve veri uyumunun geliştirilmesi, FTLAP hedeflerine ulaşmak için önemlidir. Dolayısıyla bu eylem ortak veri standartlarının tasarlanmasının gerekliliğini savunmaktadır. Bu eylemin başarıyla ilerlemesi için, paydaşların birlikte çalışabilirliği savunması, Avrupa Komisyonu tarafından ortak veri toplama standartları belirlenmesi ve ulusal veri performansı standartlarına uygunluk derecesi ile değerlendirilmesi gereklidir.

Taşıma Zincirlerinin Basitleştirilmesi

Tedarik zinciri sürecinin basitleştirilmesi için bilgi alışverişinin verimli ve kolaylıkla sağlanması, faaliyetlerin minimum maliyet ve bekleme süresiyle gerçekleştirilmesi gereklidir. Bu amaçla Avrupa Komisyonu, özellikle karmaşık gümrük işlemleri başta olmak üzere ticaretin içinde, bilgi alışverişinin online sistem üzerinden, kağıtsız bir çevre düzeni içinde gerçekleştirilmesi düşüncesindedir (Ecorys ve diğ., 2015:191). Bununla birlikte, taşımacılık şirketlerinin ve müşterilerin şikâyetçi olduğu limanlardaki gecikme süreleri ve idari yönetimden kaynaklı olumsuz etkilerin yok edilmesi için geliştirilmiş çalışmalar inşa etmiştir. FTLAP eylemlerinin de gelişimi ile Komisyon, Kasım 2013 tarihinde, gemilerin Avrupa sınırları içinde en az düzeyde idari yük ile serbestçe dolaşımını sağlayan, güvenlik, çevre koruma ve gümrüksel süreçte kolaylığın sağlandığı “Mavi Kuşak” adı verilen bir girişim gerçekleştirmiştir (Ecorys ve diğ., 2015:190). Bu girişim sayesinde AB ihracatında kargolarla ilgili sorunlara odaklanılmış, E-manifesto sistemi¹ geliştirilmiş ve gümrük sınırları ve ortak vergi kuralları geliştirilmiştir. “Mavi Kuşak” girişiminin ana hedefi kısaca; idari yük ve maliyetlerin azaltıp, denizcilik sektöründeki rekabet gücünü artırmak, deniz taşımacılığının çekiciliğini artırmak, istihdamı teşvik etmek, taşımacılığın olumsuz çevresel etkisini azaltarak, büyümeyi desteklemektir

¹ **"e-Manifest"**: taşıma şirketlerinin gümrük yetkililerine malların durumu hakkında tüm bildirimlerde (AB içi ve AB dışı) bilgi sağlamasına olanak tanıyan sistem.

(European Commission, 2012a). Avrupa Komisyonu, 23 Mayıs 2013 tarihinde limanların rekabetçiliğini artırmayı, büyüme potansiyellerini ortaya çıkarmayı, limanlardaki operasyonları ve ulaşım bağlantılarını iyileştirmeyi amaçlayan bir girişim kabul etmiştir (European Commission, 2013a). Bu girişim ile Mavi Kuşak projesi birlikte yürütülmektedir. Taşıma zincirinin basitleştirilmesine yönelik, limanlardaki idari sadeleştirmeyi desteklemek adına ele alınan eylemler kısaca aşağıdaki gibidir;

- Limanlardaki gümrük işlemlerini kolaylaştırmayı amaçlayan “Mavi Kuşak” projesi,
- Ulusal “Tek Pencere” projesinin uyumlu ve başarılı bir şekilde uygulanması,
- Lojistik zinciri yönetimi boyunca bilgi alışverişini kolaylaştırmayı amaçlayan ve liman verimliliğinin artırılarak, idari yükün azaltılması için elektronik bilgilerin kullanılmasını sağlayan "e-Denizcilik" ve "e-Navlun" girişiminin faaliyete geçirilmesi.

Tedarik zincirindeki karmaşıklığı azaltacak ve sistemler içinde basitleştirmeyi sağlayacak bu eylemlerin AB lojistik sektörünü daha rekabetçi hale getirmesi beklenmektedir.

Araç Ölçüleri ve Yükleme Standartları

Bu eylem, taşımacılık modları arasında uyumu sağlamak için, taşımacılıkta kullanılan araçların ağırlıklarının ve boyutlarının standart hale getirilmesini ele almaktadır. Avrupa içinde taşıtların yol güvenliği nedeniyle yollara, köprülere ve tünellere zarar vermektan kaçınılması için araç boyutları ve ağırlıklarıyla ilgili uyulması gereken direktif mevcuttur. AB 2015/719 sayılı direktifte kısaca uluslararası trafik için maksimum boyutlar ve ağırlıklar belirtilerek, sera gazı ve karbondioksit emisyonlarını azaltarak, daha yeşil yol güvenliğini sağlama amacıyla teknoloji ve değişen pazar ihtiyaçlarını da dikkate alarak intermodal taşımacılık operasyonlarını kolaylaştırma ihtiyacı vurgulanmıştır. Genel olarak İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi ve kullanımının artırılmasını savunan AB ulaşırma ve lojistik politikalarına göre, kullanılan araçlar ve ekipmanlar standart hale gelirse taşımacılık türleri arasında aktarma işlemleri gelişecek, bu sayede intermodal taşımacılık daha çekici ve rekabetçi hale gelecektir. İntermodal taşımacılığın artırılması ile daha düşük maliyetle, yüksek taşıma kapasitesi, güvenlik ve çevresel performans etkin bir şekilde sağlanmış olacaktır. Konu direktif iç pazarın işleyişinin

iyileştirilmesinde ve Avrupa'da malların serbest dolaşımının sağlanmasında önemli bir role sahiptir.

Kentsel Lojistik

Kentsel lojistik, kentsel alanlarda yürütülen lojistik ve taşımacılık eylemlerinin; trafik koşulları ve çevresel etkiler ile birlikte enerji tüketimi de göz önüne alınarak, sosyal pazar ekonomisinin bütünlüğünü sağlayacak şekilde gerçekleştirilmesidir (Başalan, 2020). Avrupa, nüfus çoğunluğu kasabalarda ve şehirlerde yaşayan dünyanın en kentleşmiş kıtasıdır (Zunder ve Ibanez, 2004). Bu sebeple Avrupa'da kentsel politikada çevresel ve ekonomik yönlerle iç içe geçen bir yaşam kalitesi boyutu olduğu oldukça açıktır. Bu amaçla, Avrupa Birliği kentsel lojistik çalışmalarını ağırlıklı olarak ele almış ve buna özel politika çalışmaları yapmıştır. Avrupa kentsel lojistik politikası olumlu çevresel etkiler, sürdürülebilir taşımacılık, büyüme ihtiyacı ve kentsel yaşam kalitesi temalarından oluşur. Konu başlık için, nakliye teslimatları, kullanılan araçlar, yükleme standartları, terminal operasyonları, performans göstergeleri vb. diğer etkenlerle entegrasyonun sağlanması için kentsel lojistikte en iyi uygulamaların ve standartların teşvik edilmesini amaçlamaktadır. Bununla beraber Avrupa Birliği, temiz ve enerji tasarruflu araç filoları, özel altyapı ve bilgi hizmetleri kullanımıyla yenilikçi lojistik hizmetleri sunarak malların dağıtımını için yeni kavramlar geliştirmek amacıyla CIVITAS adı verilen bir program girişiminde bulunmuştur (European Union, 2020c). Kentsel lojistik üzerine benzer hedeflerle “Bestufs”, “Avrupa Kent Forumu” , “Yarının Şehri ve Kültürel Miras” gibi farklı projelerde geliştirmiştir. Bu proje girişimleriyle kısaca enerji odaklı sürdürülebilir kentsel ulaşımı amaçlamaktadır. Genel olarak kentsel lojistik faaliyetlerinde temel sorun belediyeler ve şehirler arasında farklı düzenlemelerin var olmasıdır. Örnek olarak şehir içinde mal teslimi için belirlenen zaman aralıkları, araç boyutları vb. yerel düzeydeki farklılıklar operasyonun verimini engellemektedir. Bu nedenle Avrupa Birliği, şehir lojistiğinde en iyi uygulamaların paylaşılmasını ve belirli standartların oluşturulmasını amaçlamaktadır.

AB'nin araştırma çerçeve programı Ufuk 2020, akıllı, yeşil ve entegre taşımacılık alanında CIVITAS projesinin son aşaması olan CIVITAS 2020'ye destek verecek girişimleri de içermektedir. Bu gibi girişimlerin temel amacı şehir merkezlerinde 2030 yılına kadar karbonsuz şehir lojistiği geliştirmektir.

Benchmarking başlığında değinilen Promit ve Be Logic projelerinde de kentsel lojistik performans göstergeleri ve kıyaslamalarına değinilmiştir. Aynı amaç için ayrıca Bestufs, Bestufs II gibi projelerde araştırmalar yapılmıştır. Çeşitli kategorilerde yük taşımacılığı türleri için kıyaslama, performans değeriendirme konusu, FTLAP faaliyetlerinin hedeflerine ulaşması için çok önemlidir (Ecorys ve diğ., 2015: 193).

Kentsel lojistik üzerine geliştirilmiş önemli bir programı ele alırsak, ilk olarak Ufuk 2020 programına değinebiliriz. Bu araştırma programı, Avrupa'nın bilim, teknoloji ve politika uygulamalarının birbiriyle eşitliğinin sağlanması amacıyla başlatılmıştır. AB ülkeleri, AB aday ülkeleri ve AB'nin işbirliği yaptığı ülkelerle AB politikalarına ilişkin farklı alanlarda işbirliğini geliştirmeyi, teknolojinin gelişmesi için mevcut kapasiteleri güçlendirmeyi, sanayi işbirliğini, üniversite eğitimlerini desteklemeyi ve teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Tüm AB ülkeleri, AB aday ülkeleri ve AB'nin işbirliği yaptığı ülkelerle uluslararası ortaklık oluşturmuş bir programdır (UFUK 2020, 2020). 2014-2020 yılları arasını kapsayan bir program girişimi olduğu için Ufuk 2020 adını taşımaktadır. Avrupa Birliği tarafından geliştirilen program ilgili ülkeler arasında bilimsel mülkiyet, endüstriyel rekabetçilik ve liderlik ve toplumsal sorunlara çözümler sağlama konularında yenilikler geliştirerek uluslararası bütünlük sağlamayı amaçlamaktadır (T.C. Dışışleri Bakanlığı AB Başkanlığı ve Tubitak,2019). İlgili ülkelere sağladığı, sağlayacağı katkılar oldukça fazla olmakla beraber bu çalışmada ele alınan konulara göre, özellikle uluslararası ve sektörler arası dolaşım, en düşük maliyetle en gerekli altyapılara erişimin kolaylaştırılması, kariyer-nitelikli iş gücünün gelişimini desteklemesi, kısa zamanda daha fazla bilgiye ve yeni pazarlara erişim sağlaması konularında bütünlüğu güçlendireceği beklenmektedir.

Açılımlı City Vitality Sustainability olan kısaca CIVITAS, Şehir canlılığının sürdürülebilirliği anlamı taşımaktadır. Bu girişim, Avrupa Birliği tarafından 2002 yılında başlatılmıştır ve 2002 yılından bu yana, Avrupa'da ve ötesinde daha temiz ve daha iyi ulaşım için çalışmalar geliştirerek kentsel ulaşım çözümlerini sağlayacak Şehir ağı oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu girişim ile sürdürülebilir ulaşım hareketliliği ile ilgili 10 tematik alanda çalışılmaktadır (European Union, 2020c);

- Araba kullanımından bağımsız yaşam tarzları,
- Temiz yakıtlar ve araçlar,

- Toplu yolcu taşımacılığı,
- Talep yönetimi stratejileri,
- Entegre planlama,
- Hareketlilik yönetimi,
- Güvenlik,
- Halkın katılımı,
- Ulaşım telematiği,
- Kentsel Lojistik

Yeşil Yük Koridorları

“Yeşil Koridorlar” temasının amacı Avrupa Birliği’nde gerçekleşen lojistikte uzun mesafeli yük taşımacılığının karbondan arındırılmasını sağlamaktır. Lojistik sürecinde tüm aktiviteler içinde özellikle taşımacılıkta enerji verimliliğini artırmak ve çevresel etkiyi azaltmayı hedefleyen “yeşil koridor” konsepti oluşturulmuştur. İsveç Lojistik Forumunda Fastén ve Clemedtson tarafından yapılan çalışmada yeşil yük koridorlarının temel hedefleri (Fastén ve Clemedtson, 2012);

- Minimum çevresel ve iklimsel etki ile yüksek güvenlik, yüksek kalite ve güçlü verimlilikle sürdürülebilir lojistik çözümleri sağlamak,
- Tüm taşıma türleri için entegrasyonu ve optimum kullanımı sağlayan lojistik hareketliliği oluşturmak,
- Uzun mesafeli yük taşımacılığında yük yoğunlaşmasına yönelik çalışmalar yapmak,
- Verimli ve stratejik olarak yerleştirilmiş aktarma noktaları ve destekleyici bir altyapı sisteminin kurulması,
- Gelişen teknoloji sayesinde, bilgi paylaşımını ve işbirliğini kolaylaştıran ortak bir platform oluşturmak olarak belirlenmiştir.

Avrupa Birliği, Avrupa'da taşımacılığının sürdürülebilirliği ve verimliliği artırmak için lojistik eylem plana, bir araç olarak "yeşil koridorlar" faaliyetlerini dahil ederek;

- Farklı taşıma modları için ortak bir model oluşturmayı,
- Alternatif temiz yakıtların kullanılmasına izin veren ileri teknoloji kullanımı sağlamayı,
- Çevre dostu ve yenilikçi taşıma çözümlerinin uygulamalarını teşvik etmeyi,

- İşbirlikçi iş modelleri geliştirmeyi hedeflemiştir.

Bu kapsamda yeşil yük koridorlarının geliştirilmesi ve teşviki için Avrupa’da çevresel, teknik, ekonomik, sosyal planlama yönlerini kapsayan gereklilikleri yerine getirerek sürdürülebilir ulaşım ağlarının geliştirilmesini desteklemek amacıyla “Super Green” projesini oluşturmuştur. Projenin detaylarına AB Lojistik araçları başlığında değinilmiştir.

Sonuç olarak ele alınan FTLAP eylemleri sektör içinde yer alan mevcut sorunlara çözüm sunmaktadır. AB ve Avrupa Komisyonu lojistikte verimliliğini ve sürdürülebilirliği artırmak için FTLAP eylemlerine ek olarak için üç farklı politika seçeneğini ele almıştır. Bu politika seçeneklerin her biri, lojistik sektöründeki en önemli sorunların üstesinden gelmek için önerilen eylemden oluşur (Ecorys ve diğ., 2015:17).

3.4. AB Lojistik Uygulamalarında Politika Seçenekleri

Politika Seçeneği 1: Yük Taşımacılığı Lojistik Eylem Planı ve Devamı

Başlıkta da belirtildiği gibi konu olan politika seçeneği, FTLAP faaliyetlerinin devamı niteliğindedir (Ecorys ve diğ., 2015:197). Genel amacı FTLAP eylemlerinde olduğu gibi tüm tedarik zinciri koordinasyonun optimum seviyede gerçekleşmesini sağlayacak iyileştirmelerin yapılması, paydaşlar ve süreçler arasında entegrasyonun ve birlikte çalışabilirliğin sağlanması, lojistik sektöründe minimum bürokrasi ile lojistik mesleğinin daha ilgi çekici hale getirilerek nitelikli iş gücünü artırmayı hedefleyen çalışmalara odaklanmaktadır.

Politika seçeneği eylemlerinden biri FTLAP eylem planında yer alan açık veri mimarisi maddesinde olduğu gibi bilgi şeffaflığı, birlikte çalışabilirliğin daha da artırılması sektörde olması gereken temel gereksinimlerdir. Sektörde yer alan işletmeler rekabet koşulları sebebiyle bilgi şeffaflığı eylemini tehdit olarak görseler de genel olarak lojistiğin daha iyi şekilde gerçekleşmesi için bilgi şeffaflığı önemlidir. Bilgi şeffaflığıyla birlikte bu politika seçeneği, tedarik zinciri koordinasyonunu sağlamak için belirli standartlar geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu hedefe odaklanarak belirlenen iki eylem; “Lojistik zincirinde güvenli bağlantıyı kolaylaştıran Avrupa standartları” ve “İlgili aktarma platformlarına açık ve ayırım gözetmeden erişim” sayesinde birlikte çalışabilirlik ve tedarik zincir koordinasyonunu sağlayacak standardizasyonun oluşturulması hedef alınmıştır.

(Ecorys ve diğ., 2015:197). Bu sayede yeni lojistik konseptleri geliştirmek, pazarın taleplerini daha iyi anlamak ve odaklanmak daha da kolaylaşacak sağlanan standardizasyon ve bütünlük sayesinde Avrupa içinde farklı varlıkların kullanılmasından kaynaklanan sorunlar minimum seviyeye indirilecektir. İlgili aktarma platformlarına erişimin kolaylaştırılması da oldukça önemlidir. Oluşturulan bu platformlar genelde kamu desteği ile geliştirilir bu nedenle bu görevde yetenekli ve istekli yani nitelikli halk gücüne ihtiyaç vardır. Aynı zamanda çok modlu taşımacılık çözümlerinin verimli düzeyde kullanılması gerekmektedir. Özellikle FTLAP değerlendirmelerine göre de çok modlu bir sorumluluk rejiminin geliştirilmesi yük taşımacılığı sırasında meydana gelen kayıp, hasar veya gecikmelerle ilgili sürtünme maliyetlerinde önemli tasarruflar sağlamakla beraber lojistik zinciri içinde intermodaliteyi² de kolaylaştıracaktır. Çok modlu taşımacılık rejimi sayesinde ulaştırma türlerinin en uygun ve etkin biçimde kullanılmasını sağlayarak, ekonomik ve teknik açıdan ulusal ve uluslararası ticarete büyük yarar sağlanacağı açıktır.

Bir diğer eylem olan bürokrasinin azaltılması sektör içindeki taraflara idari anlamda kolay erişim sağlanması açısından oldukça önemlidir. Bu sebeple bu eylem tüm idari prosedürler için “tek pencere” ve tüm süreçler içinde “tek taşıma belgesi” olması gerektiği temel fikrine dayanmaktadır. Yani, idari prosedürlerde tek pencere özelliğiyle lojistik içinde ilgili aktörler nereye gidilmesi, nereye başvurması gerektiğini, istenilen tüm gerekliliklerin bilincinde olacak, bu sayede kolay erişim sağlamakla beraber yapılan taşımacılık kullanılan tek taşıma belgesi sayesinde süreç daha fazla açıklık kazanacak, ticaret içindeki anlaşmazlıklar minimum seviyeye indirilecektir.

İlk politika seçeneğinin son eylemi olan lojistik mesleğinin çekiciliğinin artırılması konusuna FTLAP eylemlerinde daha önce de değinilmişti. Sektörün uzman iş gücü elinde yürütülmesiyle uzun vadede sağlanacak başarı tahmin edilmektedir. Bu sebeple, bu politika seçeneğinde bu konuyla ilgili “Nitelik ve eğitim gereksinimleri” ve “Lojistik mesleklerinin çekiciliği üzerine diyalog” olarak iki eylemi ele alınmıştır. Bu eylemin genel amacı özellikle genç potansiyel iş gücü için eğitim, çalışma koşulları ve kariyer gelişimi ile ilgili olarak, çalışmalar hazırlamak,

² **İntermodalite:** Kapıdan kapıya ulaştırma zincirinde, aynı taşıma biriminin veya taşıtın entegre bir şekilde, yükleme veya boşaltmaya maruz kalmadan, iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşındığı ulaştırma sistemi.

kaliteli projeler yaratmak, gerekli becerileri geliştirmek için eğitimleri sağlamak ve sağlanacak nitelikli iş gücüyle uzun vadede işletmelerin genel faaliyetlerini ve rekabet edebilirliğini geliştirmektedir.

Politika Seçeneği 2: Minimum M¼dahale

FTLAP eylemlerinden bazıları minimum m¼dahale politika seçeneği fikrine daha uygun olduğu için ayrılmıştır. Bu eylemler, y¼k taşımacılığı lojistiği verileri, ilgili aktarma platformlarına Avrupa'nın açık ve ayrımcı olmayan erişim kolaylığı, CIVITAS projesinin devamı, lojistik mesleğinin çekiciliği üzerine diyalog olmak üzere gruplara ayrılmıştır. Bu eylemlere ilave olarak birlikte çalışabilirliğin ve inovasyonun yanı sıra çevresel iyileştirmeler hedeflenmiştir. Minimum m¼dahale eyleminde yenilikçi ve temiz teknolojiler kapsamında üç eylem tanımlanmıştır (Ecorys ve diğ., 2015:199);

- Karbondioksit hesaplama metodolojileri hakkındaki en iyi uygulamaların paylaşılması ve teşvik edilmesi,
- Horizon 2020 gibi yenilikçi projelerin geliştirilmesi ve özellikle KOBİ'ler için daha fazla öncelik tanınması,
- Temiz teknoloji standartları için bir ereve oluşturulması.

Belirlenen eylemler uygulamaya geçirildiğinde daha d¼ř¼k enerji t¼ketime ve emisyon seviyelerine ulaşılması açıktır. Fakat bu eylemlerin başarı ile gerçekleştirilmesi için ilgili paydaşların bu kavramları benimsemesi gereklidir. Ek olarak mevcut kaynakların t¼m paydaşlar tarafından en verimli şekilde kullanılması farkındalığının artırılmasına y¼nelik gelişmeler hedeflenmektedir. E-ticaretin geliştirilmesi ile internet üzerinden yapılan alışverişte son teslimatların verimli şekilde yapılması lojistiğin gelişimi ile ilgilidir. Teslimatların doğru g¼venli, kolay ve hızlı yapılmasında teknolojik gelişmelerin payı oldukça b¼y¼ktür. İşletmeler hızlı ve g¼venli teslimatı hedeflerken, nihai kullanıcının da e-ticaret üzerinde aktif olarak yer almasını teşvik etmek gereklidir. E-ticaret içinde aktif rol¼ olan nihai m¼řteri, lojistik hizmet sağlayıcılarından daha fazlasını talep edecek bu sayede e-ticaret gelişim ve kullanım oranı artacaktır. Bununla birlikte genel olarak hem m¼řteri tarafı hem işletme tarafı içinde optimal öz¼m¼n sağlanması için internet üzerinden yapılan ticaret yoluyla sağlanan teslimatlarda son taşıma araçlarının kapasitesi artırılmalı, filo kapasitesinin verimsiz kullanımı ile ilgili olumsuz etkilerin

minimumuna indirilmesi gerekmektedir. İki taraf içinde varılacak farkındalık, pazarın gelişmesinde önemli bir role sahiptir.

Bu politika seçeneğinde belirlenen bir diğer madde de enerji kullanımı ile ilgidir. Bu kapsamda “Çevre dostu olmayan davranışları değiştirmek için farkındalık kampanyalarını desteklemek” ve “Kentsel alanlarda şarj noktaları yatırımlarını teşvik etmek” üzere iki eylem tanımlanmıştır. Lojistik sektöründe kullanılan enerji ve yenilenebilir enerji seviyesinin yönetimi nasıl yapılmalıdır? Belirlenen kentsel alanlarda şarj noktalarının kullanımı faydalı mıdır ya da taşımacılığa etkisi nedir? Sorularının cevapları için kapasitenin daha iyi kullanılması konusunda çözüm sağlaması beklenmektedir.

FTLAP ve ilk politika seçeneğinde yer alan lojistik mesleğinin çekiciliğini artırmaya yönelik faaliyetler eylemine iki ek eylem tanımlanmıştır. Bu eylemler “Eğitim maliyetlerinin yüksek ve ulusal fonların eksik olması sebebiyle krediler veya sübvansiyonlar yoluyla eğitim ve nitelikler için mali destek” ve “Sürücülerin periyodik eğitimi için ulusal zaman çizelgelerinin değişimini desteklemek” olarak belirlenmiştir. Temel amacı sektörün ihtiyacının belirlemek ve gereklilikleri dengelemek için gerekli bilinci oluşturmaktır. Bu eylemlerin potansiyel faydaları, önemli ölçüde iyileştirilecek personel kalitesi ile ilgilidir. Nitelikli iş gücüyle problemlerin giderilmesi ve süreçlerin çok daha kolay ilerleyecek olması kabul edilmiş bir gerçektir. Gelişecek iş gücüyle birlikte bu eylemlerin Avrupa Birliği genelinde sektördeki kalite ve çalışma ilkeleriyle ilgili farklılıkların giderilmesine yardımcı olması beklenmektedir. Sadece Avrupa içinde değil dünya ticaretinde dinamik bir sektör olan lojistiğin içinde farklılıkların giderilmesi, uluslararası önem taşımaktadır (Ecorys ve diğ., 2015: 199).

Politika Seçeneği 3: Lojistik Piyasası İçin Tam Destek Oluşturma

Son politika seçeneği ilk iki politika seçeneğine kıyasla destek sistemi oluşturmak üzere geliştirilmiştir. (Ecorys ve diğ., 2015:201). Temel hedef piyasadaki problemleri ele alıp sağlanacak çözümler üzerine çalışmalar geliştirmektedir. Piyasayı ilgili tüm taraflar için kolaylaştırmanın yolları odak noktasıdır. İlk iki politika seçeneğine göre daha yoğun çaba ve detay içermektedir. Destek ana teması ile konu politika seçeneğinin kapsamında belirlenen hedeflere ulaşılması için projeler geliştirilmeli, süreç içinde koordinasyon sağlanmalı, izlenecek yollar ve varılacak sonuçlar detaylı olarak incelenip değerlendirilmelidir. İkinci politika seçeneğinde

odaklanılan yenilikçi projelerin geliştirilmesi ve özellikle KOBİ'lere öncelik tanınması konusu daha fazla geliştirerek hazırlanan projelerle ikinci politika seçeneğinin ötesine geçilmiştir. Özellikle inovasyonun sağlanmasının temel alındığı bu politika seçeneğinde tanımlanan çeşitli eylemler, yeniliğin sağlanması için finansal çözümlerin bulunması, mevcut finansal araçlara erişimin artırılması, tüm işletmelerin ve yukarıda değinildiği gibi özellikle KOBİ'lerin temiz teknolojileri kullanması için sübvansiyon sağlanmasını hedeflemektedir. (Ecorys ve diğ., 2015:201). Ek olarak iş birliğinin teşvik edilmesi, ulusal inovasyon platformları kurulması ve bu sayede birlikte çalışabilirliğin desteklenmesi, tüm bu süreçlerin detaylı bir şekilde işletilmesi için gerekli projelerin oluşturulması, kampanyaların yapılması ve eğitim kurslarını desteklenmesi önemli etkidir. Bu hedefleri dikkate alarak TEN-T Projesini geliştirmek üzere yatırım desteklerini artırıcı planlar yapılmıştır. TEN-T kapsamında ilgili ülkeler arasında birlikte çalışabilirlik ve koordinasyonunun sağlanması üzerine büyük bir adım kabul edilmektedir. Birlikte çalışabilirliğin sağlanmasında önemli görülen bir diğer lojistik hareketliliği intermodal lojistik faaliyetleridir. İntermodal lojistik hizmet sağlayıcılarının kullanılabilirliğinden optimum seviyede yararlanmak, sürece olumlu katkı sağlayacaktır. Bu adımlarla birlikte, paydaşlar arasında bilginin bağımsız, korumalı ve verimli şekilde paylaşımı istenen hedeflere erişimi kolaylaştıracaktır.

Birlikte çalışabilirliğin ve koordinasyonun sağlanması ele alınan başlıca eylemlerden biriyken, bir diğer odak noktası da enerji ve yenilenebilir enerji alanında tasarruf sağlayabilmek üzerine önlemler almayı hedefleyen eylemlerin sunulması olmuştur. Lojistik faaliyetlerinin “yeşil lojistik” girişimlerini destekleyici temiz teknolojilerin kullanımını ve alımını teşvik edecek çalışmalar yapılmıştır. Yeşil lojistik üzerine hedeflenen yenilikler lojistiğin her faaliyet alanında yatırım ve destek gerektirmektedir. Çünkü yeşil lojistik yönetimi; yeşil satın alma, yeşil üretim, yeşil depolama ve malzeme yönetimi, yeşil dağıtım, yeşil pazarlama aktiviteleri, tersine lojistik süreçlerinin bir bütünü olarak tanımlanabilmektedir (Zhu ve Sarkis, 2007). Bu yüzden 3. Politika seçeneğinin çevreci eylemleri, lojistiğin etkinliğinin, verimliliğinin ve esnekliğinin sağlanmasına kaynaklık edici çözümlere değinmektedir.

En verimli eylemleri içerdiği öne sürülen 3. politika seçeneğinin odaklandığı diğer alan, yine FTLAP 2007 eylemlerinde detaylı olarak incelenen lojistik

mesleğinin ilgi çekici hale getirilmesi üzerine yapılan çalışmaları, eğitimleri, kampanyaları desteklemektir. Bu amaçla, tüm AB üyesi devletlere maddi anlamda krediler ve sübvansiyonlar aracılığıyla eğitim ve gerekli niteliklerin sunulabilmesi için finansal destek verilmektedir. Sürekli gelişime odaklı kampanyalar yoluyla sektörün imajının merak ve ilgi uyandıracak şekilde gelişimini sağlamak ve AB üye devletlerinin taşımacılıkta karşılaşılabileceği zorlukları azaltmayı hedefleyen eğitimler üzerine yasal bir çerçeve oluşturulmuştur. AB üyesi devletleri arasında periyodik eğitim politikası geliştirilmiş ve bilgi alışverişini hedefleyen ulusal çizelgeler yaratılmıştır. Bu durum için Avrupa Komisyonu, AB içinde profesyonel sürücülerin özel eğitim almasını gerektiren 2003/59 / EC sayılı Direktif yayınlamıştır ve bu direktif AB üye devletlerinin katkısıyla ortak bir eğitim seviyesi sağlayarak Avrupa'da yol güvenliğini artırmaktadır. 10 Eylül 2003 tarihinde yürürlüğe giren direktif sayesinde günümüzde yol güvenliğinin artırıldığı, verilen eğitimlerin etkili olduğu sonucuna varılmıştır (European Parliament and European Union, 2003).

Aşağıda görülen tabloda kısaca, politika seçeneklerinin etkileri ekonomik, sosyal ve çevresel olarak sınıflandırılmıştır. Her bir politika seçeneğinin uygulanmasından kaynaklanabilecek kapsamlı bir diziye değinilmiştir. Politika etkilerinin tanımlanmasında aşağıdaki bilgi kaynakları dikkate alınmıştır (Ecorys ve diğ. 2015:205):

- Politika seçeneklerinin temel hedefleri kısaca belirtilerek her politika seçeneğindeki politika eylemlerinin neyi başarmayı amaçladığı ele alınmış,
- FTLAP 2007 (SEC (2007) 1320, 18.10.2007, Brussels, Belgium.) eylemlerinin etkilerinin değerlendirilmesi yapılmış ve sonuçları dikkate alınmış;
- Avrupa Komisyonu'nun Etki Değerlendirme Kılavuzlarında önerilen genel etkiler incelenmiştir.

Tablo 1. Politika Seçeneklerinin Etkileri

EKONOMİK ETKİLER (malîyetler, verimlilik, yenilik)	Lojistikte KOBİ'lerin rekabet gücü
	Lojistikte KOBİ'lerin inovasyonu ve ARGE projeleri
	Lojistik şirketlerin için çalışma ve işlem maliyetleri
	İdari masraflar
	İdari süreçlerin öngörülebilirliği

	İdari süreçlerin hızı
	Lojistik zincirinde veri alışverişi güvenliği
	Lojistik hizmet sağlayıcılar tarafından sipariş karşılamanın doğruluğu
	Lojistik hizmet sağlayıcılarının hizmet dakikliği
	Ulaşım altyapısı kullanımı
	Araç kullanımının verimliliği(boş sürüşler, rota planlama verimliliği)
	Araç kapasitesinin kullanımı
	Envanter Yönetimin verimliliği
	Stok tutma tesislerinin kullanımı
	İntermodal taşımacılığın payı
	Lojistik maliyetleri
	Lojistik güvenliği
	Kişisel veri koruması
	Lojistik paydaşları arasında veri akışlarının açıklığı ve doğruluğu
	Taşıma modlarının entegrasyonu/ birlikte çalışabilirliği
	Farklı taşıma türleri arasında entegrasyon (yolcu / yük)
SOSYAL ETKİLER	Lojistik işgücü piyasasının ilgi çekiciliği
	Lojistik çalışanlarının nitelikleri/ mesleki becerileri
	Lojistik çalışanları için mesleki eğitime erişimin sağlanması
	Lojistik mesleğinde istihdam düzeyi
	Lojistikte çalışan hareketliliği
	Lojistik çalışma güvenliği
	Lojistik mesleğinde yaş /cinsiyet eşitliği
	Lojistik firmaların sosyal sorumluluğu
ÇEVRESEL ETKİLER (emisyollar, yakıt, verimlilik)	Co2 emisyonları
	Gürültü kirliliğinin giderilmesi
	Taşımacılıkta enerji verimliliği (yakıt verimliliği, temiz araç kullanımı)
	Yakıt karışımı(alternatif yakıt kaynaklarının kullanımı)

Kaynak: Ecorys ve diğ 2015:206

Sonuç olarak, belirlen tüm hedefler ve politika seçeneklerinin etkileri ekonomik, sosyal ve çevresel olarak AB lojistik uygulamalarını düzenlemeye yöneliktir. Her bir politika seçeneğinin uygulanması AB lojistiğini ve AB'nin hedefi olan tek ve ortak bir ulaştırma pazarında rekabetçi, verimli, güvenli ve çevresel olarak kullanıcı dostu taşıma hizmeti verilmesini sağlamaya yöneliktir. Bu hedeflerle AB, ulaştırma alanında izlediği politikalar ile özellikle son yıllarda büyük aşama kaydetmektedir. Varılan mevcut duruma bakıldığında, bütünleşme aşamasında ortaya çıkan yeni işlevcilik akımının yayılma etkisinin hala sürmekte olduğu görülmektedir. Akımın ve bütünleşmenin etkileriyle belirlenen hedeflerin sürdürülmesi olumlu sonuçların devamını sağlaması beklenmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN İŞLEYİŞİ

Bu bölümde genel olarak AB lojistik sektöründe yer alan faaliyetlerin yürütülme şekli incelenmiştir. Üye ülkeler için var olan mevcut lojistik kuralları ve son 2011 Beyaz Kitap hedeflerine odaklanarak yürütülmesi üzerine belirlenen bazı araçlara değinilmiştir. AB lojistik araçları başlığı altında Beyaz Kitap ve FTALP hedefleri üzerine belirlenen sorunlara ve hedeflere çözüm sağlamak amacıyla ele alınan bazı projelerden bahsedilmiştir. Ayrıca AB'nin taşımacılık sistemlerinde entegrasyonu artırılması üzerine geliştirilen entegre taşımacılık sistemleri ve limanların verimliliği ve altyapı yatırımları üzerine planlanmış gelişim hedefleri ele alınmıştır.

1. Üye Ülkeler için Lojistik Kuralları ve Beyaz Kitap

Avrupa Birliği'nin taşımacılıktaki temel hedefi, tüm üye ülkeleri kapsayan "Ortak Ulaştırma Politikası" oluşturmaktır. Bu hedefe ulaşma yolunda Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan Beyaz Kitap 2011'de üye ülkeler için lojistiğin geleceği incelenmiş ve gelişimin sağlanması için gelecek adımları belirlenmiştir.

Daha önceki başlıklarda da değinildiği gibi küreselleşmenin artması, AB'nin doğuya genişlemesi, artan ticaret hacimleri ekonomiye katkı sağlıyor gözükse de gerçekleştirilen taşımacılıkta ilgili paydaşların yeni zorluklarla karşılaşmasını kaçınılmaz hale gelmiştir. Ticaret hacminin artması, yeni teknolojilerin geliştirilmesi hayatımıza pozitif yönlü katkısı kabul edilebilir fakat aynı zamanda elde bulunan mevcut gelişim kaynağının doğru kullanılması gerekliliğini de artırmıştır. Bu gelişmeler devam ederken AB artan ticaretle birlikte artan trafik tıkanıklığı, çevre kirliliği, gürültü kirliliğine karşı önlemlerin alınması üzerine çalışmalar yapmaktadır. Gerekli önlemlerin alınmaması durumunda karşılaşılabilecek sorunlar Avrupa'nın ticaretteki rekabet gücünü, ticaret hacmini, lojistik kapasitesini ve birlik içinde yer alan ülkelerin sahip olduğu çevre standartlarını ve yaşam biçimlerini olumsuz etkileyecektir.

Artan yenilikler ve gelişmelere karşı güvenlik ihtiyacını dengelemek amacıyla Avrupa Komisyonu COM(2006)79 sayılı direktifi yayınlamıştır (Comission of The European Communities, 2006). Direktifte güvenlik aşamasıyla ilgili güncel durum, alınacak önlemler ve gerçekleşecek gelişmeler ele alınmıştır. Direktifin 1.2

maddesinde taşıma modlarında hava yolu taşımacılığı için havacılık ve havaalanı güvenliğine yönelik Avrupa çerçevesi geliştirildiğinden, denizcilik ve liman terminal güvenliğinin güçlendirildiğinden ve tüm liman demiryolu bölgelerinde bölgelerindeki güvenliğin artırılması için gerekli önlemler konusunda tanımlanacak mevzuat girişimlerinden bahsedilmiştir. Deniz, hava, demiryolu önlemlerine olumlu yer verilirken kara taşımacılığı taşımacılığında daha fazla güvenlik ihtiyacının olduğuna işaret etmiştir. Konu direktifin 1.4. maddesinde tedarik zinciri, üretim yerinde başlayan ve yükün varış noktasında biten tüm nakliye ve nakliyeyle ilgili operasyonları ve süreçleri içerdiği şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanıma istinaden tedarik zincirinin tüm aşaması için güvenlik önemlerinin alınması üzerine çalışmalar yapılacağı öne sürülmüştür. Güvenlik önlemleri ve AB içinde serbest dolaşımın kolaylaştırılmasını amaçlamaktadır. Bu hedefler ile beraber AB ve Avrupa Komisyonu, lojistiği taşımacılık politikasına yönlendirmek, lojistiğin karar vermede temel bir faktör haline gelmesini destekleyerek bazı alanlarda geliştirilmesi gereken eylemler önermiştir (Comission of The European Communities, 2006). Bu eylemler FTLAP eylemlerinde olduğu gibi ulaştırma ve lojistiğin serbest akışına yöneltmek için darboğazları belirlenmesi, bilgi ve iletişim teknolojisi ağlarından değer elde etmek için kargoyu takibi konusunda GALILEO gibi sistemleri lojistiğe dahil edilmesi üzerinedir. Ayrıca Leonardo Da Vinci mesleki eğitim programı kapsamında Avrupa sertifikalarının oluşturulması, altyapı sistemlerinin iyileştirilmesi, multimodal zincirlerin basitleştirilmesini, dünya çapında bir düzenleyici yapının oluşturulması desteklenmiştir.

Beyaz Kitap

Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan “Beyaz Kitap (White Paper) 2011”, Avrupa ekonomisinde ilerleme sağlayacak, istihdamı artıracak, üye ülkelerin rekabet gücünü arttıracak, yüksek kaliteli hizmetler sunacak bir sistemin kurulması adına hazırlanmış maddelerden oluşmaktadır. “Tek Avrupa Ulaşım Alanına Yol Haritası” olarak hazırlanmış bu 40 somut maddenin hedefleri özetle, 2050 yılına kadar ülkelerdeki geleneksel yakıtlı araçları minimum seviyeye indirmek, havacılıkta %40 sürdürülebilir düşük karbonlu yakıt kullanımını başlatarak nakliye emisyonlarını en aza indirmek, orta mesafeli şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığının karayolu yerine, %50 oranında demiryolu veya deniz yoluyla taşınmasını sağlamaktır. Bu sayede belirlenen hedef sürenin sonunda nakliye emisyonlarında %60’lık bir düşüş

sağlanması amaçlanmaktadır (European Union, 2020d). Beyaz Kitap'ta gelecek 30 yıl içinde sürdürülebilir bir taşımacılığa aracılık edebilmek için AB üye ülkeleri için belirlenen hedefler özetlenmiştir (Comission of The European Communities, 2001):

Birinci hedef, taşıma modları arasındaki dengeyi değiştirmektedir. Bu hedef üzerine ilk adım kara yolu sektöründeki kaliteyi geliştirmektir. Lojistik mesleğinin ilgi çekiciliğinin artırılması başlığında belirtildiği gibi kara yolu sektöründe de gerekli becerileri geliştirerek ve sektör içinde çalışanlara tatmin edici çalışma koşulları sağlamak AB lojistiğinin gelişimi için önemlidir. Üye ülkelere ait trafikte aktif hareket halinde olan sürücülerin sürüş ve dinlenme sürelerinin kontrol sayısını artırmak, yürürlükte olan karayolu taşımacılık mevzuatının standartlaştırıp tek tip hale getirmek ve trafik yönetiminin gelişimi üzerine bazı önemler alınmıştır. Yakıtlarda meydana gelecek maliyetlerin artma ihtimaline karşı aktif tarifelerin revize edilmesini sağlayabilmek için ilgili taşımacılık sözleşme maddelerini uyumlu hale getirerek kara yolu taşımacılığında karşılaşılan zorluklara uyum sağlayabilmek kolaylaştırılmıştır.

İkinci adım, karayolunda olduğu gibi demiryolu taşımacılık mevzuatlarını yenileyip sektöre uyumlu hale getirmeye yöneliktir. Avrupa demiryolu pazarını genişleterek gerek yük gerek yolcu taşımacılığında uluslararası pazarda doğru ve düzenli hizmetin sağlanması hedeflenmiştir. Doğru hizmetin sağlanmasında kullanıcı haklarının savunulması ile birlikte demiryolu hizmetlerinin ve kullanıcı haklarının kalitesini korumak için önlemlerin alındığı bazı kurallar oluşturulmuştur. Hızlı ve konvansiyonel demiryolu ağlarının birlikte çalışabilirliği üzerine gerekli direktiflerinin güncellenmesi, güvenliğin maksimum düzeyde sağlanması için gerekli kuralların ve mevzuatların geliştirilmesi, demiryolu altyapı sistemlerinin geliştirilmesi konuları ele alınmıştır. Özellikle demiryolu yük otoyollarının oluşturulması için gerekli desteğin sağlanması ve demiryolu taşımacılığında yeşil lojistik çalışmalarının başlatılması üzerine yeni pek çok projeler gündeme getirilmiştir.

Diğer adım, bir diğer taşıma modu olan hava yolu taşımacılığında büyümeye odaklıdır. Verimli ve etkin bir hava taşımacılığı için güvenli bir hava sahasının var olması gerektiği savunulmuştur. Hava yolu trafiğinde güvenliği garanti edecek güçlü bir düzenleyicinin var olması üzerine kurallar incelenmiş, kara yolunda olduğu gibi mevcut kuralların etkili bir şekilde uygulanmasını sağlayan bir gözetim, denetim ve

ceza sistemi oluşturulması gerektiği kabul edilmiştir. Bu hedef belirlenirken ilgili kuralları geliştirmek ve yönetmek için uzmanlığından ve teknik bilgisinden yararlanmak amacıyla Eurocontrol (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) ile işbirliğinin yapılması kararı alınmıştır. Yapılacak bu düzenlemelerle hava sahasından mevcut kapasitesinden en iyi şekilde yararlanmak, diğer taşımacılık türleriyle entegrasyonunu kolaylaştırmak, altyapı gerekliliklerini belirlemek üzerine yapılacak çalışmalarla havayolu kapasitesinden maksimum şekilde yararlanma adımları takip edilmiştir.

Bu çalışmalara ek olarak denizyolu ve uluslararası iç suyu taşımacılık sistemi içinde düzenlemeler üzerine yenilikler hedeflenmiştir. İdari ve gümrüksel anlamda ticareti kolaylaştırıcı tek düzenin var olması ve tek elden ofislerin kurulması teşvik edilmiştir. Demiryolu yük otoyolları hedefinde olduğu gibi “deniz otoyolları” oluşturmak üzere gerekli alt yapının geliştirilmesi planı yapılmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Çalışma Örgütü ile işbirliği sağlayarak Avrupa deniz trafiği yönetim sistemi ve gemi denetimleri için düzenlemeler ve kurallar belirlenmiştir.

İkinci hedef, önceki sayfalarda değinildiği gibi darboğazları tamamen ortadan kaldırmaktır. Avrupa Komisyonu hızlı yük-yolcu taşımacılık ağı ve ana yollar üzerinde verimli bir lojistik akışın var olmasının trafik yönetim planlarının düzenli hale getirilmesiyle gerçekleşeceğine inanmıştır. Bu amaçla hem yolcu hem yük taşıma trafiğinde Trans-Avrupa ağ yönergelerin verimli olarak yürütülmesini teşvik ederek bazı Avrupa ülkelerinin belirli güzergahlarının iyileştirilmesi üzerine projeler yapmıştır.

Üçüncü hedef, sektör içindeki kullanıcıları ulaşım politikasının merkezine yerleştirmektir. Taşımacılıkta yolcu, yani kullanıcı güvenliğinin önemini ele alan kurallar oluşturulmaya yöneliktir. Geçmiş yıllarda Avrupa yollarında ölen insan sayısının yarıya indirilmesi hedeflenmiş, trafikte hız ve alkol kullanımı konusunda kontrol ve cezaları düzenleyen kurallar belirlenmiştir. Hem trafikte hem de vatandaşların sosyal yaşantısında içki ve uyuşturucuyla mücadele sorunları ele alınarak genel bir çözüm arayışı ile çalışmalar yapılmış, sürücüler için, özellikle genç sürücüler için, eğitim ve öğretim programlarını teşvik edici uygulamalar geliştirmek için doğru eğitimin verilmesine yönelik çalışmalar uygulamaya koyulmuştur. Ek olarak, Trans-Avrupa rotalarında kazalara sebep olan önemli tehlikelerin bulunduğu

noktaların listeleri çıkarılarak alınacak önlemler belirlenmiştir. Yolcuların güvenliğinin önemiyle birlikte maliyetler konusunda da kullanıcıları desteklemek üzere ticari karayolu taşımacılığı altyapı sisteminin ücretlendirilmesi ve taşımacılıkta yakıtlar için tekdüzen vergilendirme önererek vergi sistemini düzenli ve tutarlı hale getirilmesine karar verilmiştir (Comission of The European Communities, 2001).

Uluslararası karayolu taşımacılığı için Trans-Avrupa karayolu ağında ödeme araçlarının birlikte çalışabilirliğini garanti eden bir yönerge önermesi yapılmıştır. Güvenlik, maliyetler ve son olarak da kullanıcıların haklarının ve yükümlülüklerinin ele alınması üzerinde durulmuştur. Bu hedef üzerine tüm taşımacılık türleri için taşımacılık sözleşmelerinde, rezervasyon, gecikmeler ve seyahat iptalleri vb. sorunları güvence altına almak üzere ilgili gerekliliklere ilişkin düzenlemeler getirilerek, taşımacılık kalite göstergeleri geliştirilmiş, sözleşme koşulları, yolculara bilgi şeffaflığı ve yargısız uyuşmazlık çözüm mekanizmaları oluşturulmuştur.

Bu çalışmada incelenen son hedef, taşımacılıkta küreselleşmenin etkilerinin yönetilmesi üzerinedir. AB tarafından belirlenmiş ulaştırma mevzuatına göre AB aday ülkelerin idari kapasitelerinin geliştirilmesine yönelik takipte bulunmak gibi küresel marketi izleyebilmek üzerine faaliyetleri içerir. Ulaştırma mevzuatının uygulanmasından sorumlu idari müfettişler ve eğitim personeli tarafından aday ülkelerin idari kapasitelerinin geliştirilmesi uzun vadede üyeliği sağlanması sürecinde gerekli olacaktır.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Ren Denizcilik Komisyonu, Tuna Komisyonu ve Eurocontrol olmak üzere başlıca uluslararası kuruluşlara Avrupa Topluluğu'na tam üyelik sağlanarak küreselleşmenin etkilerinin takibi ilgili kurumlarla daha kolaylaşmış olacaktır (Comission Of The European Communities, 2001).

2. AB Lojistiğinin Araçları

AB lojistik faaliyetlerinin iyileştirilmesi hedefleriyle ulaştırma, altyapı, dağıtım vb. lojistiğin gerçekleştiği birçok alanda üye ülkelere kolaylıklar ve çözümler sunacak farklı projeler geliştirilmiştir. Bu başlıkta, çalışmada incelenen diğer başlıklarla bağlantılı olan projelerden bir kısmına değinilmiştir.

NAIADES II

Komisyon tarafından özellikle ulaştırma alanının geliştirilmesi üzerine hazırlanan, AB’de gerçekleştirilen nehir taşımacılığının 2014-2020 döneminde geliştirilmesini ngren eylemlerden oluşan projedir. Bir nceki başlıkta Beyaz Kitap kapsamında ele alınan birinci hedef; taşıma modları arasındaki dengeyi değiştirmek için oluşturulmuş bir projedir ve projenin öncelikli hedefleri, alt yapıların iyileştirilmesi ve yeniliklerle geliştirilmesi, nehir- i suyolları taşımacılığı piyasasının daha etkin ve yeşil, çevreye en az düzeyde olumsuz etkiyle gerçekleştirilecek bir sistemin sağlanması, nitelikli işgücüyle diğer taşımacılık türleriyle entegrasyonunun sağlanmasıdır (Servantie, 2016).

Avrupa’da nehir yolu taşımacılık ağları geniş bir potansiyele sahiptir (Servantie, 2016).

Tablo 2. Avrupa Nehir Yolu Taşımacılık Ağları

lke	Ağ uzunluğu (km)
Fransa	8500
Almanya	7500
Hollanda	6000
İngiltere	3200
Romanya	1780
Belçika	1500
Avusturya	350

Kaynak: IKV, Servantie,(2016)

İktisadi Kalkınma Vakfı tarafından hazırlanan zet raporda Avrupa Birliği ve Uluslararası Ulaştırma Forumu’ndan (ITF) alınan verilere göre, nehir taşımacılığı ile AB’de her yıl yaklaşık 440 milyon ton ürün taşınmaktadır. Ve bu rakam da toplam taşımacılık pazar hacminin yüzde 3,5’ini oluştururken, nehir taşımacılığının AB’de i ulaşımdaki payının ise yüzde 6,5 olduğu açıklanmıştır. AB temel lojistik politika hedeflerinden biri olan intermodal taşımacılığın geliştirilmesi için nehir yolları taşımacılığının da yeri ve önemi büyüktür. Komisyon, 2050 yılı hedefleri çerçevesinde havaalanlarının demiryolu ağına ve demiryolu ağının da nehir taşımacılığı sistemine bağlanmasını planlamaktadır. İntermodal taşımacılık faaliyetlerinin geliştirilme çabalarıyla Komisyon özellikle karayolu taşımacılığına alternatif çözümler sağlamak için programlar oluşturmayı denemiştir. Kısaca hedef Marco Polo projesine alternatif üretmektedir.

Galileo Uydu Navigasyon Projesi

TENT-T projeleri içinde yer alan, günümüzde hayatımıza büyük kolaylık getiren, gelişmiş konumlandırma ve zamanlama bilgileri sağlayan GNSS, Global navigasyon uydu sistemleri içinde Galileo, Avrupa'nın Küresel Navigasyon Uydu Sistemi'dir. Galileo, Avrupa bağımsızlığı programının temel hedefidir. Program mevcut ve planlanan tüm GNSS ile uyumlu olacak şekilde tasarlanmıştır ve GPS ve GLONASS ile birlikte çalışabilir. Galileo uydu sistemi, lojistik endüstrisi için de tüm taşıma türlerinin ilerleyişini daha kolay, daha güvenli ve daha verimli hale getirecektir.

AB, uydu navigasyon hizmetlerinin sürekli kullanılabilirliği üzerinde Avrupa kontrolüne sahip olmanın ekonomik ve stratejik avantaj sağlayacağı düşüncesinde olduğu için bu proje ile diğer küresel seyir uydu sistemlerine (Rusya'da Glonass, Çin'de Beidou ve ABD'de GPS) göre teknolojik bağımsızlığa sahip olmayı hedeflemektedir. Uydu sistemlerinin taşımacılığa sağladığı fayda oldukça büyükken, uydu sinyallerine dayalı yeni ürün ve hizmetlerin geliştirilmesini de kolaylaştırarak, araştırma, geliştirme ve inovasyon için ilgili teknolojik faydaları sağlayacaktır (EGSA, 2020). Yapılan bağımsız çalışmalara göre, Galileo'nun ilk 20 yıl boyunca AB ekonomisine yaklaşık 90 milyar € katkı sağlayacağını göstermektedir (EGSA, 2020).

STARTS (Science, Technology & the Arts)

FTLAP eylemlerinden biri olan sürdürülebilir kalite ve verimlilik üzerine ele alınan bir eylem, nitelik ve eğitim gereksinimlerini gidermektir. Bu eylem için Avrupa Komisyonu, "START" projesi adı verilen bir çalışma başlatmıştır. STARTS (Science, Technology & the Arts) girişiminin amacı, daha yaratıcı, kapsayıcı ve sürdürülebilir teknolojiler geliştirmek için sanatçılar, bilim adamları, mühendisler ve araştırmacılar arasındaki işbirliğini desteklemektir (European Commission, 2020a). Bu proje girişimi için ele alınan 2003/59/EC sayılı direktif ile istihdamın artırılması ve iş tanımlarının belirlenmesine üzerine çalışma geliştirmek, lojistik çalışanları için iyi eğitim sağlama görüşleri ele alınmıştır. Direktifte belirtilen bu çalışmalara göre belirli sorunlarının çözümü için ortak önerilerin belirlenmesi önemlidir. Kısaca bu eylem planının başarı ile sürdürülmesi için, düzenli olarak izlenmesi, eğitim

gerekliliklerinin ve niteliklerin belirlenmesi, ilgi paydaşların yorumlarının ve kararının değerlendirilmesi ilerleme sağlamak için önemlidir.

CIVITAS Projeleri

CIVITAS girişimi, Avrupa Birliği ülkelerinde şehirlerin sürdürülebilir kentsel hareketliliği için entegre bir dizi önlem sunmak üzere geliştirilmiş, Avrupa Komisyonu tarafından 2002 yılında başlatıldığından bu yana 800'den fazla önlem ve kentsel ulaşım çözümünü test etmiştir(European Union, 2020d). Bu girişim altında 2016-2020 yıllarını kapsayan Eccentric , Portic ve Destinations gibi farklı yenilik projeleri geliştirilerek Avrupa'da verimli ve rekabetçi bir ulaşım sistemi oluşturma yolları araştırılmaktadır (European Union, 2020d). Avrupa Birliği'nin ulaşım ve enerji verimliliği için bu girişimleri oluşturmasının temel nedenlerine aşağıda değinilmiştir (European Union, 2020e);

- Avrupa vatandaşlarının %75'inin şehirlerde yaşaması ve kentsel büyümenin giderek artması,
- Karayolu taşımacılığında kaynaklanan %40 oranında kirlilik, şehir trafiğinden kaynaklı %70 oranında diğer kirletici etkenler, hava kirliliği nedeniyle şehirlerde her yıl 3.7 milyon oranında meydana gelen erken ölümler,
- Kent içinde bölgesel olarak var olan sıkışıklıktan kaynaklı harcanan zaman tıkanıklıktan doğan hareketsizlik.

Bu nedenler ile genel olarak ulaşım ve enerji verimliliğinde çalışmalar üretmek gereklilik haline gelmiştir. CIVITAS girişimi ile hedeflenen sonuçlar CIVITAS 2020 ve Horizon 2020 programlarıyla desteklenmektedir. Yapılan çalışmalarla bugün Tallinn, Utrecht, Tel Aviv, Bremen, Zagreb, Malaga, Aachen, Toulouse şehirlerinde başarıyla sonuçlanmış akıllı ulaştırma projeleri gerçekleştirilmiştir.

2016-2020 yılları arasında 3 farklı yaşayan laboratuvarında şehir projeleri olarak bilinen;

Eccentric projesiyle, Madrid Munich, Ruse,Stockholm, Turku şehirlerinde,

Portis projesiyle, Aberdeen, Antwerp, Constanta, Klaipeda, Ningbo, Trieste şehirlerinde,

Destinations projesiyle, Valletta, Las Palmas, Limassol, Pertoferrio, Rethymnoon, Funchal şehirlerinde yapılacak çalışmalarla bu girişimlerin başarıyla gerçekleştirilmesi beklenmektedir.

Eccentric Projesi

Banliyö bölgelerinde sürdürülebilir hareketliliğe ve yenilikçi kentsel nakliye lojistiğine odaklanmaktadır. Bu projeyle, 5 yaşayan laboratuvar olarak bilinen Madrid, Munich, Ruse, Stockholm, Turku şehirlerinde yenilikçi politikalarla temiz araçlar ve yakıtlar test edilmekte, yeni düzenlemeler ve hizmetler oluşturulmakta ve özel sektörle yakın ortaklıklarda konsolidasyon çözümleri geliştirilmektedir. Örnek olarak Stockholm şehrinde, yeni teknolojilerle akıllı ve esnek park etme yöntemleri, belirli araç gruplarıyla elektrikli sürüş denemeleri, elektrikli araç sarj etme olanakları, Madrid'in belirli ilçelerinde üst düzey toplu taşıma koridorları geliştirmekte ve ultra düşük emisyonlu kargo araçlarıyla faaliyet denemeleri yapılmaktadır. Sayılan ve benzeri projelerle diğer şehirlerdeki çözümleri çoğaltmak amacıyla hareketlilik çalışmaları devam etmektedir (European Union, 2020f).

Portis Projesi

Avrupa liman kentleri olan Aberdeen, Antwerp, Constanta, Klaipeda, Ningbo, Trieste' de yenilikçi ve sürdürülebilir kentsel mobilite çözümlerini test etmek için hazırlanmıştır. Bu sayede şehir merkezleri ve limanlar arasında sürdürülebilir hareketliliğin artması, ayrıca işlevsel ve sosyal uyumunun artışıyla birlikte projenin ekonomiye de katkı sağlaması beklenmektedir. Projenin oluşturulmasındaki temel amaçlar; şehirler ve limanlar arasında bir bağlantı kurarak iş birliği sağlamak, artan nüfus yoğunluğuna ve kalabalığa çözüm olarak kentsel lojistiğin verimliliğini artırmak, ulaşım alt yapısında entegrasyon sağlamak ve hareketliliği artırmak, daha sürdürülebilir ve daha sağlıklı liman şehirleri yaratmaktır. Bu hareketliliğin başarı ile gerçekleştirilmesi için yapılan çalışmalara bakılırsa, konu liman şehirlerinde özellikle vatandaşların bilgilendirilmesi ve farkındalığı üzerine çalışmalar yapılmaktadır. Örnek olarak Köstence şehrinde yürüyüş ve bisiklet sürmek için özel yollar yapılmış, gelişen teknolojinin yardımıyla yolcu taşıma hatlarının analizi ve optimizasyonu için gerçek zamanlı bilgi aktarımı sağlayan bir platform geliştirmiştir. Bu platform sayesinde otobüslerin konumu, alternatif rotalar ve bilet ödeme rehberi ile ilgili olarak yolculara gerçek zamanlı bilgi aktarımı sağlanması hedeflenmiştir. Litvanya'nın taşımacılık sektöründe oldukça önemli şehri

Klaipeda’da sürdürülebilir hareketlilik ilkelerini trafik yönetim sistemine entegre etmek için trafik yönetim sistemi modernizasyonu çalışmaları yapılmıştır. Şehir içinde akıllı ulaşım sistemlerinin (ITS) kullanılmasıyla sokaklardaki ulaşım akışının daha verimli bir şekilde yönetilmesi ve toplu taşımacılık faaliyetlerinin kolaylaştırılması amaçlanmıştır. Bu vb. çalışmalarla 5 yaşayan liman şehir laboratuvar projesi faaliyetleri devam etmektedir (European Union, 2020g).

Destinations Projesi

“Destinations” projesinin temeli turizm bölgelerinde ki hareketliliğin artırılmasına dayanmaktadır. Turizm bölgelerinde hareketliliğin sağlanması için sektörün artan zorluklarının azaltılması ve dengeli stratejilerinin geliştirilmesi gereklidir. Bu amaçla altı ayrı Avrupa turistik bölgesi olan, Valletta, Las Palmas, Limassol, Pertoferrio, Rethymnoon, Funchal şehirlerinde sürdürülebilir kalkınma ve daha iyi bir yaşam kalitesi elde etmek için Destinations projesi hazırlanmıştır. Bu proje, tüm paydaşlarla iş birliği içinde turistler ve sakinler için akıllı sürdürülebilir ulaşım çözümleri sunmak amacıyla gerekli önlemlerin ve eylemlerin uygulanması için bir dizi yenilikçi sistem geliştirmektedir. Bu yenilikçi sistem hedefleriyle uzun vadede, kentsel ulaşımında erişilebilirliğin kolaylaştırılması, ulaşım maliyetlerinin minimum seviyeye indirilerek entegrasyonun sağlanması ve enerji tüketimini azaltılarak daha temiz ulaşım sağlanması amaçlanmaktadır (European Union, 2020h). Örnek olarak Malta’nın başkenti Valletta şehrinde sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SUMP) geliştirilmiştir. Küçük bir ada diyebileceğimiz Malta’nın Valletta şehrinde kişisel otomobil sayısı oldukça fazla olması nedeniyle, şehir içi alanlarda kirletici araçların etkisini azaltıcı faaliyetlerin geliştirilmesi, yollardaki yaşam kalitesini artırmak için mevcut ve gelişmekte olan teknolojilerden yararlanılması için bir yol haritası geliştirilmiştir. Elba şehrinde de aynı çözüm yolları üzerine çalışmalar yapılmaktadır. Yunanistan’ın Resmo (Rethymnoon) şehrinde ilk dockless e-bisiklet paylaşım sistemi ve yeni tanıtılan bir e-scooter paylaşım sistemi başlatılmıştır. Bu sistemlerin yerliler ve turistler için sürdürülebilir ulaşım yollarında kolaylık sağlaması hedeflenmiştir. Bu sayede hareketlilik hizmetleri ve ulaşım altyapısı optimize edilmiş olacak, tek kişilik araçlarla yapılan seyahat sayısı azaltılarak daha düşük maliyetli ulaşım sistemi sağlanmış olacaktır. Toplu taşıma sistemlerinin daha verimli, çekici ve modern hale getirilmesi için ve özellikle turistlerin ilgisini ve ihtiyaçlarını dikkate alarak çalışmalar yapılmaktadır. Proje

üzerine bir başka örnekte, Las Palmas adasında toplu taşıma araçlarının kullanımını teşvik etmek amacıyla yeşil kredi planı projesi oluşturulmuştur. Ada sakinlerinin ve turistlerin sürdürülebilir hareketlilik modlarını kullanmaya teşvik etmek için ilk defa geliştirilen proje ile toplu taşıma araçlarını kullanan vatandaşlara ve turistlere ödüller belirlenmiştir. Kullanıcılar toplu taşıma araçlarını kullanmanın getirdiği puanlar ile belirli mağazalarda, sinemalarda, müzelerde, tiyatrolarda vb. çeşitli yerlerde avantajlara sahip olmaktadır.

Bestufs (Best Urban Freight Solution) Projesi

Kentsel yük taşımacılığının tüm yönlerini ele alarak Avrupa genelinde en iyi uygulamaları toplamak ve yaymak için oluşturulmuştur. Şehir içinde mal taşımacılığının yaşam kalitesini olumsuz etkilemesi, kentsel alanlarda yapısal değişiklikler, yetersiz şehir altyapısı ve farklı ticari bakış açıları kentsel lojistiğin iyileştirilmesi için iş birliği gerektirmiştir. Bu sebeple Bestufs projesi, kentsel lojistik ile ilgili alan uzmanları, araştırma kurumları, kentsel ulaşım operatörleri ve şehir idareleri arasında mevcut sorulara ve gelişmelere çözüm sağlamak için bir araya gelmiştir. Projenin ana hedefleri aşağıdaki gibidir (Best Urban Freight Solutions, 2020);

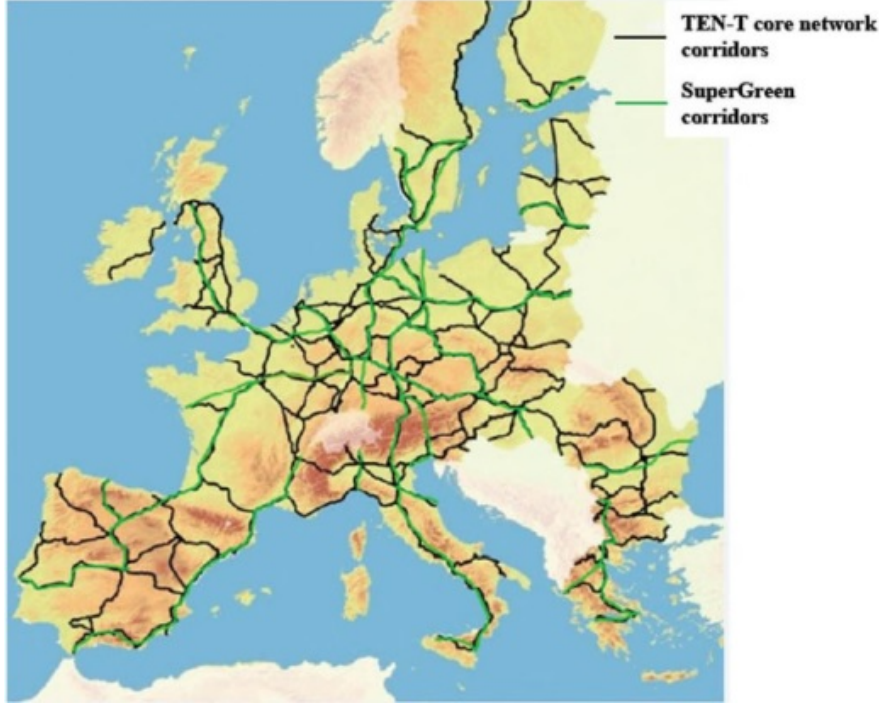
- Kentsel lojistik alanındaki en iyi uygulamaları ve başarı kriterlerini tanımlamak,
- Mevcut projeleri Avrupa düzeyinde entegre edilmesini desteklemek,
- Yapılan çalışmalardan elde edilen deneyimleri, proje ilişkilerini, başarılı uygulamalarda izlenen yolları geniş bir topluluğa yayarak çözümlerin aktarabilirliğini hedeflemek,
- Sonuçları ulusal tematik ağlarla paylaşmak, bağlantı kurmak ve işbirliği yapmaktır.

Super Green Projesi

Projenin başlıca hedefleri; AB'nin yük taşımacılığı lojistik eylem planı doğrultusunda yeşil koridorlar için genel destek ve tavsiyeler vermek, ulaştırma operasyonları ve altyapısının performans göstergelerine dayalı benchmarking yapmak, AR-GE çalışmalarıyla yeşil koridorların gelişimini desteklemek için öneriler hazırlamak ve sürdürülebilirliği sağlamak için ortak hareketlilik çalışmaları hazırlamaktır. Daha yeşil bir ulaşımı savunan Super Green projesi ve Trans-Avrupa

Taşımacılığı Ağ Programı (TEN-T) çalışmalarıyla birlikte dokuz Super Green koridoru tanımlanmıştır.

Harita 1. Super Green Koridoru



Kaynak: European Union, 2013

3. AB' de Taşımacılık Modlarının Birbiriyle Entegrasyonu, İntermodal, Multimodal ve Kombine Taşımacılık

Bu başlıkta Avrupa Birliği'nde, hem mallar hem yolcular için taşımacılık türleri içinde entegrasyonun ne şekilde sağlandığına ve işleyiş sürecine ilişkin gelişmelere genel bir bakış sunulmuştur. Entegrasyonun sağlanması taşıma türlerinin yolcular ve yükler için daha verimli ve kolay hale getirilmesini sağlar. Günümüzde yük taşımacılığının büyümeye devam ettiği açıktır. AB yaptığı çalışmalar neticesinde özellikle karayolu yük taşımacılığının 2030 yılına kadar yaklaşık % 40, 2050 yılına kadar yaklaşık %80 civarında artmasını ön görmektedir. Araç kullanımından kaynaklı çevre kirliliği, gürültüler, tıkanıklık ve kazalar, küresel iklim değişikliği, gibi ulaşımın olumsuz sonuçları vatandaşlarının ekonomisi, sağlığı ve refahı için sorun oluşturmaktadır. Bu artış ve olumsuz çevresel sonuçları minimuma indirmek üzere intermodal, multimodal, kombine taşımacılık şekillerinin daha fazla kullanılması desteklenmektedir.

Bu amaçla tüm taşıma modları için dış maliyetlerin (kullanıcılar, operatörler, terminaller içinde bulunan) içselleştirilmesi, ulaştırma ağları arasında bağlantıların sağlanması için altyapı yatırımları, kargo ve araç konumlandırması konularında doğru kaynak ve bilgi kullanımı, vb. faaliyetlerle kombine taşımacılık, intermodal taşımacılık, multimodal taşımacılığı teşvik edecek hedefler geliştirilmektedir. AB taşımacılık mevzuatında özetle müşterilerin ihtiyaçlarını karşılayan, kapıdan kapıya hizmet sağlayacak ve operatörler arasındaki rekabeti teşvik ederken taşıma sisteminin verimli ve karlı bir şekilde kullanılmasını sağlayacak şekilde çeşitli taşıma modlarının optimum entegrasyonunu garanti eden sürdürülebilir bir arka plan oluşturma hedefini belirtmiştir (EUR-Lex, 2005). AB uzun vadeli gelişmelere ayak uydurarak, taşımacılığı güvence altına almak ve aynı zamanda sürdürülebilir bir ulaşım sistemi oluşturmak için temel gereklilik olarak aşağıda belirtilen dört ana boyutun yerine getirilmesi gerektiğinin altını çizmiştir (Gronau , 2008);

- Daha verimli bir ulaşım sisteminin geliştirilmesi; artan kapasiteyi yönetebilmek için yeni alternatif ulaşım sistemleri veya ulaşım modlarının kombinasyonlarının sağlanması en önemli gerekliliktir.
- Daha güvenli bir taşıma sistemi; kullanılacak sistem özellikle karayolu taşımacılığında kaynaklanan artan kazalar ve ölümleri önlemelidir.
- Daha temiz bir taşıma sistemi; ulaştırma sektörünün büyük problemi olan artan emisyonların azaltılmasına yönelik sistemin mevcut olması gereklidir. Önceki başlıklarda değinildiği gibi AB bu amaç üzerine çevreci projeler geliştirmektedir.
- Daha konforlu bir taşıma sistemi; özellikle hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler için ulaşım sistemine erişilebilirliğin kolaylaştırılması, herhangi bir ulaşım sistemi içinde aynı eşit kolaylıkla hareket edilebilmesi üzerinde bir sistemin var olması gerekliliğidir.

Söz konusu hedeflerin amacına ulaşabilmesi, yani her ulaşım tarzının verimlilik ve temizlik açısından optimizasyonu ve özellikle uzun mesafeli yolculuklarda daha sürdürülebilir bir ulaşım sunabilmek için Modlar Arası (İntermodal), Kombine Taşımacılık ve Çok Modlu (Multimodal) entegre taşımacılık sistemlerinin faydası büyüktür. Entegre taşımacılık sistemleri ile işletmeler, ihtiyaç duyulan önemli ölçülerdeki kütleleri daha kolay, daha hızlı ve daha uygun maliyetle ortaklı bir işbirliği ile yerine getirebilirler. Özellikle bu sistemde iş süreçleri daha etkin ve daha kontrol edilebilir yapıya sahiptir (Loebbecke ve Powell,1998: 3).

3.1. AB'de İntermodal (Modlar Arası)Taşımacılık

İntermodal taşımacılık, taşınacak yüklerin, birbirinden bağımsız taşıma sözleşmesine sahip olarak çeşitli ulaşım modları ile başlangıç noktasından varış noktasına hareketi olarak tanımlanır. Yani kısaca birden fazla taşıma türüyle taşınan yükün, her taşıma adımında farklı taşıyanı vardır ve göndericinin, her biri nakliye taşıyıcısının kendi sevkiyat ayağını idare etmesi için birçok sözleşmesi olmaktadır. İntermodal taşımacılık sayesinde özellikle bir taşımacılık türü için değil, kapıdan kapıya hizmet sağlanamayan demiryolları, iç suyolları ve denizyolu taşımacılık türlerinin karayolu yardımıyla daha iyi kullanılmasını sağlar.

Avrupa Birliği tarafından yürütülen ulaştırma ve lojistik politikalarına İntermodal taşımacılık hedefleri büyük öncelik ile eklenmiştir. Belirlenen maddeler ve istenen çözümler özellikle ulaştırma pazarının serbestleştirilmesini sağlaması, gelişmekte olan Trans-Avrupa ağlarına katkı sağlaması (TEN-T), taşımacılık sektöründe adil ve etkin fiyatlandırmayı teşvik etmesi üzerinedir. Birden fazla taşıma moduyla gerçekleşecek taşımacılığın, daha uygun navlunlar sunması, daha esnek, daha güvenilir, daha geniş kapasite, daha iyi kontrol edebilirlik, çevre dostu taşıyıcılar seçerek karbon ayak izlerinin azaltılmasının sağlanması gibi pek çok avantajı olduğu kabul edilmiştir. Fakat taşımacılık sırasında mod değişikliği, doğru taşıyıcının bulunamamasından kaynaklanan yüksek fiyatlar, daha uzun yolculuklar, daha fazla gecikme veya daha az güvenilir son teslim tarihleri, mal türüne ilişkin kısıtlamalar, daha karmaşık idari prosedürler, kargo hasarı riskleri gibi birçok engel de göz önünde bulundurulmalıdır.

AB, Avrupa intermodal taşımacılığında karşılaşılabilecek olası engellerin kolay çözümü, entegre altyapıların ve ulaşım araçlarının tedarik edilebilmesi, tutarlı bir altyapı ve aktarma noktalarının mevcut olduğu bir ağa sahip olmak için aşağıdaki önlemleri ele almıştır (EUR-Lex, 2005);

- TEN-T maddelerinde İntermodal oluşumunun artırılması,
- Tüm taşımacılık türleri için taşıma birimlerinin (boyutlar ve ağırlıklar) standartlaştırılması,
- Yükün aktarma noktaları için gerekli lojistik hizmetlerin sağlanmasına yönelik çalışmalar,

- Taşıma modları arasında birlikte çalışabilirliğin sağlanması için lojistik pazarını analiz etmek,
- Marco Polo programı çalışmalarını teşvik etmek,
- Trans-Avrupa demiryolu-yük otoyollarının oluşturulması ve oluşturulan yapıların intermodal bir ortama dahil edilmesi;
- Kullanılan farklı taşıma modlarında ortak fiyatlandırma ilkelerinin belirlenmesi, şirketler için rekabet kurallarının belirlenip uygulanması,
- Intermodal taşımacılıkta devlet yardımlarının alınmasına yönelik yaklaşımların belirlenmesi,
- İntermodal taşımacılıkta elektronik veri işleme sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanılan çeşitli taşıma modlarındaki yükleri izlemek için uydu sistemlerinden (GALILEO) yararlanılması,

Kâğıtsız taşıma prosedürleri ve belgeleri ve özellikle gümrük prosedürleri için uygun standardizasyon kriterlerinin belirlenmesi ve bu kapsamda yeni araştırma ağı ve çevre programları geliştirerek, üye devletler arasında işbirliğinin sağlanması önemleri alınmıştır.

Marco Polo Programı

Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi, 22 Temmuz 2003 tarihinde 1382/2003 sayılı yönetmelik ile çevresel etkilerin minimum seviyeye indirilmesi amacıyla kısa deniz taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve iç su yollarını lojistik zincirine entegre ederek mevcut altyapı ve hizmet kaynaklarını daha iyi kullanacak intermodal taşımacılığın teşvik edilmesi için Marco Polo programını kabul etmiştir. Kısaca temel hedef yük taşımacılığı sisteminin çevresel performansını iyileştirmek, ticari odaklı hizmetleri finanse etmektir. İlk Marco Polo programı 1 Ocak 2003 ile 31 Aralık 2006 tarihleri arasında yürütülmüştür.

İlk Marco Polo programı üç farklı projeyi içermiştir. Bu projelerden biri taşımacılık türlerinin geçişi üzerinedir. Verilen finansman destek ile karayolu trafiğinin diğer ulaşım türlerine kaydırılmasına odaklanılmışlardır. Bir diğer proje yenilikçi eylemlerin desteklenmesi üzerinedir. Geleneksel karayolu taşımacılık operasyonlarını yenilikler ile geliştirebilecek çalışmalar desteklenmiştir. Trans-Avrupa ulaşım ağının bir parçası durumundadır, AB pazarındaki yapısal engellerin üstesinden gelmeye yönelik çalışmaları içerir. Son proje ortak öğrenme eylemidir. Bu eylem, yardım sağlayarak lojistik sektöründeki taşımacılık operatörleri arasındaki

yeni kavram ve bilgileri geliştirmek ve değiştirme odaklı çalışmalarını içermiştir (Yu, 2014/2015: 13).

Marco Polo I programının tamamlanmasından sonra 2007 yılından 2013 yıllarını kapsayan sürede Marco Polo II programı yürütülmüştür. Konu program Marco Polo I'in devamı niteliğindedir fakat daha geniş faaliyetleri kapsamıştır. Farklılıklarından biri, sadece AB ülkelerini değil, AB üyesi olmayan yakın bir ülkenin toprakları da program kapsamına alınmıştır. Öğrenme üzerine gelişme eylemlerinin yanı sıra deniz otoyolları ve artan trafiğe karşı alınacak önlemlerden oluşan eylemleri de Marco Polo II Programına dâhil edilmiştir. Gerekli eylemleri ele alarak konu program AB taşımacılık sürecinde sürdürülebilir, enerji tasarruflu ve çevreye saygılı bir hareketlilik sağlamaktadır.

3.2. AB'de Multimodal (Çok Modlu) Taşımacılık

İntermodal taşımacılıkta olduğu gibi, AB aynı hedef ile tüm taşıma modlarının daha iyi entegrasyonunu sağlayarak ulaştırma sisteminde birlikte çalışabilirlik sağlamak için çok modlu taşımacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine odaklanmıştır. Avrupa Komisyonu bu amaçla AB lojistik hizmetleri için uygun bir çerçeve oluşturulmasını desteklemek üzere paydaşlarla birlikte çalışmıştır.

2018 Nisan ayında Brüksel'de yapılan toplantıda Avrupa vatandaşlarının yaşam kalitesini iyileştirmek ve belirlediği hedeflere ulaşmak, CO2 emisyonlarını, tıkanıklığı ve hava kirliliğini azaltmak üzerine 2018 yılının AB Lojistiğinde çok modlu taşımacılık yılı ilan etmiştir. Üye tüm devletlerin ortak noktası çok modlu taşımacılık yılının sürdürülmesi olmuştur.

AB multimodal taşıma üzerine Colliers International tarafından hazırlanan makaleye göre Avrupa koridorlarında çok modlu trafiğin gelecekte var olmasını sağlayacak bazı güç kaynakları vardır (Colliers International, 2017). Bu durum üzerine çok modluluğu teşvik edici etkenler alt yapı üzerine hazırlanan projeler, taşıma modları için belirlenen kurallar ve yapılan düzenlemeler, yeşil ve sürdürülebilir lojistik planları, paydaşların bilinçli olması vb. etkenlerdir

Altyapı üzerine hazırlanan büyük projeler özellikle çok modlu taşımacılığın verimliliğini ve rekabet gücünü artırmak mevcut hatların ve platformların iyileştirilmesi üzerine yürütülmektedir. Denizyolu taşımacılığının önemli payı olduğu Avrupa lojistiğinde, özellikle limanlar için yatırımlara odaklanılmıştır.

Multimodal taşımacılığın sürdürülmesi için denizyolu taşımacılığı ana taşımacılık türlerinden biridir ve bu sebeple modlararası geçişte limanların altyapı gelişmişliği önemlidir. Limanlar, terminaller gibi alt yapı gereksinimleri duyulan bölgeler dışında multimodal taşımacılığının şehir merkezlerinde de aktif olarak gerçekleştirilmesi için planlar yapılmıştır. Lojistikte son taşımanın karayolu ile yapılması taşıma araçları kamyonlar ya da kamyonetlerin şehir merkezinde sahip olduğu kısıtlamalar sebebiyle uzun vadede çok sürdürülebilir ve avantajlı olmayacağı düşünülerek, kurulacak lojistik aktarma noktaları ile demiryolu ve iç suyolları alternatiflerinin çıkarılması ve son teslimatta çevre dostu araçların kullanılması hedeflenmektedir. Hazırlanmış demiryolu aktarma noktaları ve mevcut lojistik merkezlerinin geliştirilmesi üzere yapılan girişimler ile büyük şehir merkezlerinde multimodal taşımacılığa odaklanmış en aktif şehir Paris olarak belirlenmiştir. Planlanan “lojistik otelleri” projesiyle daha farklı gelişmelere açık olacağı beklenmektedir ve Paris'teki başarılı gelişmelerin Avrupa merkezinde yer alan diğer şehirler için örnek olabileceği düşünülmektedir. Daha yeşil bir çevre için Multimodal taşımacılık faaliyetleri AB'nin odak noktası olmuştur. Bu düşünceye göre komisyonun karbon emisyonlarını azaltmak, daha çevreci çözümler sunabilmek için ulaşım 2050 Yol Haritası'nda belirlediği hedeflerden biri, 300 km'den uzun mesafelerdeki karayolu yük trafiğinin yüzde 30'unun 2030'a kadar demiryolu veya deniz yoluyla taşınmaya kaydırılması ve 2050'ye kadar yüzde 50'ye yükseltilmesidir (European Union, 2020a). Komisyonun aldığı önemlerle birlikte lojistik ve tedarik zinciri içinde tüm ilgili paydaşlar (üreticiler, perakendeciler, satıcılar vb.) çok modlu taşımacılığı benimseyerek faaliyet göstermektedir.

Colliers International tarafından hazırlanan “Multimodal: Shaping the Future of European Logistics” adlı çalışmada Avrupa'nın en yoğun çok modlu ulaşım koridorları, Batı Avrupa'daki en büyük sanayileşmeye sahip iki ülke Almanya-İtalya arasındadır. Aşağıdaki tabloda İsviçre, İtalya, Fransa gibi bazı Avrupa Birliği ülkelerinde geliştirilen çok modlu taşımacılık projeleri gösterilmiştir.

Tablo 3. Çok Modlu Taşımacılık Projeleri

AVRUPA MULTIMODAL ALTYAPI PROJELERİ			
PROJE	ÜLKE	PLANLANAN TARİHİ	BİTİŞ

Gotthard and Monte Ceneri tünelleri	İsviçre / İtalya	2019
Seine Nord Europe Kanalı	Fransa	2025
Koper-Divaca İkinci Tren Yolu	Slovenya	2022
Belgrad-Budapeşte Hızlı Treni	Sırbistan / Macaristan	2019/2020

Kaynak: Colliers International, (2017)

3.3. AB’de Kombine Taşımacılık

Avrupa Birliği tarafından yapılan tanıma göre kombine taşımacılık, taşımanın başlangıç ve bitiş noktasında mümkün olabildiğince az miktarda kara yolu ile yapılmak üzere ürünlerin tren veya su üzerinden taşınması şeklinde yapılan intermodal taşımacılık türüdür (European Union, 2020i). Demiryolu ve deniz yolu ile tek seferde uzun mesafelerde büyük miktarlarda yük taşıyabilirken, karayolu ile de bölgesel dağıtımda esnek bir teslimat şekli sağlanabilir. Avrupa Birliğinde Kombine Taşımacılık üzerine ilk direktif (92/106 / EEC Konsey Direktifi) 1992 yılında hazırlanmıştır. Bu direktif ile kombine taşımacılığın karayolu taşımacılığına karşı rekabet gücünü arttırmak amacıyla alınan tedbirleri ortaya koyulmuştur. Daha sonra 2017 yılında Komisyon, 1992 yılında ele alınan direktifteki mevcut kuralları basitleştirmeyi ve ekonomik teşviklerle kombine taşımayı daha cazip hale getirmeyi önermiş ve farklı süreçler, müzakereler ve toplantılar neticesinde Kombine Taşımacılık Direktifi revizyonu yapılmıştır (European Union, 2017). Kombine taşımacılık, Avrupa’da malların taşınması için en dinamik pazar olarak kabul edilmektedir ve Ulaştırma ve çevre politikası açısından, kombine taşımacılığın gelişimi üye devletlerin ve Avrupa Komisyonunun en önemli mal taşıma stratejisidir (Nowakowski, 2004).

AB, kombine taşımacılıkta engellerin ortadan kaldırılmasına katkıda bulunmak ve teşvik edici hale getirmek için bazı yollar belirlemiştir. Kombine

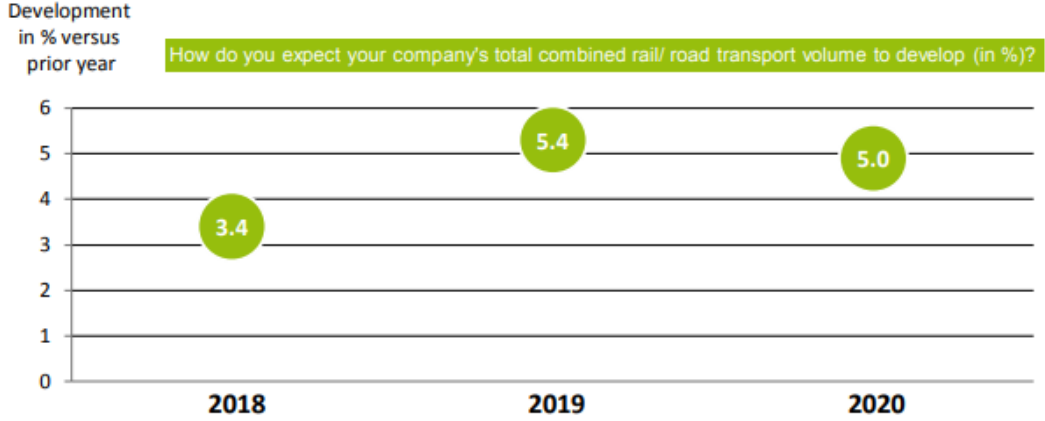
taşımacılığının Trans-Avrupa ağının önemli bir parçası haline getirilmesi ile birlikte adil bir fiyatlandırma sistemiyle kaliteli servis sağlama çalışmaları AB lojistiğinin genel politikasıdır. 92/106 sayılı direktifte üye devletler arasında malların kombine taşınması için ortak kuralların oluşturulmasına ilişkin gerekli hususlar belirlenmiştir; teknik ve düzenleyici kurallar konularak (araç boyutları, taşınacak malın maksimum ölçüleri, ağırlık vb. kurallar) üye ülkeler arasında standart bir hizmet sağlanması ön görülmüştür (European Conference of Ministers of Transport, 1998).

Minimum maliyetle hızlı ve kolay teslimat sağlayan bir taşımacılık türü olan kombine taşımacılıkta taşıma araçları, taşıma terminalleri ve taşıma kapları olmak üzere birbiriyle bağlantısı önemli üç ana bileşen vardır. Taşınan malların belirli bir taşıma kabı, ünitesi içinde karar verilen taşıma modlarıyla aktarma yapılarak teslim edilme sürecini kapsadığı için tüm süreç içinde bağlantı ve birlikte çalışabilirliğin olması gerekmektedir. Bu durumun gerçekleşmesi için liman işletmecilerinin, taşıyan, taşıtan firmaların ve diğer tüm paydaşların birlikte karar vericiliği önemlidir (Çancı ve Erdal, 2003). Söz konusu birlikte çalışabilirliğin gerçekleşeceği üç farklı kombine taşımacılık türü vardır. Bu türler, konteyner taşımacılığı, araç sırtında taşımacılık ve bi-modal taşımacılık olarak ayrılmaktadır (Fulser, 2015). Karayolu, denizyolu ve demiryolu ulaştırma araçlarıyla taşınabilen standart ölçüleri sayesinde uluslararası boyutta bütün ülkeler tarafından kullanılacak kaplarla taşınan taşımacılık türü konteyner taşımacılığıdır. Bir diğer şekli, yüklerin vagonlarla karayolunda taşınması araç sırtında (Piggyback) taşımacılıktır. Karayolunda kullanılan çekici ve römork, özel bir vagona yüklenir. Demiryolu taşımacılığının en yaygın kullanıldığı kombine taşımacılık şeklidir. Taşınan yükün vagonlar sayesinde çekici olmadan sadece yüklenen ünitenin demiryolu ile taşınmasını sağlar, karayolu taşımacılığında kullanılan taşıtlar konusunda maliyet tasarrufu sağlar ve daha az iş gücü gerektirir.

Üçüncü kombine taşımacılık şekli ise kapıdan kapıya ulaşımı sağlayan özel römorklarla teslimatın sağlandığı bi-modal taşımacılık (RoadRailer) türüdür. Karayolunda kullanılan römorklar, demir yolunda vagon işlevi gördüğü için hem karayolu hem demiryolu için ideal bir yükleme şeklidir (Elmas ve Yıldızhan, 1999). Yüklenen römork, çekici ile demiryolu terminaline aktarılır ve gerekli operasyonel işlemlerle doğrudan trene bağlanarak faaliyet sürdürülür.

BSL tarafından yürütülen 2018 Avrupa Kombine Taşımacılık Raporu'nda iki yılda bir Avrupa kombine demiryolu / karayolu taşımacılığı anketinden alınan bilgilere göre, Avrupa içinde kombine taşımacılık faaliyetlerinde beklenen büyüme aşağıdaki gibidir (BSL Transportation Consultants, 2018:53).

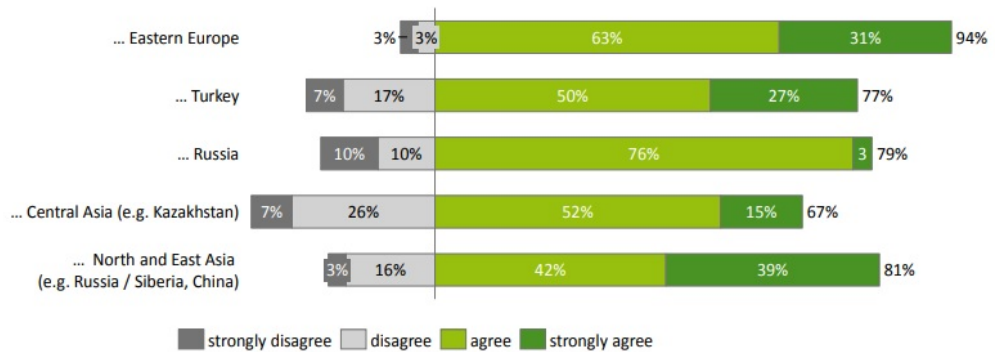
Grafik 4. Son Üç Yılda Avrupa'da Gerçekleştirilen Kombine Taşımacılık;



Kaynak: BSL Transportation consultants,(2018)

Yapılan anketler ile elde edilen sonuçlara göre, mevcut gelişme sadece Avrupa içinde değil gelecekte Doğu Avrupa, Kuzey ve Doğu Asya, Türkiye, Rusya Orta Asya kombine taşımacılık koridorlarında da olumlu gelişmeler beklenmektedir. (BSL, 2018:54)

Grafik 5. Doğu Avrupa, Kuzey ve Doğu Asya, Türkiye, Rusya Orta Asya Kombine Taşımacılık Koridorları;



Kaynak: BSL Transportation consultants(2018)

Sonuç olarak taşımacılığın tarihi seyrine bakılırsa, 17 Ekim 1953 yılında Brüksel'de Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda (ECMT) alınan ve AB'de entegrasyonun sağlanmasına gerekçe olarak incelenen kararlar, Avrupa ulaştırma

sistemlerinin rasyonel gelişimini sağlamak, Avrupa genelinde ekonomik ve teknik açıdan verimli, mümkün olan en yüksek güvenlik ve çevre standartlarını karşılayan ve sosyal boyutu tam olarak dikkate alan entegre bir ulaşım sisteminin oluşturulmasına yardımcı olmak ve Avrupa Birliği ile kıtanın geri kalanı arasında siyasi bir köprü kurulmasına yardımcı olmaktır. AB ulaştırma sisteminde bu gelişimi sağlamak için entegre taşımacılık sistemleri faaliyetleri oldukça önemlidir.

4. Gelişen Teknolojilerin Lojistiğe Katkıları ve AB Üye Ülkelerinde Etkileri

Küreselleşmenin en önemli nedenlerinin başında teknolojinin gelişmesi gelmektedir. Uluslararası ticaret dünyasını da şekillendiren, taşımacılık ve lojistik sektöründe gerçekleştirilen teknoloji, inovasyon ve gelişmeyi hedefleyen yatırımlar ve teknolojinin gücüne inanan paydaşlar sayesinde. Bu başlıkta, Avrupa Birliği'nde lojistik sektöründe çeşitli düzeylerde sağlanan teknolojik değişimin ve artan teknolojinin Avrupa Birliği taşımacılığında oynadığı roller incelenmiştir.

Teknolojinin gelişmesiyle ortaya çıkan dijitalleşmenin, ulaştırma ve lojistik endüstrisinde önemli bir yere sahip olduğu bilinmektedir. Teknolojik gelişmeler, lojistik pazarına yeniden şekil vermekte, tedarik zincirinin her aşamasını etkileyerek ve maliyetleri düşürmeye ve verimliliği artırmaya yardımcı olmaktadır. Başarılı bir lojistik ve tedarik zincirinin yürütülmesi için kullanılan araç sistemleri, üretim alanları, terminaller, aktarma limanları vb. lojistik içinde mevcut her alanın yönetimi, pratik, kullanışlı ve kolay olmalıdır. Bu sebeple, akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi oldukça önemlidir. Akıllı Taşımacılık Sistemi Çerçevesi (ITS) başlığında, gelişen teknolojinin ve sistemlerin taşımacılıkta güvenliği artırmak ve Avrupa'nın artan emisyon ve tıkanıklık sorunlarını çözmek için hayati öneme sahip olduğuna değinilmiştir. Bu kapsamda AB tüm yolcu ve yük taşımacılığı türleri içinde çeşitli bilgi ve iletişim teknolojileri uygulayarak taşımacılığın daha güvenli, daha verimli ve daha sürdürülebilir hale getirebileceğini ele almıştır.

Avrupa Birliği'nin bu süreçte attığı ilk adım, 1513/2002/ EC sayılı direktif ile 2002 yılında teknolojiyle ve küreselleşmeyle gelen büyümeye ve istihdama, olumsuz çevresel etkilerin azaltılması, çevrenin korunması için çalışmalar planlamak olmuştur. Ek olarak artan rekabet gücüne karşı mücadele etmek için toplumun karşı karşıya kaldığı iklim değişikliği, artan nüfus artışı vb. bazı büyük sorunlara karşı önlem almak için üye devletler bilim ve sanayi konusunda güçlü bir topluluk olma amacıyla "Avrupa Araştırma Alanı (ERA)"nı oluşturulmuştur. Bu topluluğun amacı

araştırmalar alanında işbirliğini sağlamak, hareketliliği ve koordinasyonu teşvik etmek, yapılan araştırmaları ve mevcut gelişmeleri AB taşımacılık politikalarında kullanmak olarak belirlenmiştir (European Parliament, 2002). Avrupa Araştırma Alanı faaliyetlerine devam ederken Ufuk 2020 programıyla beraber gelişen teknolojiyle Avrupa'nın küresel sorunları ve Avrupa endüstriyel rekabet edebilirliği sütununa odaklanarak Avrupa Araştırma Alanının genişletilmesi ve güçlendirilmesine katkı sağlaması hedeflenmiştir (European Union, 2019a).

Hazırlanan yeni programlarla birlikte, zaman, kalite, hız ve maliyet konularının öneminin artması ile lojistik sektöründe farklı trend ve teknoloji uygulamalarının gelişmesine katkı sağlamıştır. Bu bağlamda, çok fazla yeni lojistik kavramlar ve teknoloji uygulamaları lojistik işletmeleri tarafından geliştirilmeye ve kullanılmaya başlamıştır. Sektör içinde hâkim olan bilgi iletişim teknolojileri ve internet çağının gelişmesiyle dördüncü sanayi devrimi olarak ele alınan Endüstri 4.0 gelişmeleri lojistik dahil tüm alanları etkileyen akıllı bir ortama dönüşmüştür (Tekin, Etlioğlu ve Tekin, 2018). Yeni sanayi devrimi olarak nitelendirilen Endüstri 4.0 ile tüm dünyada olduğu gibi Avrupa'da da internetin yaşamın bir parçası olması, daha kolay kablosuz iletişim ve ağların genişletilmesi, daha akıllı robotların ve makinelerin kullanımı, daha düşük maliyetle artan bilgi işlem gücü ve “büyük veri” analizinin geliştirilmesi, ürünlerin üretilme şeklini dönüştürme potansiyeline sahiptir. Bu gelişmeler üzerine AB'nin bakış açısı, gelişen sanayi politikasını, araştırma ve altyapı finansmanını kullanarak endüstriyel değişimi desteklemek olmuştur ve komisyon desteği ile üye devletler aynı zamanda Almanya'daki Endüstri 4.0, Fransa ve İtalya'daki “Geleceğin Fabrikası” gibi ulusal girişimlere sponsor olmaktadır (Davies, 2015).

İlk dönemleri incelendiğinde Endüstri 4.0 teriminin Almanya'da ortaya çıktığı görölmektedir. Diğer Avrupa ülkelerinde de çeşitli uygulamalarla (Akıllı fabrikalar, nesnelerin endüstriyel interneti, akıllı endüstri veya gelişmiş üretim) geliştirme çabaları devam etmiştir (Davies, 2015). Bu kapsamda Avrupa Parlamentosu Politika Departmanı tarafından hazırlanan Endüstri 4.0 Analiz Raporu'na göre AB düzeyinde ve birçok üye devlette, gelişimi amaçlayan birçok politika faaliyeti için yeterli alan vardır. Bu faaliyetler (Smit , Kreutzer , Moeller ve Carlberg , 2016);

- Üye ülkelerin dijital üretim ve internet alanındaki gelişmelere karşı hem AB içindeki hem de küresel olarak konumlarını ve ihtiyaçlarını değerlendirmek,

- Dijital üretim araştırmaları geliştirmek üzerine politikalar oluşturmak ve ülkeler ve şirketler üzerinde farkındalığı yaratmak için fonları desteklemek,
- Dijitalleşme ve internet ağındaki gelişimleri takip etmek ve ilgili paydaşların katılımlarını sağlamak ve desteklemek.
- Endüstri 4.0 çerçevesini Avrupa'da tanımlanmasına ve geliştirilmesine destek olmak. Geliştirilen bu sistemin hızlı benimsenmesini sağlamak için gerekli standartların oluşturulmasını sağlamak ve oluşturulan standartlarla veri koruma ve bilgi teknolojileri güveliğini sağlayıcı önemler almak.
- İlgili paydaşlar için bu yeni sektör faaliyetlerinde kolaylık sağlayıcı uygulamaların paylaşılacağı forum ve platformlar oluşturmak.
- Sadece Avrupa Birliği üye devletleri içinde değil konu ile ilgili ülkelerle işbirliği sağlamak, ortaklıklar oluşturmak, uygulamaları beraber yürütmek.
- Horizon 2020 programı çerçevesine göre hareket ederek, AB içinde gerekli farkındalığı yaratmaktır.

Belirlenen politika faaliyetleriyle Endüstri 4.0 ile AB lojistik sektöründe üye ülkeler, yeni lojistik trendlerini ve teknolojik uygulamaları benimseyerek tüm lojistik faaliyetlerinde zaman, maliyet avantajı elde ederek rekabet üstünlüğü sağlayabileceklerdir. Politika faaliyetlerine ek olarak lojistik sektörde kullanılmaya başlayan aşağıda iletilen yeni yaklaşımlarında etkileri Avrupa lojistiğinde teknolojinin kullanımını kolaylaştıracaktır (Tekin ve diğ. 2018).

- Çok Amaçlı Ağlar (Multi-Purpose Networks)
- Bütüncül Kanal Lojistiği (Omni Channel Logistics)
- Talebe Bağlı Teslimat (On-Demand Delivery)
- Paylaşım Ekonomisi Lojistiği (Shareconomy Logistics)
- Akıllı Enerji Lojistiği (Smart Energy Logistics)
- Süper Şebeke-Ağ Lojistiği(Super Grid Logistics)
- Tüp Lojistiği (Tube Logistics)

5. Limanların Verimliliği, Altyapı Çalışmaları ve Yatırımlar

Uluslararası ticaret en yaygın kullanılan taşımacılık türünün denizyolu taşımacılığı olması, limanların ticaret içinde çok büyük bir yere sahip olduğunu göstermektedir. Limanlar deniz taşımacılığının gerçekteştiği her ülkenin ekonomisinde ve kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle Avrupa Birliği içinde de limanlar, ulaşım koridorlarını dünyanın geri kalanına bağlayan

hayati kapılar olarak kabul edilmiştir (European Union, 2015). PwC ve Panteia tarafından “Avrupa Komisyonu için hazırlanmış “Measures to Enhance The Efficiency and Quality of Port Services in the EU” adlı raporda, AB ile dünyanın geri kalanı arasındaki ticaretin yaklaşık %75'i limanlarda ele alındığı ve bu büyük pay sonucunda Avrupa limanlarının sektörün sürekli değişen ve gelişen ihtiyaçlarını karşılamak için verimli bir şekilde adapte olması gerektiği üzerine çalışmalar yapılması gerektiğini öne sürmüştür. Bir başka yüzdesel bilgi olarak Avrupa Birliğinde gerçekleştirilen ticarete ithal ve ihraç edilen malların ton olarak %74'ü ve AB içi taşımacılık akışlarının %37'si limanlardan faydalanmaktadır (De Langen, Turró, Fontanet ve Caballé, 2018). Yük taşımacılığıyla birlikte turizmin etkisiyle her yıl yaklaşık 400 milyon yolcu AB limanlarına yanaşmaktadır (De Langen ve diğ., 2018). Limanlar, AB deniz ticaretinde yoğun ve büyük alana sahip oluşuyla, aynı zamanda çok fazla çalışana istihdam sağlamaktadır.

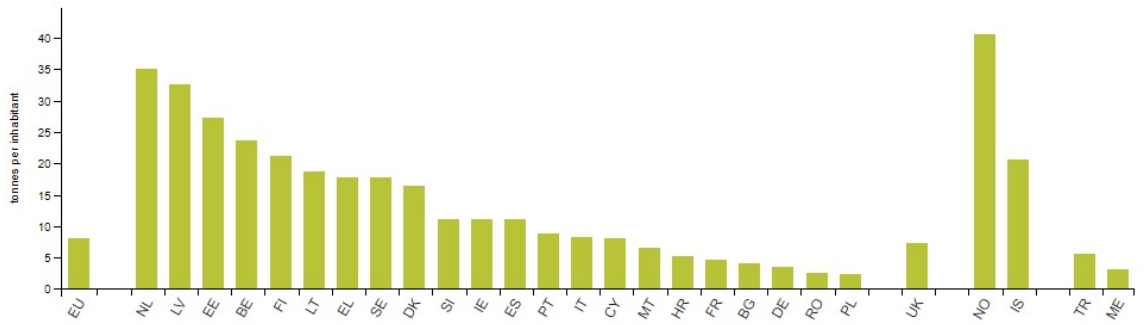
AB, Avrupa'da denizciliğin hakim olduğu ülkelerde limanların en iyi şekilde performans göstermesi gerektiğini düşünerek 23 Mayıs 2013 tarihinde Brüksel'de limanlarda ki mevcut alt yapı ve hizmetlerin yetersizliğinden doğan darboğazların belirlenmesi, operasyonların minimum emisyonla gerçekleşmesi ve limanlarda aktif olarak yer alan operatörler, nakliyeciler, liman kullanıcıları arasında birlikte çalışmasına yönelik bir dizi faaliyetlerden oluşan “Europe's Seaports 2030: Challenges Ahead” raporunu oluşturmuştur. Bu maddeler, limanların mevcut durumunu ve var olan zorlukları ele almaktadır (European Union, 2015).

İlgili rapora göre, Avrupa Birliği kıyılarının yaklaşık 70.000 kilometresi boyunca 1200'den fazla ticari liman işletilmektedir. Bu sebeple Avrupa, dünyadaki en yoğun liman bölgelerinden biridir. AB, liman verimliliği üzerine TEN-T yönergelerinde iç pazarın ve Avrupa ekonomisinin verimli çalışması için gerekli olan 319 kilit Avrupa limanını tespit etmiş, malların % 96'sını ve AB ülkeleri limanlarından geçen yolcuların % 93'ünü yöneten ve verimli bir şekilde işletilecek bir Avrupa limanları ağı için bu 319 limana odaklanmaktadır. AB ulaştırma ve lojistik politikalarının ele aldığı verimlilik üzerine, limanlarda bağlantı noktalarında verilen hizmetlerin modernize edilmesi, tüm bağlantı noktalarının mümkün olan en iyi hizmeti sunabilmeleri hedeflenmiştir. Daha verimli limanlar, daha iyi Hinterland bağlantıları, geliştirilmiş yatırım çerçevesi, saha çalışanlarına daha iyi çalışma

koşullarının sağlanması belirlenen hedeflere ulaşmak için gerekli eylemlerden bazılarıdır.

Aşağıda Eurostat tarafından yapılan istetiğe göre, Avrupa Birliği (AB), İngiltere, EFTA ülkeleri İzlanda ve Norveç ile aday ülkeler Karadağ ve Türkiye'deki limanlarda yük elleçleme ve yolcu trafiği hakkında 2018 verilerini yansıtan istatistiksel verileri sunulmuştur (EUROSTAT,2020);

Grafik 6. 2018 Yük Elleçleme ve Yolcu trafiği;



Kaynak: EUROSTAT,(2020)

Avrupa Birliği kıyı üye devletleri (AB), deniz sınırı olan 22 üye devletten oluşmaktadır (EUROSTAT, 2020a).

(BE) Belçika,

(BG) Bulgaristan,

(DK) Danimarka,

(DE) Almanya,

(EE) Estonya,

(IE) İrlanda,

(EL) Yunanistan,

(ES) İspanya,

(FR) Fransa,

(HR) Hırvatistan,

(IT) İtalya,

(CY) Kıbrıs,

(LV) Letonya,

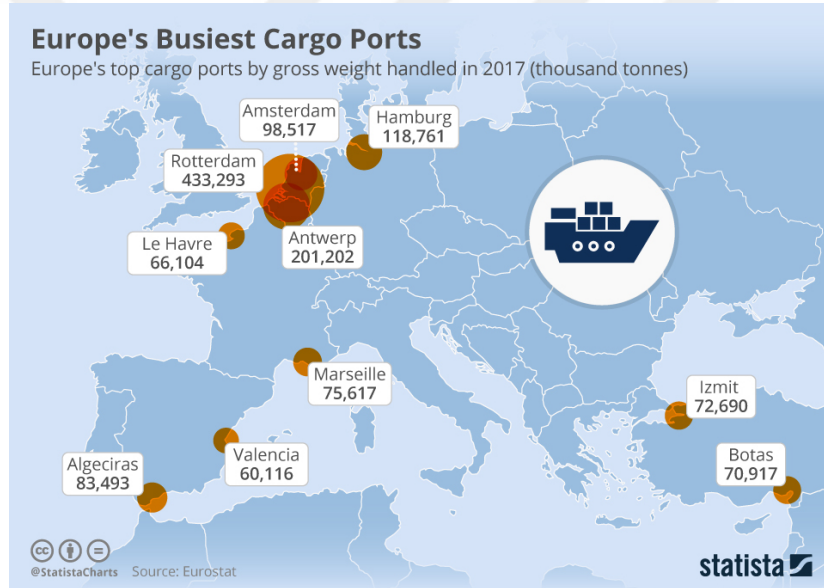
(LT) Litvanya,

(MT) Malta,

(NL) Hollanda,
(PL) Polonya,
(PT) Portekiz,
(RO) Romanya,
(SI) Slovenya,
(FI) Finlandiya,
(SE) İsveç.

Kuzey Denizi kıyısında yer alan Rotterdam, Antwerpen ve Hamburg, hem taşınan malların brüt ağırlığı hem de limanlarda elleçlenen konteyner hacmi açısından Avrupa'nın en iyi üç limanı olarak kabul edilmektedir (Statista, 2019).

Şekil 1.Avrupa'nın En Yoğun Elleçleme Hacmine Sahip Limanlar;



Kaynak: Statista,(2019)

Verilere göre, 2017 yılında en yoğun limanların 10'u Akdeniz, 8'i Kuzey Denizi kıyısında, geri kalanı ise Atlantik kıyısındadır. En işlek Avrupa limanları ise Rotterdam, Avrupa'da gerçekleştirilen deniz ticaretinin 433.293 ton ile %9'unu, Antwerp 201.202 tonu, Hamburg ise 118.761 ton ile en yüksek hacimli üç liman olmayı başarmışlardır(Statista, 2019).

5.1. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)

Önceki bölümlerde de değinilen, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) politikası AB'deki sosyal, ekonomik ve bölgesel uyumu güçlendirmek için Avrupa'da denizyolu, iç suyolları, demiryolu, havayolunda kullanılan terminallerin

limanların, aktarma alanlarının geliştirilmesine yönelik, mevcut işleyişte bulunan darboğazların, teknik engellerin giderilmesine yönelik planlardan oluşan bir girişimdir (European Union, 2020i). TEN Politikasının ana amacı Ulaştırma, Enerji ve Telekomünikasyon sektörlerinde tek pazarın oluşturulması, aynı zamanda bu sektörlerin Avrupa Tek Pazarı'nın işleyişini kolaylaştırmasıdır (T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2020a). TEN-T politikası, yoğunluğu Avrupa katma değerini temsil eden 30 projeden oluşur ve ayrıca AB içindeki mal ve yolcuların hareketliliğinin kolaylaştırılmasında ortak trafik yönetim sistemlerinin projelerinin tamamlanmasını desteklemektedir (European Union, 2020j). Belirlenen 30 projeden 18'i demiryolu projesi, 3'ü karma demiryolu yolu projesi, 2'si iç su yolu taşıma projesi ve 1'i Deniz Otoyolları projesidir.

Özetle TEN-T projesinin amaçları (IKV, 2011:16);

- Yolcu ve yüklerin hareketliliğini sağlamak,
- Kaliteli altyapı çözümleri sunmak,
- Tüm taşıma türlerini kapsamasıyla, türler arasında entegrasyon sağlamak,
- Mevcut kapasitenin daha iyi kullanımını sağlamak,
- Ağların Serbest Ticaret Birliği, Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri, ve Akdeniz ülkelerine genişletilmesini sağlamaktır.

Yönetimsel olarak Avrupa Komisyonu'nun Hareketlilik ve Ulaşım Genel Müdürlüğü (DG MOVE), TEN-T politikasını tanımlamış, yürütmesini izlemekte ve kontrol etmektedir. Programın işleyişi açısından, TEN-T yürütme ajansı, Avrupa Komisyonu adına bireysel TEN-T projelerini yöneterek varılan sonuçları eyleme dönüştürmektedir. AB üye devletlerin ulaştırma bakanlıkları, ulusal düzeydeki stratejik önemlerinden ötürü TEN-T projelerine tam olarak dahil olmaya devam etmektedir.

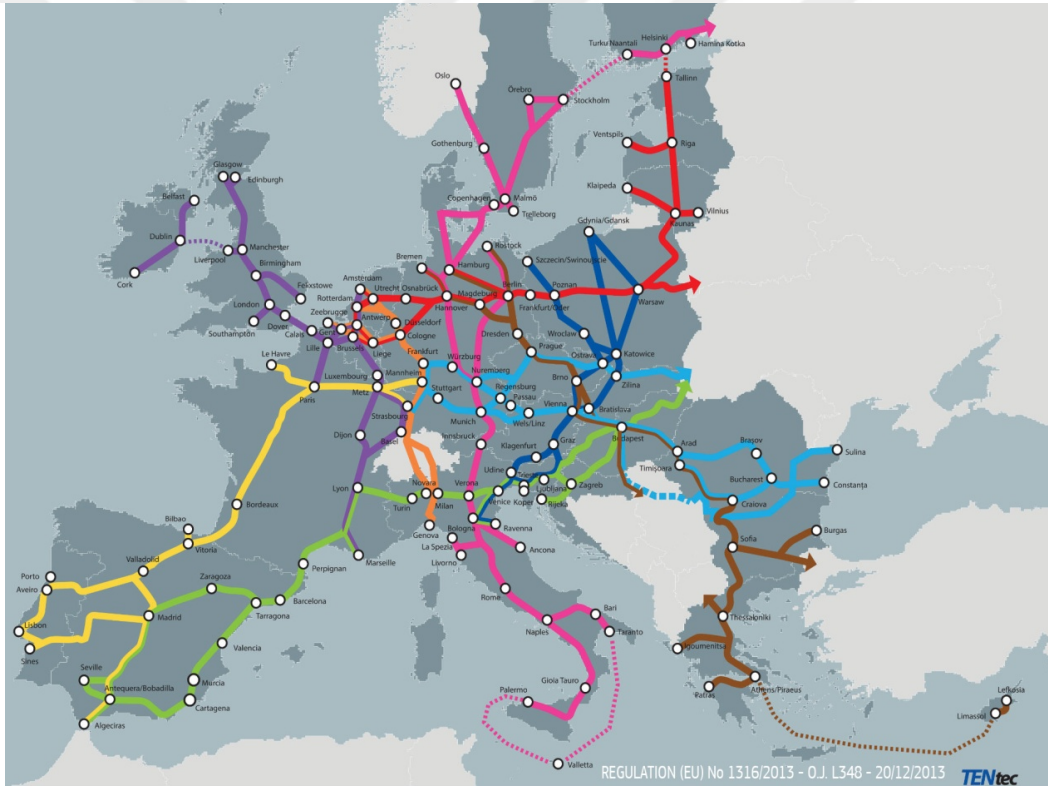
Komisyon, günümüzde mevcut artan ulaştırma talebi, jeopolitik gelişmeler (çeşitli AB genişlemeleri) ve gelişen ulaştırma politikası zorluklarıyla (örneğin liberalleşme, standardizasyon, teknolojik yenilik) çeşitli revizyonlarla yeniden ele alınması üzerine toplantı düzenlemiş, 2020 Mayıs ayında TEN-T politikasının şekillendirilmesi ve uygulanması ile ilgili yeni bir revizyon planlanmaktadır. (European Union, 2020k)

Avrupa Komisyonuna göre TEN-T iki farklı ağı içermektedir. Önemli düğümleri birbirine bağlayan ve önemli bağlantıları içeren “Çekirdek Ağ”

koridorlarının üye ülkeler tarafından en 2030'a kadar ve tüm Avrupa bölgelerini kapsayan “Kapsamlı Ağ” koridorlarının 2050 yılına kadar tamamlanması gerektiği kararı alınmıştır (European Union, 2020ı).

Bu çalışmada öncelikli olarak ele alınan TEN-T ulaştırma çekirdek ağı için 2013 yılında dokuz koridor tanımlanmış, çekirdek ağının ana eksenleri oluşturulmuştur. Her biri en az üç farklı üye devlet, üç taşıma modu ve iki sınır ötesi bölümden oluşmaktadır. Belirlenen her koridor üye devletlerin oluşturduğu kamu ve özel paydaşlar tarafından desteklenen koridor platformuna başkanlık eden bir Avrupa Koordinatörü tarafından yönetilmektedir (De Langen ve diğ., 2018:6).

Harita 2.TEN-T Çekirdek Ağı



Kaynak: European Union, (2020ı)

Bir önceki sayfada da değinilen AB TEN-T politikası çift katmanlı bir yaklaşım olan iki farklı ağ yaklaşımını benimsemektedir. Çekirdek ağ, stratejik olarak en önemli koridorlardan oluşur ve çok modlu ağın temelini oluşturur. Kapsamlı ağ, altyapı ağının temel katmanıdır ve tümünü kapsamaktadır. AB finansmanı, çekirdek ağın geliştirilmesine odaklanmaktadır. 2013 yılında tanımlanan

TEN-T ağı 329 limanı kapsar, 104'ü çekirdek ağı ve 225'i kapsamlı ağı kapsamaktadır (De Langen ve diğ., 2018:7).

Özet olarak, belirlenen bütün koridorlar hava yolu, kara yolu, demir yolu, iç su yolları ve liman altyapısının geliştirilmesi ile ilgili AB politikasının temeli olarak kabul edilmektedir. Ve tüm ülkeler arasında tek pazarın oluşturulması için gerekli hedeflere ulaşmak belirli yatırımlar gerektirmektedir.

Mevcut kararlarla varılan sonuçlara göre limanların gelişimi TEN-T ağ koridorlarının hedeflerine ulaşması için büyük role sahiptir ve bu gelişim için on iki altyapı yatırım sonucuna varılmıştır (De Langen ve diğ., 2018:11).

1. Denizcilik Erişimi: Giriş kanallarının ve nehirlerin bakımı, limanlarda gemileri koruyan dalkıranların geliştirilmesi, gemilerin limanlara girmesini ve su baskınlarına karşı koruma sağlayan deniz kilitlerine yönelik yatırımları içerir.
2. Temel Liman Yapısı: Gemilerin yüklenmesi ve boşaltılması için terminallerin geliştirilmesine yönelik temel yatırımları içermektedir.
3. Ekipmanlar ve Üst Yapı: Liman üst yapısı, depolama gibi limanlarda mevcut düzenlemeleri, kullanılan sabit elleçleme ekipmanlarındaki yatırımları kapsar.
4. Limanlardaki Taşımacılık Akışının Sağlanması İçin Gerekli Alt Yapı: Liman içinde diğer taşımacılık modlarıyla sorunsuz akışı sağlayacak alt yapı ve otoparklar üzerine yatırımları kapsamaktadır.
5. Enerji ile İlgili Altyapı: Minimum Çevresel etki ile kullanılacak gemilerde yakıt, CO2 ve (akıllı) elektrik şebekeleri için boru hatlarını, gemilere ulaşım yakıtlarının sağlanması için gerekli altyapıya özel yatırımları içerir.
6. Limanlardan Ana (TEN-T) Hatlara Demiryolu Bağlantısı: Trenlerden gemilere ya da gemilerden trenlere doğrudan aktarımı sağlayacak altyapı ve tesislerin kurulması üzerine yapılacak yatırımlardır.
7. Limanlardan Karayolu Taşımacılığı için Yapılacak Bağlantı: Liman terminallerinden temel (TEN-T) karayolu ağına kadar yol altyapısının geliştirilmesine yöneliktir.
8. Limanlardan ana (TEN-T) İç Suyolu Bağlantısı: Diğer taşıma modlarıyla olduğu gibi aktarımı kolaylaştırarak bağlantının mevcut olması için planmış yatırımlardır.

9. Etkili Liman Operasyonları için Gerekli Dijital Altyapı: Bilgi ve iletişim teknolojileri sayesinde oluşturulacak dijital bir alt yapıyla hem liman alanında fiber kablolar gibi donanım, hem de bir dijital liman topluluk platformuyla bilgi akışına olanak sağlayacak bir yatırımı kapsar.
10. Liman bölgesinde İntermodal ve Multimodal Terminaller veya Liman Dışındaki Terminallere Yönelik Altyapı: Diğer taşımacılık türlerindeki yatırımlarda olduğu gibi modlar arasında aktarımı kolaylaştıracak liman içinde veya dışında kurulacak alt yapı üzerine yatırımlardır.
11. Çevresel Ayak İzini Azaltmak İçin Altyapı: Kıyı korumasını artırarak, su ve hava emisyonlarını (Karada Güç Kaynağı, LNG yakıt ikmal noktaları) azaltacak veya gürültü (doğal duvarlar) gibi yerel topluluklar için diğer olumsuz etkileri azaltacak bir altyapı sistemini kapsamaktadır.
12. Limanlara Yönelik Lojistik ve Üretim Siteleri: Limanlar ya da konteyner terminallerine yakın, doğrudan bağlantı sağlanabilecek lojistik bölgeler ve üretim bölgelerine yatırım yaparak yüksek kaliteli bağlantı hizmetinin sağlanması yönelik alt yapı yatırımlarıdır.

Sonuç olarak AB Taşımacılığı öncelikli TEN-T projeleri sayesinde limanlarda, terminallerde, karayolu alt yapı sistemlerinde kısacası lojistiğin gerçekleştiği her adımda hem Avrupa katma değerlerine hem de taşımacılığın sürdürülebilir kalkınmasına pozitif sonuçlar sunacaktır. Gelişecek ve iyileştirilecek ulaştırma sistemi ekonomik verimlilik sağlayacak, çevre dostu bir taşımacılık sistemi mevcut olacaktır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

MALTA'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Avrupa Birliği ulaştırma politikaları, Avrupa Birliği ülkelerinin mevcut lojistik durumu, hedefleri sonrasında, bu bölümde Avrupa Birliğinin en küçük üye ülkesi olan Malta'nın lojistik ve taşımacılık sisteminin mevcut durumu tanımlanmış, coğrafi konumunun sağladığı avantajlar ve potansiyel eksiklikleri ele alınarak, taşımacılık faaliyetleri ve AB üyeliğinin sağladığı katkılara değinilmiştir.

1. Bir Ada Ülkesi Olarak Malta

Bulunduğu konum itibariyle uluslararası ticarete önemli bir yere sahip olan Malta, Akdeniz'in merkezinde yer almaktadır. Sicilya'nın 93 km güneyinde ve Libya'nın 288 km kuzeyinde Afrika ve Avrupa arasındaki önemli bir geçit konumundadır (Malta Government Services and Information, 2020). Adalar topluluğu olarak Malta, Gozo ve Comino isimli üç farklı adadan oluşmaktadır ve tüm adaların toplam boyutu 316 km²'dir. Grubun en büyük adası, takımadaların adını aldığı ve nüfusun % 90,5'inden fazlasını oluşturan Malta'dır. Malta, ihracat ve ithalat faaliyetlerinin yürütüldüğü iki ana uluslararası limana sahiptir. Bu limanlardan biri aynı zamanda adanın başkenti olan Valletta şehrinde yer alan Valletta limanıdır. Diğeri ise adanın güneyinde yer alan Marsaxlokk limanıdır. Her iki liman da hem yolcu hem yük gemilerine hizmet vermektedir. Bulunduğu konum sebebiyle birçok deniz rotasının merkezinde yer aldıkları için iki limanda aktarma limanı özelliği taşımaktadır. Üç takımadalarından bir diğeri olan Gozo adasında da faaliyet gösteren Mgarr limanı mevcuttur. Bu liman, uluslararası hizmet sunmamaktadır.

The Grand Harbour olarak bilinen Valletta limanı doğal bir derin su limanıdır. Sahip olduğu dalkıranlarla tüm hava koşullarında güvenli bir limandır. Birçok kruvaziyer, feribot ve kargo rıhtımları, özel tahıl ve çimento siloları, petrol tesisatları ve tesisleri, gemi tamiri ve inşaat alanı, resepsiyon tesisleri, gemi ile ilgili diğer hizmetler olmak üzere geniş bir deniz hizmetleri yelpazesi sunmak için donatılmış çok amaçlı bir limandır ve liman alanı boyunca depolama ve açık depolama tesisleri mevcuttur (Malta Maritime Pilots, 2020a)

Malta'nın diğer limanı Marsaxlokk, bulunduğu kıyı sayesinde gemiler için Malta Freeport Terminalleri, Oiltanking, Delimara Güç İstasyonu, MX Dolphins, 31 Mart Kurulumları gibi yanaşma olanaklarına sahiptir. Bu liman ayrıca, Malta

balıkçılık filosunun % 70'inin ana üssü olarak kabul edilmiş, Malta'nın en büyük, ana balıkçı limanının balıkçı limanıdır(Malta Maritime Pilots, 2020a). Malta Freeport Terminalleri, 60'tan fazlası Akdeniz'de olmak üzere dünya çapında 122'den fazla limanı olan düzenli ağ bağlantılarına sahiptir. Stratejik önemi büyük bir noktada hizmet verdiği için bugün Akdeniz'in en büyük aktarma ve lojistik merkezlerinden biri sayılmaktadır (Malta Profile, 2020).

İkinci büyük ada olan Gozo adasında bulunan Mgarr limanına, Malta'nın ulaşım amacıyla kullanılan Cirkewwa ve Marsamxett limanlarından feribotla ulaşılmaktadır. Mgarr limanı, balıkçılık ve yerel tekneler için bir demirleme tesisi, yatçılık merkezi ve adalar arası feribotlar için yanaşma tesisleri olmak üzere üç faaliyet ile hizmet vermektedir. Bazen küçük yolcu gemilerinin ve yük gemilerinin yanaşması için de kullanılmaktadır. Bu liman Gozo adasının ekonomik gelişimi için hayati önem taşımaktadır (Transport Malta, 2020).

Belirtilen ana limanlar dışında, gemilere iskele bağlantıları olan ve adalar arasında yolcu taşımacılığı üzerine faaliyet gösteren bir feribot terminali olan Cirkewwa ve küçük olmasına rağmen limanlar ve denizcilik yasası açısından bir liman olarak belirlen halkın kişisel teknelerinin ve balıkçı teknelerinin demirlenmesi için kullanılan St. Paul's Bay körfezi Malta'da yer almaktadır. Tüm limanlar, havaalanı ve Gozo, TEN-T yol ağının bir parçası olan bir ağ ile (52 km) birbirine bağlanır. Denizcilik üzerine limanlar ve hava yoluyla uluslararası ulaşım sağlanırken, demiryolu ve iç suyolları taşımacılık alternatifi olmadığı için karayolu taşımacılık ağı, Malta'nın içindeki tek iç ulaşım türüdür ve karayolu altyapısı, yaklaşık 617 km yol / 1000km² ile AB'nin en yoğun yollarından biridir (ECORYS Nederland BV, 2006).

Bulunduğu coğrafi konumu, altyapısı, mali teşvikleri ve siyasal istikrarı sebebiyle Malta, özellikle ada çevresini saran Güney Avrupa ve Kuzey Afrika ülkelerinin yatırım yapmak isteyen şirketlerinin odak noktası olmuştur. 2017 yılında hazırlanmış "U.S. Department of Commerce-Doing Business in Malta" başlıklı çalışmada günümüze kadar ada içinde 200'den fazla uluslararası şirketin faaliyette bulunduğu bilgisine değinilmiştir. Genel olarak incelenen verilere göre Malta'da, taşımacılık ve lojistik dışında, turizm ve dil eğitimleri başta olmak üzere, bilgi iletişim teknolojisi, finansal hizmetler, petrol ve gaz, eczacılık, alternatif ve yenilebilir enerji gibi alanlarda faaliyet gösterilmektedir (U.S. Department of

Commerce, 2016:6). Ek olarak bankacılık, yatırım, sigorta, iletişim, yazılım geliştirme, turizm, gemi-onarım / uçak servisi, sağlık hizmetleri, havacılık, film endüstrisi hizmetleri de Malta ekonomisinin en büyük ve en hızlı büyüyen sektörlerini temsil etmektedir (U.S. Department of Commerce, 2016:7).

2. Malta’da Lojistik Sektörü ve Ulaştırma Politikaları

Bu başlıkta Malta’nın lojistik aktiviteleri incelenmiş, sektörün mevcut durumunun analizi, güçlü ve zayıf yönleri özetlenerek, Malta’nın temel ulaştırma politikası analiz edilmiştir. Bulunduğu konumun Malta’nın ticaretine sağladığı birçok fırsat vardır. Bu fırsatların sağladığı potansiyelle ülke sürekli gelişime ve etkileşime açık durumdadır. Etkileşimin oldukça önemli olduğu lojistik sektörünün Malta’nın gelişimine katkısı yapılan yatırımlarla devam etmektedir. Denizcilik endüstrisi, havacılık faaliyetleri ve havayolu tesislerinin olanakları, yoğun karayolu trafiğini düzenlemeye yönelik çalışmalarıyla verimli ve etkili taşımacılık çözümleri sunmaktadır.

Malta hükümeti, Malta Ulaştırma Kurumu çalışmalarıyla ülkenin taşımacılık sektöründe gelişimi ve özellikle AB üyeliğiyle AB içinde planlanan gelişimleri takip etmek üzere aşağıdaki amaç ve politikaları belirlemiştir. Belirlenen hedefler ilgili Malta Ulaştırma Kurumu tarafından hazırlanan 2018 yılı yıllık taşımacılık raporundan alınmıştır (Transport Malta, 2018).

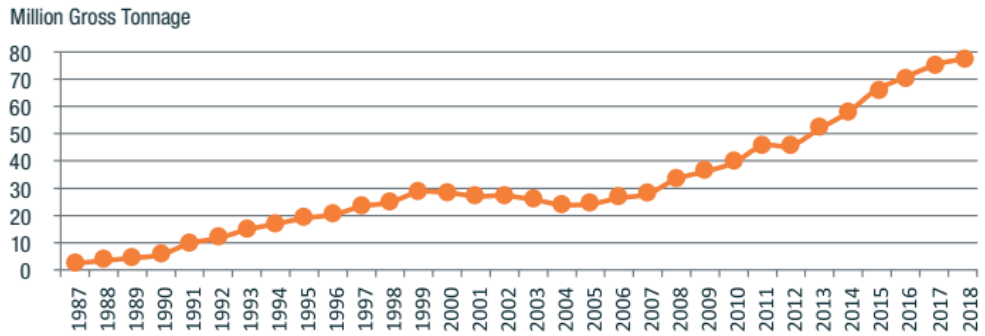
- En önemli hedeflerden biri, karayolu taşımacılığı üzerine altyapı sistemini geliştirerek, karbon emisyonlarının azaltıldığı, çevresel etkilerin minimum seviyede olduğu entegre bir ulaştırmak politikası oluşturmak ve geliştirmek,
- Malta’da etkili, verimli ve sürdürülebilir bir toplu taşıma sistemine sahip olmak,
- Malta’nın deniz ve sivil havacılık tesislerini ve Malta bayrağı altında gerçekleştirilmesini sağlayarak, taşıma araçlarının yani gemi ve uçak tescilini teşvik etmek,
- Bulunduğu konumu avantaj haline getirerek Akdeniz’de bir denizcilik merkezi, aktarma üssü kurmak ve Avrupa Birliği’ne giriş noktası olarak gelişmesini destekleyen politikaları teşvik etmek,
- Hem havacılık hem denizcilik alanlarında sağlanacak teşviklerle havacılık sektöründe, hem yolcuların hem de yüklerin hava taşımacılığı hizmetlerinin geliştirilmesi için önlemleri belirlemek, denizcilik sektöründe Malta’daki

limanların ve yatçılık merkezlerinin idaresi, hizmetleri ve operasyonlarının daha verimli ve uygun maliyetli olmasını sağlamak,

- Belirlenen hedeflere ulaşabilmek ve gerekli yatırımların yapılabilmesi için gerekli mali temeli sağlamak,
- Belirlenen planların ve uygulamaların uluslararası standartlara göre geliştirilmesi ve özellikle Avrupa Birliği ulaştırma politikalarına göre yürütmek,
- Karayolu taşımacılığının gelişimi için yollar inşa etmek ve mevcut yolların bakımını yapmak,
- Deniz yolu için gerekli altyapıları geliştirmektir.

Aşağıda belirtilen grafik, Malta bayrağı altında gerçekleşen artan denizcilik faaliyetlerini göstermektedir (Transport Malta 2018). Belirlenen hedeflerin uygulama başlanmasıyla, denizyolu taşımacılığının hakim olduğu bir ada ülkesinde pozitif yönlü gelişmelerin var olduğunu göstermektedir.

Grafik 7.Malta'nın Denizcilik Faaliyetleri;



Kaynak: Transport Malta, (2018)

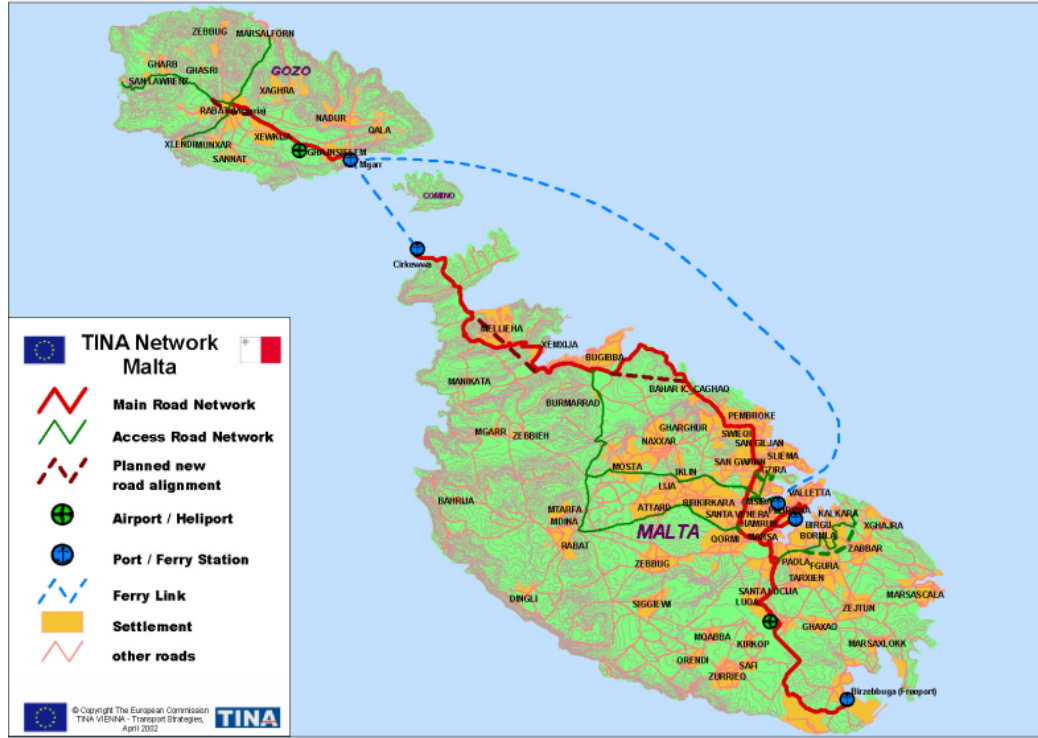
Belirtilen politika hedeflerine istinaden alınan önlemlerden eyleme geçen örneklerden birkaçı, karayolu güvenliğini artırmak, denizyolu taşımacılığın teşvikine yönelik gerekli altyapı, havayolu taşımacılığında büyümenin kontrolü, kaliteli kentsel ulaşım sisteminin geliştirilmesi ve kaliteli toplu taşıma araçları hizmeti, Trans Avrupa Ulaşım Ağının geliştirilmesi üzerine örnekler mevcuttur (Ecorys Nederland BV, 2006:20). Örneğin AB Beyaz Kitap politikalarını takiben yol güvenliğini artırıcı, trafik kazasını %50 azaltacak bir politika benimsenmiştir ve özellikle kazalardan kaynaklı yaralanmaları ve yol ölümlerini azaltmayı hedefleyen bir dizi trafik kazası telafi tedbiri getirilmiştir. Bu tedbirler, trafik güvenlik denetimlerinin yapılması,

trafik kazası verilerinin analizi, emniyet kemeri, içkili araç kullanımının tespiti, kaskların zorunlu kullanımı, yola elverişlilik testleri ve teknolojinin yardımıyla hız kameraları gibi hedefe yönelik yaptırımların yapılması üzerine mevzuatların geliştirilmesi, araç sürücülerine sürücü belgesi öncesi yeterli eğitimin verilmesi gibi faaliyetlere yönelik kurallar bütünüdür.

Karayolu iyileştirmesi üzerine alınan tedbirler dışında, denizciliğin iyileştirilmesi üzerine de AB ulaşırma politikaları takip edilerek, faaliyette olan iki ana limanın uluslararası hizmet boyutunda gelişimi, kapasite artırımı ve deniz yolu ulaşımının teşviki için darboğazları ortadan kaldırmak ve liman alanının kullanımını daha iyi organize etmek hedeflenmiştir. Bu çalışmalara ek olarak, 2001 yılında TINA projesi çalışması yapılmış, bu proje ile Malta'da bir ulaşım altyapısı ihtiyaç değerlendirmesi yapılarak Malta'nın Akdeniz'in merkezinde önemli bir konteyner aktarma merkezi haline gelmesine yardımcı olacak alt yapı projelerinin temelleri belirlenmiştir (TINA VIENNA Transport Strategies, European Commission, Republic of Malta, 2002: 19). Ulaşırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi olan TINA, Trans-Avrupa Taşımacılığı (TEN-T) için ağ bileşenlerinin önceliklerinin belirlendiği bir projedir. Ülke topraklarında çok modlu bir ulaşım ağının geliştirilmesini düşünceleri ele alınarak Trans-Avrupa Ulaşırma Ağı hedeflerine yönelik uluslararası limanlar arasında uluslararası bağlantı kurmak amacı üzerine adımlar atılmıştır. TINA üzerine ülke içinde batıdan doğuya bir ana yol ağı tanımlanmıştır.

Bu ağ (TINA VIENNA ve diğ. 2002:19); Victoria (Gozo adası başkenti) – Mgarr (Gozo feribot terminali) – Cirkewwa (Malta feribot terminali) – Bugibba – St. Julian's – Marsa – Valletta (Liman ve yolcu termalleri dahil) – Luqa (hava alanı) – Birzebugia (liman) rotasından oluşur.

Harita 3.Malta TINA Ağı



Kaynak: TINA VIENNA – Transport Strategies, European Commission, Republic of Malta (2002)

Malta'nın ulaşım altyapısı, ülke ekonomisinde iç ve dış ticaretin işleyişinde kilit bir unsur sayıldığı için altyapı geliştirme projeleri oldukça büyük önem taşımaktadır. Haritada görüldüğü gibi, proje ana karayolu ağı ve uluslararası limanları da havalimanına bağlayan bir erişim yolları ağı ile şekillendirilmiştir. Bu ağ, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının genişletilmesi ve finansmanının yürütülmesi için atılan ilk temel adımdır. Daha sonrasında TEN-T kapsamında “Deniz Otoyolları”nın geliştirilmesi projesi için çalışmalar başlatılmıştır. Kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığının gelişimi için hazırlanmış, Marco Polo girişimleri için ayrılmış olası fonlardan yararlanmak amacıyla Avrupa projeleri takip edilmiştir. Gelişmelere açık projelerle hava taşımacılığında büyümenin sağlanması içinde adımlar atılmıştır. Yolcu hava trafiğinde öngörülen büyüme beklentisinin gerçekleşeceğinin ilk adımı TINA projesiyle dile getirilmiştir. Belirlenen hedeflere göre beklenen büyüme çevresel olarak da sürdürülebilir olarak kabul edilmiştir. Aynı şekilde Malta'nın yoğun kara yolu trafiği sebebiyle düzenleyici önlemler alınmasına yönelik bazı model değişikliği kararları alınmıştır. Bu örneklerle, toplu taşıma altyapısının iyileştirmeleri, eski otobüslerin değiştirilmesi ve otobüs durağı altyapısının değiştirilmesi, toplu taşıma araçlarında elektronik bilet sistemi kullanılması, bilet

fiyatlarında yaşlılara ve öğrencilere indirimli bilet sağlama imkânı verilebilir. Temel amaç toplu taşımanın özendirilmesidir. Bireysel araç kullanımının azaltılması içinde artan yakıt vergileri ve yeni araç alım, kayıt vergileri gibi özel araç alımını zorlaştırıcı vergisel artışlar üzerine önlemler alınmıştır. Yoğun trafiğin sağladığı zorluğun azaltılması kentsel ulaşım sisteminin geliştirilmesine bağlıdır. Bireysel araba kullanımını azaltmak amacıyla yüksek kaliteli bir ulaşım sisteminin var olması hem karayoluyla hem adalar arası feribot servisleriyle ulaşımın sağlanması vatandaşlara kentsel ulaşım çözümü sağlamış olacaktır.

2.1. TEN-T Malta

Önceki başlıklarda değinildiği gibi, TEN-T tarafından oluşturulan 30 ayrı Avrupa eksen ağı projesi mevcuttur. Bu projelerden biri olan Deniz Otoyolları projesi, bir ada ülkesi olarak Malta'yı da kapsamaktadır. Temel hedef darboğazları ortadan kaldırarak karayolu trafiğine alternatifler üretmektir. Projenin kapsamındaki diğer ülkelerde demiryolları ve iç suyolları ile denizler arasındaki çok modlu taşımayı teşvik ederek Avrupa Birliği'nde ulaşım altyapısının verimli kullanımını en üst düzeye çıkarmayı amaçlamaktadır. Fakat özellikle Malta'da demiryolu ve iç suyolları ağının olmaması sebebiyle, sadece karayolu tıkanıklığını azaltmak, çevre ve diğer ada bölgelerine erişimi iyileştirmek amacıyla trafik akışını deniz yollarında yoğunlaştırmaya yardımcı olacak bir çözüm ele alınmıştır. Bu proje için AB genelinde dört deniz yolu otobanı belirlenmiş ve belirlenen bu koridorlarda karayolu taşımacılığa alternatif olacak temiz, güvenli ve verimli bir ulaşım sistemi çalışmaları yapılmaktadır. Uzun vadede proje sayesinde, ulaşım maliyetlerinde ve ulaşım zamanlarında azalma, dağıtım ve üretim kalitesinin iyileştirilmesi, istihdamın yaratılması, yeni pazarlara daha kolay erişim ve iklim değişikliği konusunda oldukça önemli olan sera gazı (CO2) değerlerinde azalma beklenmektedir (European Union, 2005c.)

Harita 4.TENT-T Ağı Priority Project 21



Kaynak: European Union, 2005c.

Haritada proje kapsamında belirlenen dört deniz otoyolu ağı eksenini işaretlenmiştir. Bu bölgeler (TREN, 2005:51);

- Baltık Denizi Otoyolu; Baltık Denizi Üye Devletleri ile Kuzey Denizi / Baltık Denizi kanalından geçen rota dahil olmak üzere orta ve batı Avrupa'daki Üye Devletleri arasında bağlantı,
- Batı Avrupa Deniz Otoyolu; Portekiz ve İspanya'dan Kuzey Denizi ve İrlanda Denizi eksenini,
- Güneydoğu Avrupa Deniz Otoyolu; Adriyatik Denizi'ni İyon Denizi ve Kıbrıs dahil doğu Akdeniz eksenini,
- Güney-Batı Avrupa Deniz Otoyolu; Batı Akdeniz, İspanya, Fransa, İtalya ve Malta dahil ve Güney-Doğu Avrupa Deniz otoyolu ile bağlantı ve Karadeniz bağlantılarını kapsamaktadır.

Malta'nın TEN-T Deniz otoyolları için kolaylık ve çevresel etki çalışmaları 2004 yılında başlamıştır. Akabinde iyileştirme çalışmaları için bir dizi proje belirlenmiştir. Yukarıda belirtildiği gibi Malta için en büyük sorun olan karayolu

trafiğine alternatif olacak bu proje, hem yerel halk, hem turistler, hem sürücüler, hem yayalar için fazla erişilebilirlik sağlayacak ve güvenliğini artıracaktır. 2004 yılında yapılan fizibilite ve çevre etkilerini iyileştirme çalışmaları (European Union, 2014a);

- Mevcut tek anayolun çift anayola yükseltilmesi,
- Çift yolun her iki tarafında çalışan bisiklet yolları ve yürüyüş yolları için bir patika,
- Mevcut kavşakların kapasitesini artıracak yeni kavşaklar,
- Çevresel sürdürülebilirliğin artırılması için LED aydınlatma ve sinyalizasyon, sırtına su depoları gibi önlemler alınmaktadır.

2.2. Ulusal Taşımacılık Eylem Planları

2.2.1. Malta Ulusal Elektromobilite Eylem Planı

Malta Ulaştırma Kurumu ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan bu eylem planı, yerine getirmesi gereken bir dizi AB yükümlülüğü ile Malta'nın 2020 İklim Değişikliği ve Enerjisi faaliyetlerini kapsamaktadır. Temel hedef, Malta'da kara taşımacılığını çevresel sürdürülebilirliği izlemek, olumsuz ulaşım çevre dışlıklarının azaltılmasına katkıda bulunacak önlemlerin alınmasını sağlamaktır. Bu eylem planında elektromobilite terimi, elektrikli güç aktarma teknolojisi, araç bilgisi ve iletişim teknolojileri ile bağlı altyapıların, araçların ve filoların elektrikli kullanımını sağlama kavramını temsil eder (Malta National Electromobility Platform, 2013:21). Elektromobilite sadece bir akü ile elektrikli aracın kullanımı değil, farklı enerji kaynağı tarafından üretilebilen her türlü hareketliliği içerir. Yani elektrik motoru ve pil veya yakıt hücresi kullanan her şey elektromobilite tanımına girmektedir(Malta National Electromobility Platform, 2013:21).

Bu yenilik çabaları sayesinde yakıt verimliliği sağlanırken, olumsuz çevresel etkiler minimum seviyeye indirilmiş olacaktır. Bu eylem planı ile elektromobilite terimi altında Hibrid elektrikli araç (HEV), Hidrojen yakıt pilli elektrikli araçlar (FCEV) ve Akü elektrikli araçlar (BEV) tanınmıştır. Ülke içinde bakanlıklar tarafından satın alınan tüm araçların % 25'inin Akü elektrikli araç (BEV) olması gerektiği kararı alınmıştır ve hükümet, bu karara göre yüzdeyi kademeli olarak ve piyasadaki araçların mevcudiyetine göre artıracağını bildirmiştir. Yalnızca şarj edilebilir pil paketlerinde depolanan kimyasal enerjiyi kullanan, ikincil bir kaynağı olmayan elektrikli araç türlerinin kullanılması uzun vadede olumlu çevresel sonuçlar

getirecektir. Malta Ulaştırma tarafından benimsenen plana göre, mevcut ve gelecekteki nüfus artışı, ekonomik büyüme ile birleştiğinde, enerji talebini artıracak, fosil yakıtlar, sınırlı arzları ve çevresel etkileri nedeniyle bu talebi karşılamak için yeterli olmayacağı düşüncesindedir. Bu temel düşünce ile yenilenebilir enerji kaynaklarından üretilen temiz ve verimli yakıtlarla çalışan bir dünya sağlamak için elektromobilité çalışmalarının sürdürülmesi savunulmaktadır. Yerel emisyonların azaltılması için elektromobilité aküsü ile elektrikli araçların çevreyi toz ve gürültüden arındırabilecek önemli çözümler olarak kabul edilmiştir. Malta Ulaştırma tarafından hazırlanan bu planın uygulanması için zaman periyodu, 2020 için belirlenen AB hedeflerinin zaman periyodu ile aynı döneme gelecek şekilde belirlenmiştir. Ve bu projeye alınan önlemleri beklenen sonuçları aşağıdaki gibidir (Malta National Electromobility Platform, 2013: 70);

- Hava kalitesinin artırması,
- Sera gazı emisyonlarının azaltılması, daha temiz çevre,
- Avrupa Komisyonuna sunulan ulusal hava kalitesi eylem planının uygulanmasına katkıda bulunmak,
- İklim değişikliği ve enerji paketi kapsamında ulaşım hedefi için (RES) yenilenebilir enerji kaynakları yakıtına katkı sağlamak,
- Trafik kaynaklı gürültü kirliliğinin azaltılmasıdır.

2.2.2. Hava Kalitesi Eylem Planı

AB'nin 1996/62/EC sayılı hava kalitesi direktifine istinaden hazırlanmış trafik önlemleri için hava kalitesi eylem planıdır. Malta Çevre ve Planlama Otoritesi (MEPA) ve Malta Ulaştırma Otoritesi tarafından ortaklaşa hazırlanan Hava Kalitesi Planı raporu, hava kalitesinin iyileştirilmesi üzerine kısa ve orta vadeli tedbirler önermektedir. Konu direktif için alınan tedbirler aşağıdaki hedeflere ulaşmayı amaçlamaktadır (MEPA and ADT, 2009:5).

- Taşıt kullanımından kaynaklanan emisyonların azaltılması
- Toplu taşıma araçlarının teşvik edilmesi,
- Karayolu ağını verimli bir şekilde yönetmek,
- Daha temiz araç teknolojilerinin kullanımını teşvik etmek,
- Yeni gelişmelerin trafik üzerindeki etkilerini azaltmak,

Gibi önlemlerle ada halkı daha temiz bir hava için daha çevreci bir bilince ulaşmak üzere teşvik edilmektedir.

2.2.3. Ulusal Ulaştırma Stratejisi ve Ulaştırma Ana Planı

Malta Entegre Ulaşım Stratejisi Müdürlüğü, Malta'nın kara, deniz, hava olmak üzere tüm ilgili taşıma modlarını kapsayan Ulusal Ulaştırma Stratejisi 2050 (NTS) ve Ulaştırma Ana Planı 2025'i (TMP) oluşturmuştur. Ulusal Ulaştırma Stratejisi aracılığıyla Malta hükümet, Malta'nın uzun vadede nerede olmak istediğini, oraya ulaşmak için gereken stratejik yönü vizyonunu geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Malta'nın AB yapısal ve inovasyon fonlarına (2014-2020) erişebilmek üzere hem yük hem de yolcu taşımacılığı ihtiyaçlarını analiz etmek ve planlamak gerekliliği için Malta Ulaştırma, hem JASPERS (Avrupa Bölgelerindeki Projeleri Destekleme Ortak Yardımı) hem de INECO-Systematica Konsorsiyumu (İspanya ve İtalya'dan özel sözleşmeli uzmanlar) ile çalışmaktadır (Transport Malta, 2020a). Bu amaçla ulusal bir taşımacılık sistemi modeli oluşturulmuştur. Bu sistemi iyileştirmek ve ulusal ulaştırma ana planını geliştirmek için belirlenen vadelere kadar gerekli testler, incelemeler, değerlendirmeler yapılmaktadır. Eurobarometre³ tarafından 2013 yılında yapılan tutum anketinde Malta'nın, hareketlilik, kirlilik ve gelişme potansiyeli ile ilgili göstergelerin ilk üçünde yer aldığı bildirilmiştir. Sınırlı yol kapasitesi, yoğun araç kullanımı sebebiyle karayolu taşımacılık modelinin kritik durumda olduğu bilinmektedir. Bu sebeplerle ulusal bir taşımacılık modelinin varlığı kısa, orta ve uzun vadede karşılaşılabilecek sorunlara çözüm bulabilmek adına önemli bir adım olmuştur. Belirlenen taşıma modeli planı 2020 ve 2025 olmak üzere iki yılı ele almaktadır ve bu yıllar için öngörülebilecek bir dizi senaryonun etkisini karşılaştırılmaktadır.

2.3. Malta'da Akıllı Taşımacılık Sistemi (ITS)

İlk olarak 2011 yılında Malta Ulaştırma, geleceğe yönelik ulaştırma faaliyetlerinin kontrolünü sağlamak, özellikle Malta ve Gozo'nun daha geniş bölgelerinde trafik sisteminin entegre bir şekilde görüntülenmesini ve yönetmesini sağlayacak Akıllı Trafik Yönetim Sistemi (ITMS) geliştirme adımı atmıştır. Bu Akıllı Trafik Yönetim Sistemi sayesinde Malta'nın trafik güzergahları üzerindeki işaretler aracılığıyla, medya aracılığıyla ve çevrimiçi olarak gerçek zamanlıya yakın bilgileri yol kullanıcılarına aktarmasına izin vermektedir. Malta Ulaştırma Bakanlığı'nın sunduğu rapor ile Akıllı Taşımacılık Sistemi Eylem Planı 2013-2017 ve 2018-2020 dönemlerini kapsayan iki aşamaya ayrılmıştır. İlk aşama

³ Eurobarometer: Avrupa kurumlarının tüm AB Üye Devletlerinde düzenli kamuoyu araştırmaları

çalışmalarında kapsamlı ve bütünsel bir Kentsel Trafik Yönetim ve Kontrol (UTMC) sisteminin kurulması üzerine aşağıdaki eylemler üzerine projeler geliştirilmiştir (Transport Malta, 2013:30);

- CCTV ağı,
- Dinamik bir mesaj işareti ağı,
- Elektronik park yönlendirme sistemi
- Kentsel Trafik Yönetim ve Kontrol Sistemi (UTMC),
- Karayolu uyarı yönetim sistemi,

Malta'nın mevcut ulaştırma politikası çerçevesinde ITS sistemi yönetimi için hazırlanmış amaç ve hedefler aşağıdaki gibidir(Transport Malta, 2013:30);

- Bireysel araba kullanımından toplu taşıma modlarına % 8'lik bir geçiş elde etmek,
- Yolculuk sürelerinde % 15 iyileşme sağlamak,
- Malta'nın iklimsel değişiklik ve enerji hedeflerinde olumlu katkılar elde etmek,
- Mevcut trafik yoğunluğundan doğan çevre ve hava kirliliği seviyelerinin iyileştirilmek,
- Yol güvenliğinin sağlamak, meydana gelen kaza seviyelerinin azaltılmasını sağlamak,
- Trafik yönetiminin iyileştirilmek,
- Temiz ve verimli ulaşım sistemlerinin ve toplu taşıma hizmetlerinin sağlanmaktadır.

Bu hedeflerin uzun vadede sürdürülebilir olması, diğer Avrupa ülkelerinin hedefleriyle uyum sağlaması, ulaşım ve seyahatte daha verimli, daha rekabetçi hareketliliğin sağlanması, daha temiz ve daha güvenli hale getirilmesi beklenmektedir.

3. Avrupa Birliği Öncesi Malta ve Avrupa Birliği Üyeliğinin Malta'nın Lojistik Sektöründe Etkileri

Malta uzun yıllar boyunca Avrupa Birliği'ne katılım başvurusunda bulunup üyeliğe giriş kabulü döneminde zorluklarla karşılaşmıştır. Nihayetinde ilk olarak 2004 yılında AB'ye katılımı gerçekleşmiştir. Bugün Avrupa Birliği içinde coğrafik olarak en küçük Avrupa devleti konumundadır. Geçmişten günümüze yıllar içinde hem AB üyeliğinin katkısıyla hem de küreselleşmenin getirdiği sonuçlarla Malta

içinde hem olumlu hem olumsuz birçok değişiklik gerçekleşmiştir. Malta, 1 Mayıs 2004 tarihinde Kıbrıs ve sekiz Orta ve Doğu Avrupa ülkesi ile birlikte resmi olarak Avrupa Birliği'ne üye devleti olmuştur. Bu dönem aynı zamanda Avrupa Birliği'nin genişlemesi açısından önemli bir dönemdir.

Üyeliğin getirdiği etkilerle, ekonomik geçiş ve artan düzensiz göç konularında zorluklar yaşanmış olsa da, Akdeniz'in ortasında küçük bir ada ülkesiyken AB üyeliği sonrası jeopolitik ilgisinin artması önemli gelişmelerden biridir. Üyeliğin getirdiği yenilikler, uluslararası girişimler siyasi, ekonomik ve sosyal gelişmelere yol açmıştır. Ülke ekonomisi daha çok hizmete dayalı ekonomiye dönüşmüştür. Üretim imalat sektörü daha kaliteli daha yüksek değerli mallar üretmeye başlamıştır. Yapılan altyapı değişiklikleriyle daha düzenli bir taşımacılık sistemine geçilmiştir. Altyapı ve ülke gelişimi için yapılan yatırımlar üzerine miras ve tarım ek fonlardan yararlanılmıştır. Üyelikle birlikte kullanılan para birimi de değişmiştir. Önceden kullanılan para birimini yönetme riskini taşımak yerine Euro kullanımı para yönetim şeklini değiştirmiştir. Euro kullanımı, Malta'nın ticaret fırsatlarından daha iyi yararlanmasına katkı sağlamıştır. Birliğe dahil olarak üyelik sayesinde Avrupa ve dünyanın karşı karşıya kaldığı siyasi konularda söz ve görüş sahibi fırsatı kazanmıştır ve Avrupa Konseyi içinde tüm Avrupa ülkeleriyle eşit konumda yer almaktadır. Aynı zamanda Avrupa Parlamentosu içinde de yer alan temsilcileriyle Malta ülke mevcut durumunu, vatandaşlarının halkını savunma söz hakkına sahiptir (Malta EU 2017, 2020).

Patrick Tabone tarafından hazırlanan "Malta'nın On yıllık AB Hikayesi" çalışmasından alınan bilgilere göre, ülke yönetiminde AB mevzuatı ve diğer Üye Devletlerin deneyimleriyle ortak kararlar daha iyi bir yol izlenmesini sağlamıştır (Tabone ve Nardelli, 2014). Üyeliğin getirdiği yönetim şekliyle Malta, finansal hizmetler ve vergilendirme ile ilgili olarak AB yasalarını kabul etmiştir. AB hazırladığı düzenlemeler, projeler, programlara yaklaşımında ülke, yenilikçi olarak uygulama faaliyetlerine geçmiştir. Eğitime daha büyük yatırımlar yapılmış, verimli iş gücü kapasitesinin artırılması hedeflenmiştir. Ülkeye yatırım yapmak isteyen şirketler için oldukça verimli, ancak düşük maliyetli bir işe alım havuzu sağlamıştır. Akdeniz kıyı şeridinde sahip sekiz AB Üye Devletleri (Hırvatistan, Kıbrıs, Fransa, Yunanistan, İtalya, Malta, Slovenya, İspanya), arasında büyük ekonomik büyümeye sahip, en düşük işsizlik oranına sahip ülke konuma yerleşmiştir (Eurostat, 2018).

Olumsuz çevresel etkileri azaltmaya yönelik hava ve deniz suyunun kalitesini ölçmeye ve enerji üretimi için kullanılan yakıtlardaki kükürt seviyesini azaltarak iyileştirmeye yönelik stratejiler uygulanmaya başlanmıştır.

3.1. Sürdürülebilir Hareketlilik Projeleri

Ocak 2017'de Avrupa Komisyonu Malta'nın Ulusal Ulaştırma Stratejisi 2050 ve Ulaştırma Ana Planı 2025'i resmi olarak onaylanmıştır. (Transport Malta, 2018). Ayrıca AB tarafından kabul edilen Malta Ulusal Elektromobilite Eylem Planı (MNEAP) doğrultusunda sürdürülebilir hareketlilik ile ilgili bir dizi girişim çalışmaları yapılmış ve Avrupa Komisyonu onayıyla aşağıdaki projeler oluşturulmuştur (Transport Malta, 2018: 89);

- GROW SMARTER (2015-2020)
- DESTINATIONS (2016-2020)
- PROMETEUS (2017-2020)
- ENERNETMOB (2017-2021)

GROW SMARTER (2015-2020)

Konu proje kamu kuruluşları, yerel yönetimler ve özel sektörden oluşan Avrupa Birliği genelindeki 39 ortaktan oluşmaktadır. Proje tüm Avrupa Birliği taşımacılık sektöründe sürdürülebilirliğin sağlanması için ekonomik, sosyal ve çevresel konuları içeren 12 akıllı çözüm sunmaktadır. Projenin üç ana hedefi vardır. Bu hedefler, tüm Avrupa vatandaşlarının yaşam kalitesini artırmak, taşımacılıkta çevresel etkileri azaltmak ve Sürdürülebilir bir ekonomik gelişme yaratmaktır (Transport Malta, 2018: 89).

Proje 12 akıllı çözüm içeriyor olsa da, Malta Ulaştırma adada uygulanabilecek iki konuya odaklanmaya karar vermiştir. Projenin bu maddeleri akıllı çözüm 11, karbondan arındırma ve daha iyi hava kalitesi için alternatif yakıtla çalışan araçların kullanımını teşvik etmek üzeredir. Malta Ulaştırma, elektrikli taşıtlar için şarj altyapısının kullanıcılarına en iyi hizmeti sunmak, gelişen teknolojinin avantajıyla, daha kolay ve aynı zamanda rekabetçi bir pazarı sürdürmek üzere gelişmeleri hedeflemektedir. Diğer akıllı çözüm 12, akıllı mobilite eylemidir. Bu proje araç paylaşımı üzerinedir. Geleneksel otomobil paylaşımı, elektrikli araba paylaşımı ve belirli kentsel alanlarda e-bisiklet paylaşımı (PEDELEC) gibi eylemlerden oluşmaktadır (Elektrikli Mobilite Malta, 2020).

DESTINATIONS (2016-2020)

AB araçları başlığında CIVITAS programı olarak ele alınan Destinations projesi, CIVITAS programı kapsamında finanse edilmektedir. Projeye yönelik alınan önlemler Valletta bölgesinde test edilmektedir ve alınan önlemler hem yolcu hem de yük sektörlerinde turizmin ve artan ulaştırma talebinin yarattığı etkinin azaltılmasına yöneliktir (Transport Malta, 2018:89). Proje aynı amaçla altı ülkeyi bir araya getirmektedir. Bu ülkeler; Valletta, (Malta) ile birlikte, Funchal (Portekiz), Las Palmas (İspanya), Elba (İtalya), Rhetymno (Yunanistan), Limasol (Kıbrıs) olmak üzere aynı amacı taşımaktadırlar.

Valletta bölgesinde var olan yoğun trafik sıkışıklığı, gecikmeli yolculuklara yol açan ulaştırma problemlerinin azaltılması ve geleceğe yönelik verimli ve etkili ulaştırma politikası geliştirmek için adımlar atılmıştır. İlk adım Valletta ve çevresi için sürdürülebilir bir kentsel hareketlilik planı (SUMP) hazırlamaktır. Ulaştırma hareketliliğinin iyileştirilmesi ve taşımacılıkta beklenen taleplerin karşılanması için yenilikçi çözümlere odaklanılacaktır. Bir diğer adım, e-bisiklet paylaşımının ve araç paylaşımının faaliyete geçirilmesidir. Bu projenin desteklenmesi trafik yoğunluğunu azaltıcı, özellikle turistler için ulaşım çözümü sağlamak amacıyla planlanmıştır. Bir diğer adım yine sürdürülebilir bir kentsel lojistik planı üzerinedir. “Son kilometre mal teslimi(last mile delivery)” olarak isimlendirilen eylem ile şehir içi mal teslimatında sürdürülebilir ve yenilikçi yollar tercih edilmesi üzerine hazırlanan eylem planıdır. Teslimatların enerji tasarruflu araçlar ile yapılması trafikte aktif yol kullanıcılarının yüksek kirletici araçları ulaştırma otoritesine rapor etmesine olanak tanıyan bir uygulama geliştirerek çevreyi kirletici araçların yoldan kaldırılması yönelik bir tasarım planlanmıştır. Bir başka adım, hazırlanacak bir telefon uygulaması ile özellikle turistler arasında sürdürülebilir hareketliliği teşvik etmek üzere ulaşım çözümü sağlamaktır. Son olarak Valletta için planlanan akıllı park yönetim sistemi ile kullanıcılarına mevcut park yeri hakkında bilgi veren sensorların ve değişken mesaj işaretlerinin kurulmasıyla da devreye alınacaktır. Park yeri bulmanın her zaman problem olduğu yoğun Valletta şehrinde bu uygulama azaltılmasına katkıda bulunacaktır.

Sonuç olarak altı farklı turistik bölgede faaliyete geçirilen bu proje eylemleriyle sunulan çözümler, kentsel erişilebilirliği, ulaşım hizmetlerinin maliyet

etkinliğini ve entegrasyonunu geliştirmeyi ve emisyonları ve enerji tüketimini azaltmayı amaçlamaktadır (European Union, 2020h).

PROMETEUS (2017-2020)

Ulaşımında sürdürülebilir ve düşük karbonlu alternatif çözümler sunmaya odaklı olan AB politikalarının projelerinden biridir. “Interreg Avrupa” kapsamında finanse edilmektedir. Interreg, Avrupa Birliği'nin proje finansmanı yoluyla sınır ötesi işbirliğini destekleyen, mevcut zorlukları ele almak ve sağlık, çevre, araştırma, eğitim, ulaşım, sürdürülebilir enerji ve daha fazlası gibi alanlarda ortak çözümler sunmaya çalışan araçlarından biridir (Interreg, 2020). Proje Interreg tarafından yönetilmekte, beş ortak ülke tarafından e-mobilitiyi teşvik etmek amacıyla oluşturulmuştur. Bu ülkeler Malta, Carinthia (Avusturya), Lazio (İtalya), Prešov (Slovakya) ve Castile ve Leon (İspanya) olarak proje çalışmalarının, değiş tokuş edilecek iyi uygulamaların tanımlanması ve karşılaştırılması üzerine çalışmaktadırlar. Her bölgede ele alınan politika araçlarının geliştirilmesi için bölgesel eylem planlarının hazırlanması hedeflenmiş, planların takibi için bir uygulama geliştirilmesi kararı alınmıştır.

Proje kısaca, Malta adalarına elektromobilitiyi daha iyi tanıtmaya ve tanıtmaya devam edecek güncellenmiş bir eylem planıdır. Malta grup içinde proje lideri konumundadır. Genel olarak ülkeler, tüm sektörlerde minimum çevresel etki üzerine, düşük karbon emisyonlu ekonomiye geçişi, sürdürülebilir taşımacılık ve alt yapı gelişimi, yeniliklerin ve teknolojik gelişmelerin takibi ve uyumu üzerine çalışmaları yürütmektedirler.

ENERNETMOB (2017-2021)

Enernetmob, Malta Ulusal Elektromobilite Eylem Planı (MNEAP) altında elektromobilite çözümleri geliştirecek, elektrikli ulaşım yatırımlarına odaklı AB finansman desteği kapsamında yürütülen çalışmalardan oluşmaktadır. Bölgeler arası elektromobilite ağı oluşturmak için ortak standartlara ve düşük karbon politikalarına göre paralel sürdürülebilir elektromobilite planları tasarlamayı, yapılacak test çalışmalarıyla elde edilen verileri geliştirmeyi amaçlamaktadır (Transport Malta, 2018:89). Malta'da odaklanılacak çalışma, liman bölgelerinde hızlı şarj altyapısı kurmak ve Prometheus Projesi aracılığıyla gerçekleştirilecek çalışmalarla Malta ulusal elektromobilite eylem planında alınan önlemlerin test edilmesini sağlayacaktır.

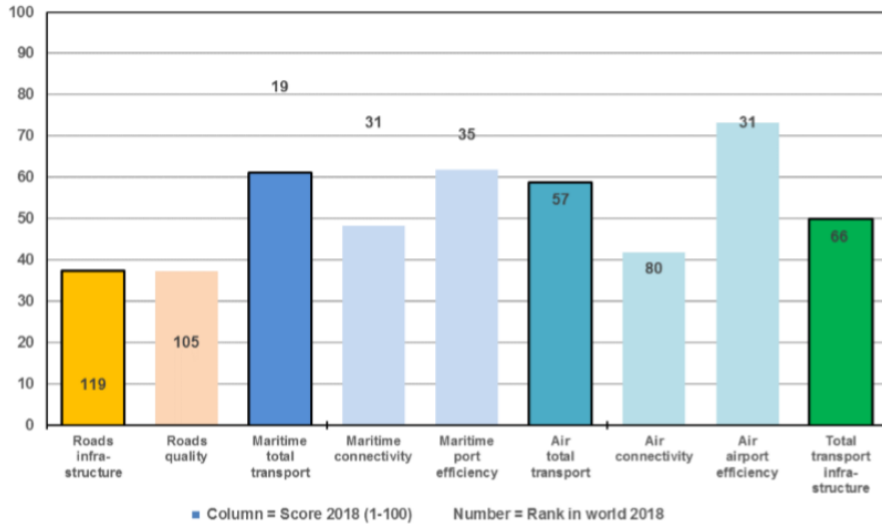
4. Malta'nın AB'nin Lojistik ve Taşımacılık Sektöründeki Yeri

Önceki başlıklarda da değinildiği gibi, bulunduğu konum sebebiyle Akdeniz'in merkezinde yer alan Malta, Avrupa, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'yu birbirine bağlayan bir noktada, bütün pazarlara kolay erişimi sağlama avantajı taşımaktadır. Lojistik sektörü, tüm dünyayı birbirine bağlayan fiziksel ağ olarak hizmet verirken, Malta'nın lojistik sektöründe bulunduğu konumun değeri oldukça önemlidir. Bu konumun sağladığı avantaj ile bugün Malta Freeport limanı, hem lojistik merkez olarak, hem de aktarma limanı olarak değerli bir konumdadır. Birçok şirket, Güney Avrupa ve Kuzey Afrika'daki uluslararası operasyonlar için Malta'yı ticaret, bölgesel depolama, dağıtım ve pazarlama için bir lojistik merkez olarak kullanmaktadır. İki uluslararası limana sahip olan Malta'nın Valletta Grand Harbour limanı yoğun olarak Kruvaziyer Terminali ve Ro-Ro ve dökme yük tesisleri hizmeti verirken, Marsaxlokk Malta Freeport limanı, kapasitesini daha çok konteyner gemilerine hizmet vermek üzere artırmış, önemli bir konteyner aktarma merkezi haline gelmiştir. Planlanan ve gelişmekte olan altyapı sistemiyle Malta Freeport içinde sağlanacak katma değerli lojistik hizmetleri içinde liman kapasitesi artarak faaliyet gösterilmesi hedeflenmiştir. AB Trans-Avrupa ulaştırma (Ten-T) projelerine Deniz Otoyolları projesi projesinin de dahil edilmesiyle Baltık Denizi'nden Doğu Akdeniz'e ve Karadeniz'e uzanan AB sularında dört ana deniz taşımacılığı ağı oluşturulmuştur. Malta'nın da bu ağı batı otoyollarına dahil edilmesi hem Marsaxlokk Freeport limanının hem Valletta limanının faaliyetlerinde sağlanacak artışlar jeopolitik konumunun önemini artırmıştır (Times Malta, 2013). Bu proje ile liman ve terminallerin sadece fiziksel alt yapısının değil, liman yönetimi uygulamalarının da geliştirilmesi ve iyileştirilmesi odak noktası olmuştur.

Konumunun sağladığı avantajlar fazlayken, bir ada olarak Malta'nın sahip olduğu dezavantajlar da vardır. Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan "Avrupa Birliği'nde Ulaşım Güncel Eğilimler ve Sorunlar" raporunda mevcut duruma ve problemlere değinilmiştir. Bu rapordan yola çıkarak özetle karayolu taşımacılığında tıkanıklık ve kirlilik konusu ve altyapı yatırım açığı güncel ülke problemi olarak ele alınmıştır. Karayolu tıkanıklığı üzerine ele alınan sorun, yetersiz yol ağından kaynaklanmaktadır. Bir ada ülkesi olarak sınırlı yol kapasitesi varken, kullanılan bireysel özel araçların sayısı artmaya devam etmektedir. Sonuç olarak bu durum yüksek motorizasyon oranı ve artan CO2 emisyonlarına sebep olmaktadır. Ulaşım

kullanılan yenilenebilir enerjinin payı önceki yıllara göre yükselmiş olsa da, AB ortalamasının 2020 hedefinin önemli ölçüde altında olduğu sonucuna varılmıştır. Bu olumsuz etkilerin iyileştirilmesi için alınan önlemler AB ortaklığıyla yürütülen elektromobilité projeleridir. Ülke içinde sadece karayolu taşımacılığı gerçekleşmesi, demiryolu ve iç suyolları türleri için yeterli kapasitenin olmaması sebebiyle çok modlu taşımacılık olanağı bulunmamaktadır. Sadece karayolu alternatifi mevcut iken, karayolunun mevcut sorunlarını azaltacak çalışmaların ve yatırımların yapılması ele alınacak tek çözüm olarak gözükmektedir. Dünya Ekonomik Forumu, 2018 Küresel Rekabetçilik Raporundan elde edilen istatistiğe göre Malta, sınırlı karayolu ağı ve trafik sıkışıklığı gibi sebeplerle, yol altyapısının kalitesi bakımından düşük sırada kaldığı belirtilmiştir (Diemer ve Dittrich, 2018:112).

Grafik 8. Malta Yol Altyapısının Kalitesi Grafiğı;



Grafik kaynağı: Dünya Ekonomik Forumu, 2018 Küresel Rekabet Raporu (Diemer ve Dittrich, 2018:112)

Malta Ulaştırma kurumu yetkilileri, mevcut sorunların birçoğunu içeren tutarlı bir strateji geliştirmek için önemli çabalar göstermiş olsa da, Malta AB ortalamasının altında bir GSYİH'ye sahip olduğu için ve büyük altyapı projelerinin finansmanının oldukça güç olduğu kabul edilmiştir (Diemer ve Dittrich, 2018:109). Ele alınan diğer problem altyapı eksikliğidir. Yukarıda değinildiği gibi artan araç kullanımı, trafiğin yoğunluğu çevre ve hava kirliliğine sebep olurken, artan yoğunluk mevcut alt yapının da yetersiz olmasına sebep olmaktadır. Taşımacılık, turizm gibi sektörlerle artan ekonomik faaliyetler, mevcut altyapı darboğazlarını şiddetlendirerek çevresel kaynaklar üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. Aynı rapordan elde edilen bilgiye göre Malta'da araba ve otobüs kullanımı sebebiyle karayolu

taşımacılığı ortalaması, AB karayolu taşımacılık ortalamasından daha büyük bir paya sahiptir (Directorate-General Transport, & Statistical Office of the European Communities, 2018).

AB “2019 Malta Ülke Raporu”nda taşımacılık alanında yapılan değerlendirmelere göre, karayolu ağındaki trafik sıklığı, alternatif ulaştırma modları için sınırlı kapsam ve karayolu toplu taşıma altyapısının eksikliği nedeniyle önemli bir zorluk olmaya devam ettiği belirtilmiştir (European Union, 2019b:55). Sürdürülebilir, iklime dirençli, akıllı, güvenli ve intermodal bir Trans Avrupa Ulaşım Ağı geliştirmek için yüksek öncelikli yatırım gerekliliğine yönelik aşağıdaki maddelerin gerçekleşmesi gerektiği ele alınmıştır (European Union, 2019b);

- Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları çerçevesinde, özel araçlara bağımlılığı azaltmak için sürdürülebilir ve taşıma, bisiklet, özel otobüs şeridi ve akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi yoluyla yerel hareketliliğe destek verilmesi,
- Karayolu ve deniz taşımacılığının karbondan arındırılmasını desteklemek için altyapının yerleştirilmesi (örn. Dijital bağlantılı yollar, alternatif yakıtlar altyapısı),
- Tüm ulaştırma modlarında güvenlik ve enerji verimliliğini artırmak ve ulaştırma sektöründeki yenilenebilir enerji kaynaklarının payını artırmak için önlemlerin alınması sürdürülebilir taşımacılık hareketliliğini hızlandıracaktır.

Yapılan değerlendirmelerde görüldüğü gibi, özellikle altyapı kapasitesi yetersizliği, yoğun trafik sorunu, artan araç kullanımı ülkeyi olumsuz etkilemiştir. Gelişim üzerine yapılan hareketlilik planları bu maddeler doğrultusunda ilerlemelidir. Mevcut alt yapı ve karayolu sorunları üzerine 2014-2024 yılları arasında Malta Ulaştırma ve Malta hükümeti tarafından planlanan Yol Güvenliği Stratejisi planına göre 2020 yılına kadar ölümlerde %50, ağır yaralanmalarda %30 ve hafif yaralanmalarda % 20'lik bir azalma hedefi belirlenmiştir (Diemer ve Dittrich, 2018:110).

Maria Attard, Philip Van Brockdorff ve Frank Bezzina tarafından hazırlanan binek araçların dış maliyetleri adlı çalışmada, Malta Adaları ve Avrupa Birliğine giriş dönemiyle elde edilen ulaştırma sonuçlarını analiz etmek, değerlendirmek amacıyla Malta karayolu taşımacılığında verimli, tutarlı ve ülke için bölgeler arası ulaşımında kolaylık sağlayacak bazı politika önlemleri ele alınmıştır (Attard,

Brockdorff ve Bezzina, 2015:19). Bu önlemlerden biri toplu taşımacılığın verimliliğinin ve kullanımının artırılması üzerinedir. Bir diğeri akıllı ulaşım hizmetlerinin geliştirilmesiyle karayolu trafik ağının daha verimli kullanımı, alt yapı darboğazlarının giderilmesi çalışmalarıdır. Kullanılan ulaşım ağında yürüyüş ve bisiklet alanlarına da yer verilmesi, yürüyüşün ve bisiklet kullanımının teşvik edilmesi konusunda faydalı olacaktır. Planlanan projelerde elektrikli hareketlilik ve araç paylaşımının artırılması, bireysel kullanımda araç sayılarının azaltılması ve ulaşımın daha sürdürülebilir hale getirilmesini sağlayacaktır. Alınacak bu tarz trafik önlemlerine ek olarak trafik akışının yoğun olduğu çalışma ve okul saatlerinin optimize edilmesiyle ulaşım sorununda bir denge sağlanabileceği düşüncesine varılmıştır. Planlanan alternatif yakıtlı araçlar ve şarj noktaları pazarı hala gelişmekte olduğu için, henüz gelişme üzerine bir eğilim gözlemlenmemiştir fakat uzun vadede olumlu eğilim beklenmektedir. Dünya Ekonomik Forumu, 2018 Küresel Rekabetçilik Raporundan elde edilen istatistiğe göre Malta, sınırlı karayolu ağı ve trafik sıkışıklığı gibi sebeplerle yol altyapısının kalitesi bakımından düşük sıradadır.

Dünya Bankası tarafından yayınlanan lojistik performans göstergesine göre Malta, 2010-2018 yılları arasında gümrük, altyapı, uluslar arası sevkiyat, lojistik hizmet kalitesi, yük takibi ve izlenebilirliği, yüklerin zamanında teslimatı konularında diğer AB ülkelerine kıyasla genellikle daha düşük puan almıştır (Diemer ve Dittrich, 2018:110). 2018 LPI verilerine göre Malta lojistik performansında 2.81 puan ile değerlendirilmiştir (The World Bank, 2018).

5. SWOT Analizi

Aşağıda bir ada ülkesi olarak Malta'nın sahip olduğu güçlü yanları, zayıf yanları, fırsatları ve tehditleri ikincil kaynaklara dayanan veriler ve eklenen bireysel yorumlar neticesinde derlenip ele alınmıştır. (Mita- Malta Information Technology Agency, 2020; ECORYS Nederland BV, 2006; Zahra, 2012: 71)

Güçlü Yönleri

- Stratejik konumu,
- Doğal stratejik limanları,
- Rekabetçi bayrak özelliği,
- Havaalanı altyapısının kaliteli bağlantısı,
- İstihdam gücü ve eğitim altyapısı;

- Yerel halkın iklim değişikliği ve sağlık konularında gelişim bilincinde olması,
- Politik olarak istikrarlı, güvenli güçlü sosyal yapı,
- Doğrudan yabancı yatırımları çeken sanayi üssü,
- Birçok sektörde hizmet verilmesini sağlayan iklim koşulları,
- Çok dilli nüfus, uluslararası istihdam gücü,
- Avrupa Birliği'ne üyeliği ile çevre sorunlarının öncelik haline gelmesi,
- AB'nin çevre konularında finansman kaynağı olması,
- Ülkenin gelişime uyum ve dayanıklılık kültürüne sahip olması,
- Yüksek düzeyde sosyal bağlara ve çeşitli güvenlik ağlara sahip olması,
- Adanın küçük oluşu sayesinde fikirlerin daha hızlı yayılması, daha hızlı uyarlanabilirliği, iletişimin daha kolay ve gözetimin daha iyi olması

Zayıf Yönleri

- Kentsel trafik sıkışıklığı,
- Çevreye olumsuz etkiye sebep olan yüksek bir motorizasyon oranı,
- Yetersiz yol yapısı,
- Demiryolu ve iç suyuolları alternatifsizliği,
- Ülke içinde sürekli mevcut yol iyileştirmelerinin olumsuz çevresel etkileri,
- Yüksek nüfus yoğunluğu ve günden güne artan araç miktarı,
- Nüfusunun küçük olması nedeniyle ölçek ekonomilerine ulaşma zorluğu,
- Çevresel sürdürülebilirlik ve enerji altyapısının durumu,
- Yenilenemeyen enerji kaynaklarına yüksek bağımlılık,
- Taşımacılıkta niteliksiz işgücü ve yetersiz eğitim seviyeleri,
- KOBİ'ler için yeterli destek yapılarının eksikliği,
- Çevre sorunlarının siyasallaşması,
- İklim değişikliği risklerinin pek çok kişi tarafından bilinmemesi,
- Hizmet sunumunda, müşteri hizmetlerinde kalite eksikliği,
- Ada olmak - Avrupa ana karasının bir parçası olarak kabul görmemek,

Fırsatlar

- AB üyeliğinin katkısıyla AB fonlarından finansman olanakları,
- TEN-T deniz otoyolları projesinin tamamlanması ile Malta'nın Avrupa ve Akdeniz'e erişimi,
- Artan ticaret entegrasyonu,

- Malta ve Gozo adaları arasında sürdürülebilir ulaşım ağı,
- Katma değeri yüksek ekonomik faaliyetlerde çeşitlilik,
- Altyapı ve hizmetlerin iyileştirilmesi,
- Farklı ülkelerden gelen nitelikli iş gücü,
- Araştırma, geliştirmeye yönelik projeler ve faaliyetlerinde artış,
- Uygun fiyatlı, kolay ulaşılabilir ve yüksek hizmet sağlanmasıyla doğrudan yabancı yatırımları çekmesi
- Bazı şirketlerin büyümesi gereken BİT olgunluk seviyesi,
- E-Ticaret, E-Gov programlarının farkındalığı,

Tehditler

- Rekabete sebep olacak yeni hub limanlarının geliştirilmesi ihtimali (ör; Doğu Akdeniz'de Girit, Yunanistan),
- Artan nüfus yoğunluğu, yetersiz kapasiteden kaynaklı tıkanıklıklar ekonomik büyümeyi engelleyebilir ve ulaşım sisteminin sürdürülebilirliğini tehlikeye atabilir
- Yüksek düzeyde göçmenlik, İş hareketliliğinde kültür,
- Araç kullanımından kaynaklı olumsuz çevresel etkiler
- İnovasyon eksikliği,
- Yabancı şirketler için giriş engeli düşük olması,
- Değişime direnç - olgunlaşmamış ulus/kültür,
- Yerel olarak AB finansman sürecinin zorlayıcı olması,

Sonuç olarak, küreselleşme ile dünya ticaretinde özellikle taşımacılık sektöründe meydana gelmekte olan artış, Akdeniz'de bulunduğu konum nedeniyle Malta'nın bölgesel bir denizcilik ve lojistik merkezi olarak faaliyet gösterebilecek oldukça önemli bir yere sahiptir. Bulduğu konum sayesinde dünya ticaretinde sahip olduğu, olacağı fırsatlara ve gelişme potansiyeline göre lojistik sektöründe yatırıma açık bir ülke olduğu ele alınmıştır. Sahip olduğu doğal limanların gelişmesi, terminallerin iyileştirilmesi, deniz ve hava yolu bağlantıları konusunda geleceğe yönelik pozitif çözümler sağlasa da adanın küçük boyutu, nüfus yoğunluğu, yetersiz karayolu alt yapısı, tıkanıklık ve kirlilik oranları adanın sahip olduğu alanı daha iyi kullanması gerektiği sonucunu ortaya koymaktadır. İkinci bölümde ele alınan "AB Lojistik Sektörünün Temelini Oluşturan Hedefler" başlığında yer alan hedeflerin gerçekleşmesi, Malta'ya da büyük katkılar sağlayacaktır. Taşımacılık altyapısının

iyileştirilmesi, akıllı trafik yönetim sistemlerin inovasyonu, daha fazla araştırma ve geliştirme çalışmalarının teşvik edilmesi daha fazla çevre dostu taşımacılık yollarının bulunması Malta'yı canlı bir taşımacılık adası haline getirmek için olumlu adımlar olacaktır. AB üyeliği, Malta'ya özellikle karayolu ağının iyileştirilmesine yardımcı olacak ve önemli bir finansman kaynağı olmaya devam edecek finansman programlarına erişim sağlamıştır. Bu programlardan Trans-Avrupa Taşımacılık Ağlarının (TENT) sayesinde belirli güzergahlar üzerinde yapılan yeniden inşa ve iyileştirme çalışmaları geleceğe yönelik olumlu gelişmelerin ortaya çıkacağına işaretler. Ada ülkesi olarak ülkenin sahip olduğu dezavantajlar olsa da, AB üyeliği ile sahip olduğu AB taşımacılık programları, finansman destekleri, gelişen teknoloji, sürekli iyileştirme ihtiyacı sayesinde uzun vadede olumlu gelişmeler beklenmektedir.



BEŞİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Genel Durumu ve Sektör için Türkiye’nin Önemi

Avrupa ve Asya kıtaları arasında oldukça stratejik bir konumda bulunan Türkiye, kıtalar arasında gerçekleştirilecek ticaret ve taşımacılık sürecinde oldukça önemli bir role sahiptir. Kıtalar arasındaki değerli konumunu ve çalışmanın temelini oluşturan AB ile ilişkisini ele alırsak, AB’nin güney doğu bölümünde komşu rolünde oluşuyla uzak doğuya kesintisiz önemli bir bağlantı sunmaktadır. Güneydoğu Avrupa ulaşım koridorları ucunda yer alan Türkiye, limanları, demiryolları, karayolları ve havaalanları ile bu koridora entegre olabilme şansına sahiptir (Gözüaçık, 2013: 75). Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektöründe ülke konumu, ülkenin taşıdığı büyüme potansiyeli, gelişime ve yatırıma açık oluşu, ülkelerinin birçok ekonomik hedefe ulaşmasında oldukça önemlidir. Türkiye’nin, sektör için nitelikli insan gücü potansiyeli, belirtilen önemli coğrafi konumu ve nispi olarak uygun maliyet yapısı ile lojistik altyapısına ve yüksek bir potansiyele sahip olduğu açıktır (YASED, 2012: 138). Bulunduğu konumun değerine göre ekonomisinin gelişimi için lojistik sektörüne oldukça bağımlı Türkiye, taşımacılık modellerinde sunmak istediği hizmet kalitesi, altyapı sistemleri, işletmecilik yatırımları, taşıma maliyetlerinde rekabet avantajı ve lojistik olanaklar çerçevesinde gelişim odaklı bir ülkedir.

1.1. Türkiye’nin Ulaştırma Politikası

Kalkınma Bakanlığı tarafından 2013 yılında hazırlanan “2014-2018 dönemi Onuncu Kalkınma Planında”, ülkenin 2023 hedefleri doğrultusunda, ekonomik büyüme, daha gelişmiş bir bilgi toplumu, yüksek eğitim ve refah seviyesi odaklılığı, mevcut kaynakların sürdürülebilirliği ve gelişimi, alt yapı yatırımları üzerine birçok hedef ve politika oluşturulmuştur. 2013 yılında hazırlanan Onuncu Kalkınma Planında ilk defa lojistik başlığına değinilmiş ve lojistiğin Türkiye’de gelişimi üzerine planlar yapılmıştır. Bu plan kapsamında, taşımacılık üzerine “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı” açıklanmıştır. Bu programda temel hedef olarak Türkiye’nin ihracat-ithalat odaklı dış ticaretinin büyümesi, sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin büyütülmesi için izlenecek yollar ele alınmıştır. Lojistiğin dünya ticaretinde artan önemi ve büyüme potansiyeli göz önünde bulundurularak belirlenen

program hedefleriyle, Dünya Bankası tarafından ülkelerin gümrük, altyapı, uluslararası gönderiler, lojistik yeterlilik, takip ve izleme ve zamanında teslimat kriterlerinin değerlendirildiği Lojistik Performans Endeksi'nde ilk 15 ülke arasına girilmesi hedeflenmiştir. Fakat 2018 yılında açıklanan verilere göre Türkiye Lojistik Performans Endeksi'nde 3.15 puanla 47. sırada yer almıştır. Dünya Bankası uzmanları tarafından performans endeksi değerlendirilirken lojistik politikalarının gündemini belirleyen 8 farklı kriter dikkate alınmaktadır. Bu kriterler (Kayıkçı, 2018);

- Lojistik hizmet sektöründeki yetersizlikler,
- Küresel değer zincirlerinin yeniden yapılandırılması,
- Tedarik riski ve geri kazanımı (esneklik),
- Tedarik zincirlerinin dijital dönüşümü,
- Tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliği,
- E-ticaret talep zincirleri,
- Lojistik mülkiyet ve altyapı,
- İşbirlikçi iş modelleridir.

Bu kriterlere göre Türkiye'nin Lojistik Endeksinde ilk 15 ülke arasına girmeyi planlarken bulunduğu sıralamadan gerilemesine sebep olan başlıca nedenler (Kayıkçı, 2018);

- Lojistik sektörünün gelişmesi ve genişlemesi için gerekli olan yasal düzenlemelerde ve uygulamalardaki yetersizlikler,
- Gelişen teknoloji kullanımından, yeni trendlerin kullanımından yeterli şekilde yararlanılmaması,
- Mal geçişleri sırasında yaşanan aksaklıklar, beklemler ve uzun araç kuyrukları sebebiyle yeterli gümrük gelişmesini sağlayamayışı,
- Yurt için taşımacılığında karayolu ağırlıklı faaliyet gösterilmesi, karayolunun yüksek nakliye maliyetleri, yetersiz altyapı, yoğun trafik problemi, şehre giriş çıkış saatlerindeki kısıtlamalar,
- Yoğun karayolu trafiğine alternatif sağlayacak denizyolu ve demiryolu gibi diğer taşımacılık türlerinin hala istenilen seviyeye ulaşmaması,
- Üretim tesisleri ve uluslararası limanlar arasındaki bağlantıların yetersizliği ve gelişmemiş iç limanların taşımacılık tesisleri sebebiyle yetersiz yükleme boşaltma kapasiteleri,

- Dış etkenler ve politik riskler, komşu ülkelerdeki siyasi istikrarsızlıklar, güzergâhlardan kaynaklanan değişiklikler sebebiyle zamanında teslimatların gerçekleştirilememesi,

konuları Türkiye'nin lojistik faaliyetlerinin gelişmesinde sahip olduğu engeller sayılmaktadır. Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı" Türkiye'nin 2023 ve sonrası büyümesi, lojistik hedeflerinin gerçekleşmesi, küresel rekabet gücünün yükselmesinde aşağıdaki başlıkları ele almıştır. Mevcut senelerde ele alınan başlıklar lojistik performans endeksinde henüz yeterli aşamaya ulaşmamış olsa da 2023 hedefi için gelişmelerin gerçekleşmesi beklenmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013: 184-185).

- Lojistikte strateji ve kurumsal yapılanmanın oluşturulması: Lojistik sektöründe kurumlar arasında koordinasyonun sağlanması, ulaştırma modları, koridorları, lojistik merkezleri ve diğer lojistik faaliyetler Lojistik Master Planının oluşturulması, ilgili stratejilerin geliştirilmesi gibi çözümler planlanmıştır.
- Şehirlerde lojistik altyapının iyileştirilmesi: Gelişen teknoloji, gelişen şehir yapısı, artan nüfus yoğunluğu, şehirlerin altyapılarının iyileştirilmesi ihtiyacı doğurmuştur. Lojistik faaliyetlerinin optimum seviyede gerçekleştirilmesi için şehirlerde belirli alanların lojistik faaliyetler için ayrılarak lojistik merkezlerin oluşturulması hedefleri düzenli bir şehir lojistiği çözümü sağlayacaktır.
- Gümrük işlemlerinde etkinliğin sağlanması: Gümrük işlemlerinde sadeleştirme ve otomasyon daha çok geliştirilmesi, gümrük geçiş sürelerinin azaltılmasına yönelik aksaklıkların, bekleme sürelerinin en az seviyeye indirilmesi için gerekli çalışmaların yapılması, mevcut gümrük kapılarının modernizasyon yatırımlarının artırılması planlanmaktadır.
- Büyük ulaştırma altyapı yatırımlarının tamamlanması: Tamamlanması beklenen limanların, demiryolu, karayolu alt yapılarının, yüksek katma değerli malların ticareti yoğun olan bölgelerde yeni hava kargo terminali yatırımlarının, mevcut konvansiyonel hatlarda eksik olan elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemleri gibi altyapı yatırımlarının tamamlanması gereklidir.
- Sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet güçlerinin artırılması: Teknolojinin ve küreselleşmenin etkisiyle mevcut yeniliklerin takip edilmesi lojistik sektöründe rekabet gücünde oldukça önemlidir. Teknoloji kullanımı

ile Ar-Ge ve yenilik faaliyetlerinin desteklenmesi küçük büyük ülke içinde faaliyet gösteren tüm lojistik firmalarında destek sağlanması rekabetçi pazarda ayakta kalabilmek için gereklidir.

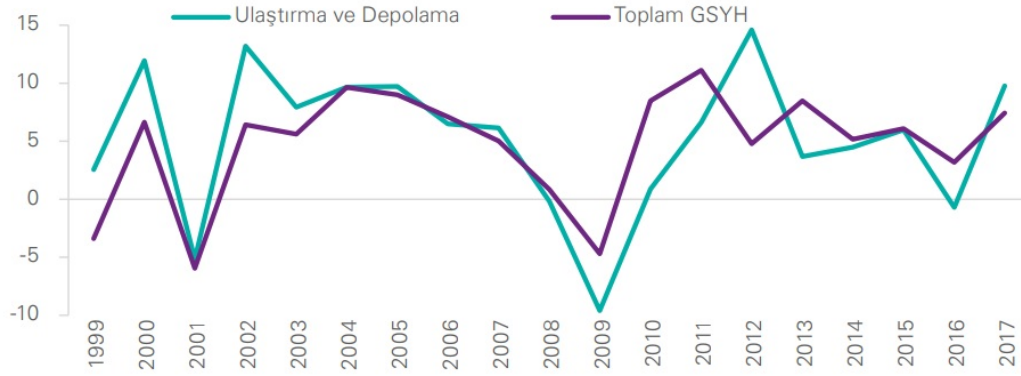
- Yurtiçi lojistik yapılanmasının yurtdışı yapılanmalarla desteklenmesi: özellikle ihracatın artırılmasına yönelik yapılanmada, yeni ihracat güzergâhlarının belirlenmesi, ihracatta öncelikli ülkelerde lojistik merkezlerin kurulması uzun vadede sürecin iyileştirilmesini sağlayacaktır.

Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan On Birinci Kalkınma Planı'nda (2019-2023) yeniden değerlendirilen sektörün mevcut durumu ve belirlenen hedeflerin uygulanıp faaliyete geçirilmesi, uzun vadede lojistik performans endeksinde ülke konumu daha iyi bir noktaya ulaştırabilir. Türkiye'nin lojistikteki uluslararası konumunun güçlendirilmesi, dünya pazarında artan rekabet ve küreselleşmenin etkisiyle zorlayıcılığı kabul edilmektedir. Mevcut altyapının geliştirilmesi, lojistik maliyetlerin minimum seviyelere indirilecek şekilde hizmet planlarının oluşturulması, üretimin geliştirilerek, ürünlerin kalitesi ve tüketim pazarlarına ulaşım süresinin kısaltılması, ülkenin coğrafi avantajından en iyi şekilde faydalanarak modlar arası (intermodal) ve çok modlu (multimodal) uygulamaların geliştirilmesi, ülkenin uzun vadede olumlu sonuçlar getirecek hedefleri arasındadır.

Sektörün Yıllık Büyüme Oranı %

TÜİK tarafından hazırlanmış istatistiklere göre, aşağıdaki grafikte taşımacılık sektörü GSYH ile karşılaştırılmıştır. Dış ticaret hacminin büyük olduğu 2000'li yılların başında taşımacılık sektörü GSYH' dan daha büyük bir artış göstermiş, daha sonra ekonomide mevcut dalgalanmalarla düşüşler yaşanmıştır. Grafikte görülen büyük değişiklik 2009 yılında küresel krizin etkisiyle büyük düşüşe geçmiş, yıllar içinde taşımacılık sektörü GSYH'nın altında kalmıştır.

Grafik 9.Sektörün Yıllık Büyüme Oranı %;



Kaynak: TÜİK,2020

Taşımacılık Türlerine Göre %

Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere, Türkiye’de gerçekleştirilen ihracatın büyük yüzdesi, denizyolu ve karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. İhracat ve ithalat değerleri son senelerde yaklaşık olarak eşit durumdadır. Denizyolu ve karayolu taşımacılığının ardından gelen havayolu taşımacılığının ithalat yüzdelik değerinin ihracat değerinden fazla olduğu gösterilmiştir.

Tablo 4. Taşımacılık Türlerine Göre Büyüme Oranı %

TAŞIMA ŞEKİLLERİNE GÖRE DİŞ TİCARET												
Taşıma Şekli	İhracat						İthalat					
	YIL				Ocak-Aralık		YIL				Ocak-Aralık	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Denizyolu	86.304	78.037	148.655	91.315	105.512	106.088	141.381	124.440	129.184	136.672	146.699	127.294
Genel İçindeki Payı (%)	54,8	54,3	55,0	58,2	62,8	61,8	58,4	60,0	55,3	63,6	65,8	62,8
Karayolu	55.271	46.709	37.800	45.810	46.666	48.660	37.301	34.364	34.307	37.800	35.408	33.215
Genel İçindeki Payı (%)	35,1	32,5	31,4	29,2	27,8	28,4	15,4	16,6	14,7	16,2	15,9	16,4
Havayolu	14.103	17.276	34.286	16.992	13.754	14.448	24.697	20.003	22.970	34.286	28.517	28.845
Genel İçindeki Payı (%)	9,0	12,0	12,5	10,8	8,2	8,4	10,2	9,7	9,8	14,7	12,8	14,2
Demiryolu	923	807	1.178	684	727	967	1.207	1.170	1.428	1.178	1.237	1.432
Genel İçindeki Payı (%)	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7
Diğer*	1.009	1.010	11.879	2.192	1.262	1.416	37.591	27.258	10.688	23.862	11.187	11.917
Genel İçindeki Payı (%)	0,5	0,7	0,7	1,4	0,8	0,8	15,5	13,2	4,6	5,1	5,0	5,9
TOPLAM	157.610	143.839	156.993	156.993	167.921	171.579	242.177	207.234	233.800	233.800	223.047	202.704

Kaynak: TC. TİCARET BAKANLIĞI, 2020

Yukarıda değinildiği üzere, lojistik sektörü içinde Türkiye’nin değeri jeopolitik olarak önemlidir. Özellikle Avrupa ve Asya koridorunda bir transit taşımacılık taşıma imkânına sahip olması sebebiyle geçiş ülkesi konumundadır ve bu konum stratejik açıdan değerini artırmaktadır. Sektörde öneminin daha da artırılması, lojistik endeksinde ilerlemesi için lojistik üs olması, uzun vadede dünya ticaretindeki konumunu daha değerli bir konuma getirecektir. Türkiye’nin lojistikte merkezi üs olabilmesi için geliştirilen tüm stratejilerin, atılması gereken adımlar ve yapılması

gereken yatırımlarla bütünleşmenin gerçekleşmesi sağlanmalıdır. Avrupa Komisyonu tarafından 29 Mayıs 2019 tarihinde hazırlanan "2019 Türkiye Ülke Raporu"nda Türkiye'nin üyelik yükümlülüklerini üstlenebilme yeteneği değerlendirilmiştir. Bu raporda 33 farklı alanda inceleme yapılmıştır. Taşımacılık Politikası alanında ele alınan maddeye göre; AB'nin, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolu taşımacılığı, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığında teknik standartlar ve emniyet standartları, güvenlik, sosyal standartlar ve piyasanın serbestleştirilmesi konularında ortak kurallarına Türkiye, taşımacılık politikası alanında kısmen hazırlıklıdır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019:86). Bu raporda AB'ye uyum çerçevesinde 2021-2030 Karayolu Güvenliği Stratejisi'ni AB güvenli sistem yaklaşımı doğrultusunda tamamlaması, tüm demiryolu şirketlerinin eşit fırsatlardan yararlanabileceği rekabetçi bir ortam yaratması, havacılık sektörü, akıllı ulaşım sistemleri ve tüm ulaştırma türlerinde AB yolcu hakları alanlarında AB müktesebatıyla uyum sağlanmasına yönelik adımları atması gerektiği sonucuna varılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019:86).

1.2. AB Koridorları ve Türkiye

Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları ve TEN-T başlığında değinildiği gibi AB koridorları, AB ülkeleri arasında verimli bir lojistik bağlantısı kurmak, ve sürdürülebilir bir büyüme sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. TEN-T Trans Avrupa ağlarıyla birlikte, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin AB'ye entegrasyonunu sağlama amacıyla AB içindeki 30 öncelikli Trans-Avrupa koridorunu ek olarak kara ve demiryollarını kapsayan 10 öncelikli Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru belirlenmiştir (Çalık, 2008: 67). Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru, kısaca AB ile komşu ülkeleri birleştiren ulaşım ağı projesidir. Türkiye Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. koridorda ve Karadeniz Ulaştırma Alanı'nda (Black Sea PETRA) yer almaktadır (Karataş ve Oral, 2007: 332). Bu koridor Almanya, Orta Avrupa ve Balkan ülkeleri üzerinde İstanbul'a ulaşarak, Gürcistan üzerinden Kafkaslar, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya ve de İran üzerinden Orta ve Güney Asya'ya bağlanması hedeflenmektedir. Türkiye ayrıca, Niş- Sofya- İstanbul hattı ile 10. koridor üzerinde yer almaktadır (Özer ve Kişi, 2011: 91).

Özetle Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı; TEN-T koridorlarının dışında, bu koridorlara, aday ülkelerin yaklaşımını sağlayan ek ağ bileşenlerini (bu ek ağ

bileşenleri, TINA ağı olarak adlandırılmaktadır), 10 koridorun doğuya doğru uzantıları ve deniz alanlarını kapsayan, 4 (dört) Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı'ndan (PETRA) oluşmaktadır.

Harita 5. 2019 Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları



Kaynak: Kuşçu, 2012:454

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) projesi, Avrupa Kafkasya ve Asya arasındaki ulaştırma koridorudur. Avrupa Birliği, ilgili koridorlar üzerinde bağlantı sağlamak üzere projeye gerekli mali yardımı ve altyapı desteğini sağlamakta ve projeye dâhil ülkeleri AB'ye yakınlaştırmayı hedeflemektedir. Orta Asya ve Kafkas cumhuriyetleri ile Avrupa Birliği arasında çok yönlü bir ulaştırma ve ekonomi koridorunun inşa edilmesi, katılımcı ülkeler arasında ticari ve iyi ilişkilerin geliştirilmesi ve bu ülkelerin global ekonomiye entegre edilebilecek şekilde dönüştürülmesine destek verilmesi amacıyla Traceca projesi başlatılmıştır (Aygün, 2004).

Projenin ana hedefleri; Traceca koridorlarının TEN-T koridorlarına bağlanması, dolayısıyla uluslararası pazarlara erişimin kolaylaştırılması, güvenli ve çevreye duyarlı bir taşımacılık şekliyle tüm taşıma türleri arasında eşit rekabet sağlamasıdır.

Harita 6. Traceca Koridorları



Kaynak: Servantie, 2016

Türkiye'nin konumu itibarıyla söz konusu projede oldukça yüksek stratejik öneme sahip olması, Türkiye için kendi yatırımların artırılması doğrultusunda önemli bir fırsat teşkil etmektedir. Türkiye'nin enerji ve lojistik açıdan bir merkez ülke olma hedefi çerçevesinde de Traceca'nın söz konusu hedeflere yardımcı olabileceği ifade edilebilir (IKV, 2016). Bu nedenle Türkiye, ulaştırma altyapısını geliştirmeye ve verimliliğini artırmaya yönelik girişimlere hız vermeli, bölge ülkeleriyle ve AB ile sıkı bir ilişki içerisinde bulunmalı ve ülkeler arası ticaretten olabildiğince yüksek bir kazanç elde etme yolunda ilerlemelidir (Servantie, 2016).

Şekil 2.Türkiye İle Programa Dahil Diğer Ülkeler;



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,(2018)

2. AB Ulaştırma Sistemi içinde Türkiye'nin Yeri ve Olası AB Üyelığının Türkiye'deki Lojistik Sektörüne Etkileri

Türkiye'nin AB ile ilişkileri, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) ile 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan ve 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşması'nın temelini oluşturduğu ortaklık rejimi çerçevesinde başlamıştır ve 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması, Türkiye ile AB'nin bütünleşmesi için kademeli bir süreç öngörmüştür (Özer, ve Kişi, 2011:7). Ankara Anlaşması ile Türkiye'nin AET'ye entegrasyonu için hazırlık dönemi, geçiş dönemi ve nihai dönem olmak üzere üç ayrı dönem belirlenmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020b). Taraflar arasındaki ekonomik farklılıkları azaltmaya yönelik "Hazırlık Dönemi", Anlaşma'nın yürürlüğe girdiği 1 Aralık 1964 tarihinde başlatılmıştır. 13 Kasım 1970 tarihinde imzalanıp, 1973 yılında yürürlüğe giren Katma Protokol ile birlikte, "Geçiş Dönemi"ne ilişkin koşullar belirlenmiştir. Türkiye-AB Gümrük vergilerinin konu olduğu bu dönem içinde, mevcut ilişkiler 1970'li yılların başından 1980'lerin ikinci yarısına kadar, siyasi ve ekonomik nedenlerden dolayı istikrarsız bir seyir izlemiştir. 12 Eylül 1980 askeri darbesinin ardından ilişkiler resmen askıya alınmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2020b). 1983 yılında Türkiye'de sivil idarenin yeniden kurulması ve dışı açılma sürecinin başlamasıyla 1980 yılından itibaren dondurulmuş bulunan Türkiye-AET ilişkileri yeniden canlandırılmış ve Türkiye 1987 yılında yeniden üyelik

başvurusunda bulunmuş fakat Avrupa Komisyonu, Birliğin iç bütünleşmesini tamamlamadan yeni bir üyeyi kabul edemeyeceğini belirtmiştir. Sonraki süreçte, 1995 tarihinde yapılan Ortaklık Konseyi toplantısında alınan karara göre "Son Dönemi" kabul edilen Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gümrük Birliği, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin en önemli aşamalarından biridir ve Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerine ayrı bir boyut kazandırmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2020b). 10-11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki'de yapılan AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'nde Türkiye'nin adaylığı resmen onaylanmış Türkiye-AB ilişkilerinin dönüm noktası sayılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2020b).

Adaylığın onaylanmasıyla birlikte Helsinki Zirvesi'nde ilk defa Türkiye için de Katılım Ortaklığı Belgesi hazırlanmasına karar verilmiştir. 8 Mart 2001 tarihinde Türkiye için hazırlanan Katılım Ortaklığı Belgesi ilk defa AB konseyine sunulmuş ve Konsey tarafından onaylanmıştır. 19 Mart 2001 tarihinde hükümetimiz tarafından Katılım Ortaklığı Belgesi'ne yönelik öncelikleri içeren Ulusal Program onaylanmış ve Avrupa Komisyonuna verilmiştir. Sonraki süreçte 2008 yılına kadar belirli aralıklarla Katılım Ortaklığı Belgesi Avrupa Birliği tarafından gözden geçirilmiş ve 2001, 2003 ve 2008 yıllarında Ulusal Program yeniden güncellenmiştir. Güncellenen Ulusal Program, ülkenin Avrupa Birliği'ne üyelik yolunda kararlılığını her fırsatta ortaya koymuştur. Ulusal programın güncellendiği süreçte, ayrıca TBMM'de temel hak ve özgürlüklerin kapsamını genişleten, demokrasi, hukukun üstünlüğü, düşünce, ifade özgürlüğü ve insan hakları gibi alanlarda mevcut düzenlemelere yönelik çerçevede 2002-2004 yılları arasında 8 Uyum Paketi, 2001 ve 2004 yıllarında da 2 Anayasa Paketi kabul edilmiştir. (T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2020b).

Hazırlanan Ulusal Programlar'ın ve reform çabalarının etkisiyle de 17 Aralık 2004 tarihli Brüksel Zirvesi'nde Türkiye'nin siyasi kriterleri yeteri ölçüde karşıladığı belirtilerek 3 Ekim 2005'te müzakerelere başlanması kararı alınmıştır. Müzakerelerin başlamasıyla Türkiye ile AB arasında yeni bir süreç başlamıştır.

Katılım Müzakereleri, Türkiye'nin AB Müktesebatını yani AB'nin hukuk sistemini ne kadar sürede kendi iç hukukuna aktarıp yürürlüğe koyacağını ve etkili bir şekilde uygulayacağını belirlediği süreçtir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019a). Söz konusu müktesebat ile Katılım Müzakereleri Fasılları

çerçevesinde 35 başlık ele alınmaktadır ve bu başlıklar genel olarak toplumsal yaşamın farklı alanlarını kapsamaktadır. Hâlihazırda, Türkiye'nin katılım müzakerelerinde 16 fasıl müzakereye açılmış, bir tanesi geçici olarak kapatılmıştır. 11 Aralık 2006 tarihli Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi Kararı Çerçevesinde sekiz fasılın müzakerelerinin askıya alınmasına ve diğer fasılların kapanmamasına karar verilmiştir. Çalışmanın temelini oluşturan “14. Fasıl Taşımacılık Politikası” askıya alınan 8 fasıl arasındadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019b).

“Taşımacılık Politikası Faslı”nın ayrıntılı tarama toplantısı 25–28 Eylül 2006 tarihinde yapılmış ve fasla ilişkin görüşmeler Konsey’de halen devam etmektedir. Resmi olarak Tarama Sonu Raporu henüz iletilmemiştir. Fasıl kapsamında yürütülen çalışmalar “karayolu”, “demiryolu”, “havayolu” ve “denizyolu” taşımacılığı alanındaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması konularını içermektedir. Türkiye bu fasla uyum sağlama sürecinde taşımacılık türleri üzerine gelişim odaklı adımlar atmaktadır.

Karayolu taşımacılığı alanında şirketlerin idari ve kurumsal kapasitelerinin geliştirilmesine odaklanmış ve bu hedefe yönelik projeler geliştirilmiştir. Kazaların yoğun olduğu karayolu trafik güvenliğini artırmak için AB mevzuatının sosyal, teknik ve emniyet şartlarına uyum sağlanmasına yönelik çalışmalara devam edilmektedir. Söz konusu fasıl kapsamında Türkiye ayrıca karayolunda önemli hacmi olan ve taşınması aynı önemle dikkate dayanan Tehlikeli Malların Karayolu ile Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)’na 22 Şubat 2010 itibarıyla taraf olmuştur. Uluslararası karayolu taşımacılığında sürücü belgelerinin AB standartlarıyla uyumlaştırılması amaçlanmıştır. Bu hedefle, “Karayolu Trafik Konvansiyonu” ile “Bu Konvansiyonu Tamamlayıcı Avrupa Anlaşması”na taraf olunmuş, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda ve Karayolları Trafik Yönetmeliği’nde gerekli değişiklikler yapılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020b). Bu fasla ilişkin karayolu taşımacılığında atılan tüm adımlar AB mevzuatlarına uyum aşamasında önemli adımlardır.

İlgili fasla uyum aşamasında Demiryolu taşımacılığına yönelik adım sektörün serbestleştirilmesi üzerine bir hedef içermektedir. Demiryolunda temel amacın Türk demiryolu ulaştırma pazarını rekabete açmak ve demiryolu işletmeciliği ile altyapı yönetimi fonksiyonlarını ayırarak demiryolu sektörünün kademeli olarak

serbestleştirilmesini sağlamak olduğu kabul edilmiş ve bu hedefle 01.05.2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de 6461 sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Serbestleştirmeye ek olarak 2015 yılında Demiryolu Altyapısına Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği, Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği, Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği ve Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik ve Demiryolu Emniyet Yönetmeliği Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye Denizyolu taşımacılığının AB mevzuatlarına uyumu sürecindeki adımlardan biri Türkiye’nin filosunu iyileştirilmesi çalışmaları üzerinedir. Bu çalışma üzerine bir gelişim sağlanmış ve Türk bayraklı gemiler, liman devleti kontrolüne ilişkin Paris Mutabakat Zaptı kapsamında yüksek riskli Kara Liste’den düşük riskli Beyaz Liste’ye geçmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020b). Deniz güvenliliği ve emniyetinin sağlanması için Türkiye AB’nin deniz gözetimine ilişkin çalışmalarına katılmak için 2005 yılından beri AB’nin Uzun Mesafeli Tanıma Sistemi Veri Merkezi (LRIT Data Center), Otomatik Tanıma Sistemi (AIS) ve Akdeniz Gemi Trafiğini İzleme Sistemlerine (VTMIS) dahil olma niyetini beyan etmektedir. Bu istek üzerine yapılan komite toplantıları neticesinde 2010 yılında mülga Denizcilik Müsteşarlığı bir “Katılım Öncesi Sektör Stratejisi” hazırlamış ve kısa vadeli eylemler için öncelikli politika alanları belirlemiştir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü uzun mesafeden gemilerin tanımlaması ve izlenmesi sistemini (LRIT) kurmuş ve Türkiye Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (IMSO) ile entegre olma sürecine başlamıştır(T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020b). AB uyum sürecinde Türkiye deniz taşımacılığı alanında gibi pek çok uluslararası sözleşmeye taraf olmuştur. Bu sözleşmelerden bazıları; Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması (LLMC 1996), 2000 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolü, 1974 Tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine (SOLAS) İlişkin 1978 Protokolüdür. Ayrıca 2014 yılında Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi’ne, Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi’ne ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesinin VI. Ekine taraf olmuş, Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesine Katılımı hakkında 2016/8498 sayılı Karar 13 Mart 2016 tarih ve 29652 sayılı Resmi Gazetede

yayımlanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020b). Bu fasıl üzerine Denizyolu taşımacılığında AB'ye uyum sağlama çalışmaları hala devam etmektedir.

Son olarak ilgili fasılda ele alınan bir diğer taşımacılık türü olan havayolu taşımacılığında AB mevzuatına uyumun genel olarak üyelik perspektifi taşıdığı kararına varılmıştır. Bu uyum çerçevesinde, hava hadiselerinin raporlanması, hava trafik kontrolörlerinin derecelendirilmesi, hava aracı bakım personelinin lisanslandırılması, yerli ve yabancı hava araçlarına yapılan emniyet değerlendirilmeleri, uçaklarda taşınacak sıvı miktarları, bilgisayarlı rezervasyon sistemleri ve yolcu hakları gibi konularda AB mevzuatına uygun düzenlemeler yapılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020b). Türkiye ile AB'nin tüm havacılık konularını içerecek şekilde kapsamlı bir havacılık anlaşması imzalayabilmesi amacıyla, Komisyon ile diyalog toplantıları düzenlenmektedir. Bu kapsamda ilk defa 2012 yılında “Türkiye-AB Havacılık Diyalogu” toplantı İstanbul'da düzenlenmiştir. Toplantıda Türkiye'nin tam üyeliği ve Türkiye-AB havacılık ilişkileri görüşülmüş, neticesinde özellikle Türkiye'nin SES (Tek Avrupa Hava Sahası) ve EASA'da (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı) temsiline de olanak sağlayacak kapsamlı bir havacılık anlaşması imzalanması yönünde çalışmalar devam etmektedir.

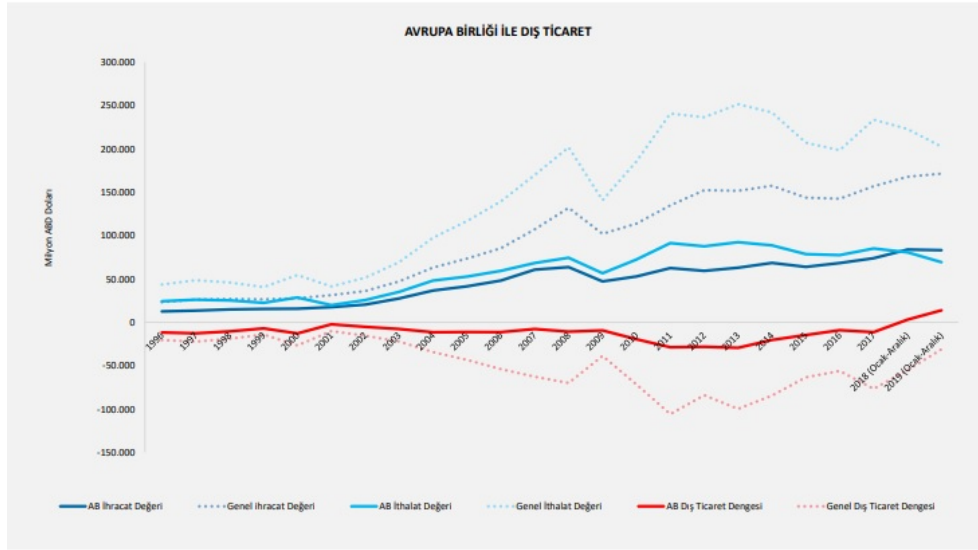
9 Aralık 2013 tarihinde Brüksel'de gerçekleşen toplantıda Türkiye-AB Üst Düzey Ulaştırma Diyalogunun kurulması kararı alınmış ve bu diyalogun çalışma grubu toplantıları şeklinde devam etmesine karar verilmiştir. Taşımacılık sektörünün farklı boyutlarında somut sonuçlara ulaşmak amacıyla üç ana çalışma grubu oluşturulmuştur. Bu gruplardan biri Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarını (TEN-T) içeren demiryolu taşımacılığı çalışma grubu, diğerleri karayolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı çalışma grubudur. Bu çalışma grupları üzerine 2014 yılında ilgili toplantılar düzenlenmiş ve çalışmalar planlanmıştır.

Bu dönem sonrasında günümüze kadar geçen sürede Türkiye'nin hedefi Avrupa Birliği'ne tamamen dahil olmak olmuştur. Özellikle lojistik ve ulaştırma alanında AB üyeliğinin, AB ortak ulaştırma politikalarına dahil olmanın Türkiye ekonomisine olumlu katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Kalkınma Bakanlığı tarafından ele alınan raporlarda lojistik sektörünün gelecek hedefleri tamamen gelişime odaklı, lojistik performansında yükselme hedeflerine ulaşmak üzere

yatırımları ve projeleri ele almaktadır. Genel olarak söylenebilir ki Türkiye'nin dünya genelinde sahip olduğu konumunun değeri, gelişime açık, sürekliliğe yeniliğe odaklı bir lojistik sistemiyle ortaya çıkacaktır. Türkiye ekonomik açıdan değerlendirildiğinde, dış ticaret faaliyetleri ve ulaştırma sektörüyle ekonomik kalkınmada büyük bir öneme sahiptir (Çiçek ve Kişi, 2007, 175).

TÜİK tarafından yapılan son yolların istatistiğe göre Türkiye ile AB arasında gerçekleştirilen, dış ticaret değeri aşağıdaki gibidir;

Grafik 10. Türkiye ile AB arasında Gerçekleştirilen Dış Ticaret;



Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı,(2019)

Ülkelerin ulaştırma politikası, dış ticaret değerleri, lojistik kapasiteleri Avrupa Birliğine uyum ve entegrasyonu konusunda önemli bir değere sahiptir. 29 Mayıs 2019 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan “2019 Türkiye Raporu” müzakere fasıllarına detaylı olarak değinilmiştir. Taşımacılık Politikasının ele alındığı 14. Fasılda, Türkiye'nin lojistik ve taşımacılık politikalarının AB ulaştırma politikalarıyla kısmen uyumlu olduğuna ve bu raporun hazırlanma döneminde bazı ilerlemeler kaydedildiği belirtilmiştir. (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Bakanlığı, 2019). 2019 İlerleme Raporuna göre; Türkiye'nin fasla uyum sağlama sürecinde taşımacılık türleri üzerine attığı bazı adımlarda alınan olumlu sonuçlar; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının idari yapısında önemli değişikliklerin gerçekleşmesi ve Demiryolu piyasasında hedeflenen bazı serbestleştirmeler uygulanmasıdır. Ayrıca havacılık sektöründe kapsamlı bir havacılık anlaşmasına yönelik müzakereler ile Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı

(EASA) yapılan çalışma düzenlemesi, Türkiye'yi bir adım ileriye taşıyacak iki önemli husus olarak değerlendirilmiştir. Denizcilik sektöründe uluslararası sözleşmelerin imzalanması için kurumsal ve teknik kapasitenin sınırlı kaldığı belirtilmiştir. Türkiye'nin AB ile uyumu ve işbirliği sağlama sürecinde, özellikle karayolunda 2021-2030 Karayolu Güvenliği Stratejisi'ni AB'nin güvenli sistem yaklaşımı doğrultusunda tamamlaması beklenmektedir. Demiryolu sektöründe, tüm şirketlerin tüm demiryolu şirketlerinin eşit fırsatlardan yararlanabileceği rekabetçi bir ortam yaratması ve havacılık sektöründe, akıllı ulaşım sistemleri ve tüm ulaştırma türlerinde AB yolcu hakları alanlarında AB müktesebatıyla uyum sağlanmasına yönelik adımları atması gerektiği belirtilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Bakanlığı, 2019).

Raporda ele alınan genel taşımacılık müktesebatı ile ilgili olarak Türkiye taşımacılık sektöründeki uyum seviyesini değerlendirmek üzere lojistik ana planı geliştirmiş ve bu plana göre bölgelerdeki lojistik merkezlerin konumları genel olarak belirlenmeye başlanmıştır. Ayrıca Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planını tamamlamış ve yayınlamıştır. Olumlu olarak değinilen bu gelişmelerin aksine ülkenin henüz Ulaşımında Temiz Enerji Paketi ile uyum sağlamadığı bildirilmiştir.

Karayolu taşımacılığında AB müktesebatıyla büyük oranda uyumlu olduğu belirtilmiştir. Yürütülen çalışmalarla yol kenarı denetimlerini dikkatle sürdürüldüğü öne sürülürken, karayolu taşımacılığı mevzuatının güncellenmesinde kargo güvenliğinin sorun teşkil etmeye devam ettiği sonucu bildirilmiştir. Türkiye'nin Karayolu güvenliği konusunda belirli sıkıntılara maruz kaldığı düşüncesiyle güvenli sistem yaklaşımına yönelik somut bir karayolu güvenliği stratejisiyle birlikte ilgili paydaşlar arasında daha iyi bir koordinasyon sağlanması için önemli adımlar atması gerektiği belirtilmiştir.

Raporda ele alınan bir diğer sonuç, demiryolu sektöründeki kurumsal yapılanmanın AB gereklilikleriyle tam olarak uyumlu olmayışına yöneliktir. Rapora göre Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından bağımsız olması gerekmektedir. Bir devlet şirketi olarak TCDD Taşımacılık şirketinin, ekonomik olarak yine bir devlet şirketi olan TCDD Altyapı şirketinden gelen fonlara bağımlı olarak faaliyet göstermesinin temel işlevlerin bağımsızlığı ilkesini ihlal ettiği sonucuna varılmıştır.

Deniz taşımacılığı üzerine, Türkiye'nin, Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) sözleşmelerine yönelik sorumluluklarını gerçekleştirebilmesi için denizcilik makamlarının kurumsal ve teknik kapasitelerinin geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Türkiye, Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemine ilişkin olarak, AB müktesebatına uyum sağlanması amacıyla tüm gerekli mevzuatı kabul etmiş, Paris Mutabakat Zaptı'nın beyaz listesine alınmış olmasına rağmen, Mutabakat Zaptı'nın imzalamaya sürecinin hala devam ettiği belirtilmiştir.

Avrupa Birliği ülkeleri arasında gerçekleştirilen çok modlu taşımacılıkta önemli bir taşıma türü olan iç su yolu taşımacılığı alanında Türkiye'nin AB mevzuatına uyum sağlamadığı ve bu konuda temel uluslararası anlaşmaları imzalamadığına değinilmiştir.

Havayolu taşımacılığında, Türkiye Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansına (EASA) üyelik hedefiyle birlikte, AB havacılık sistemi ile tümüyle bütünleşmeyi amaçlamaktadır. AB ile yapılan müzakerelerin havacılık alanında Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerin geleceğini ve Türkiye'nin AB tek havacılık pazarıyla bütünleşme seviyesini belirleyeceği ele alınmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile EASA arasındaki çalışma düzenlemesinin yenilenmesi, havacılık sektöründeki insan kaynaklarının geliştirilmesi, hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişimin geliştirilmesi gerektiği belirlenmiştir. Havayolu taşımacılık türünde gelişmesi gereken maddeler olsa da genel olarak, düzenlemelerin AB müktesebatıyla uyumlaştırma yönünde ilerleme kaydettiği ancak çabalar artırılması gerektiği sonucuna varılmıştır. (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Bakanlığı, 2019)

Türkiye'nin hazırladığı çok modlu ulusal ulaştırma ana planı ve Haziran 2018'de hazırladığı ulaştırma bilgi yönetim sistemi ile AB'de önemli ve aktif bir taşımacılık olan Kombine taşımacılık alanında ilerleme kaydedildiğine değinilmiştir.

Türkiye'nin AB müktesebatına uyum programında "Ulaştırma" alanına yönelik önemli ölçütler mevcut olup çalışmalar devam etmektedir. Bu açıdan Türkiye, hem ikili ticari anlaşmaları ve gümrük birliği, hem de gelecekte de devamlılığı olacak projeler ve Traceca koridorundaki yeri ile Avrupa Birliği için önemli bir aday ülke durumundadır (Özer, ve Kişi, 2011:93).

3. SWOT Analizi

Türkiye, lojistik sektörüne ilişkin olumlu ve olumsuz birçok özelliğe sahiptir bir ülkedir. Aşağıda ikincil kaynaklara dayanan veriler ve bireysel yorumlar neticesinde belirtilen SWOT analizi ile Türkiye'nin sektörde sahip olduğu güçlü ve zayıf yönleri, karşılaştığı fırsatlar ve tehditler ele alınmıştır (Türkoğlu ve Duran, 2019: 95; T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2018: 44; TOBB, 2014: 37-44; Erkan, 2014: 53; Demir, Taşer, Kara, Toyoğlu ve Alamur, 2013: 11; Afatoğlu, 2013: 5; Çekerol ve Kurnaz, 2011: 55);

Güçlü Yönler

- Jeopolitik konumu, jeo-stratejik önemi,
- Sektör için de mevcut düşük işgücü maliyetleri,
- Avrupa Birliği'ne uyum doğrultusunda yapısal dönüşüm süreci içerisine girilmiş olması,
- Büyüme ve teknoloji potansiyeline sahip olması,
- Çok uluslu lojistik şirketlerinin ülkedeki varlığı,
- Karayolu taşımacılık kapasitesi, Avrupa'nın en büyük kamyon filolarından birisi olması, Avrupa'nın çevre dostu motor standartlarına uyum sağlamış olması,
- Avrupa'dan Asya'ya kadar birçok noktaya ulaşabilecek hizmet ağına sahip olması,
- Çok modlu taşımayı teşvik edici demiryoluna yatırımlarına odaklanması, limanlar ile demiryolu bağlantılarının sağlanması için yatırım hedefleri,
- Lojistik eğitimi sağlayan üniversitelerin artması, kalifiyeli eleman yetiştirme potansiyeli,
- Konteyner gemilerinin, ham petrol ve petrol ürün gemilerinin, Ro-Ro filosunun yaş itibariyle yeterli olarak çalışması ve yeni gemilerle mevcut filoların güçlendirilmesi,
- Limanların bölgesel konumu, transit taşımacılığa uygun olması,
- Serbest bölgelerin getirdiği ekonomik avantajlar,
- Taşımacılık sistemlerinde akıllı ulaşım sistemlerinin uygulanıyor olması,
- AB'nin Ortak Transit Sistemi'ne katılmış olması,
- Lojistik Master Planının bulunması.

Zayıf yönleri

- Sektördeki kayıt dışı faaliyetten kaynaklı haksız rekabet oluşumu,
- Yatırım ve altyapı iyileştirmelerinin yapılmamış haliyle demir yolu ve deniz yolu altyapısında modernizasyon gereksinimi,
- Ulusal Ulaştırma Ana Planı ve kentsel ulaşırma planlarının bulunmaması,
- AB'ye yönelik taşımalarda gümrük geçişlerinde uygulanan formalitelerin karmaşık, zaman alıcı ve maliyetli olması,
- Bazı ülkelere karayolu transit geçişlerinde kısıtlamaların ve ayrımcı ek ücretlerin uygulanması,
- Artan çevre kirliliği ve tıkanıklık içinde çevre dostu taşımacılık sistemlerinin kullanımının az olması,
- Yetersiz bilgi teknoloji kullanımı,
- Lojistik üs oluşturmak için firmalar arası işbirliği olmaması ve firmaların altyapı iyileştirmeleri konusunda destekte bulunmaması,
- Yasal düzenleme ve uygulama eksiklikleri ve bu durumun sektörde haksız rekabet yaratması,
- Taşımacılık modları ve kombine taşımacılık için altyapının yetersizliği; henüz beklenen hedeflere ulaşılamamış olması,
- Ülke içi bölgesel ticaret hacimleri ve yük/yolcu yoğunluk akım yönlerini belirten haritalara bağlı olarak elektrikli, sinyalli, çift hatlı altyapının yetersiz olması,
- İthalat ve ihracat yüklerinin yaklaşık %75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- Ülke filosunda yeterli sayıda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- Mevcut ana hatların büyük bir oranının tek hat olması,
- Yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu payının, AB ülkelerine göre çok düşük olması,
- Yatırım ve işletme maliyetlerinin yüksek olması,
- Akıllı ulaşım sistemlerinin konvansiyonel hatlarda yetersizliği.

Fırsatlar

- Uluslararası ticaretin artış halinde olması,

- On Birinci Kalkınma Planı (2023 Yılı) hedefleri doğrultusunda kombine taşımacılığın geliştirilme çalışmaları,
- Lojistik sistemlerde teknolojik gelişim ve dijitalleşmenin desteklenmesi,
- Lojistik teknolojilerinin, e-ticaret akımının hızlı gelişim göstermesi,
- Uluslararası ulaştırma ve ticaret koridorlarının güçlendirilmesi,
- AB'nin, Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarını (TEN-T) Akdeniz, Ortadoğu ve Orta Asya'ya açılmak için yeniden kurgulaması, kendi içinde belirlemiş olduğu 10 ana ulaşım koridorundan en önemlilerinden birisi olan Avrupa-Kafkasya-Asya koridorunun (TRECECA) doğrudan Türkiye üzerinden geçmesi,
- Dünya ticaretinin %40'ının Asya içi, Ortadoğu-Afrika-Asya ve Latin Amerika-Asya üçgeni gibi bölgelerde gerçekleşmesi,
- Türkiye'nin olası AB üyeliğinin ticaret hacminin daha da artıracak olması,
- Sektörün boyutu AB ülkelerine kıyasla küçüklüğü ve dinamik lojistik pazar henüz doymamış olması,
- AB'ye uyum gelişmeleri doğrultusunda demiryolu sektörünün, yatırım ve işletme konularında iyileştirmelerinin başlatılmış olması,
- Türkiye'nin Orta Doğu-Asya-Avrupa-Afrika arasında önemli bir transfer merkezi haline gelmesi,
- Devletin ulaştırma türleri arasında dengenin oluşması için denizyolu, demiryolu ve havayoluna destek uygulamaların başlatması,
- Çevre dostu taşımacılığı teşvik edecek yasal düzenlemelerin yapılması,
- Kentiçi lojistik faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- 2023 ve 2035 yılı hedeflerinin AB ile uyumu,
- Lojistik sektörünün yetkin işgücü ile desteklenmeye başlanması.

Tehditler

- Küresel ekonomik kriz,
- Lojistik altyapısı için gerekli yatırımların zamanında gerçekleştirilmemesi,
- Deniz taşımacılığında Yunanistan'ın, kara taşımacılığında Bulgaristan'ın rakip olarak tehdit oluşturması,
- Kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri,

- Gelecekte uzman personel ihtiyacının karşılanamayacak olması,
- Yurtiçi taşımacılıkta karayolu taşımacılığının ağırlıkta olması,
- Modlar arası geçişlerin sağlanabileceği altyapıya sahip lojistik merkezlerin bulunmayışı,
- AB'ye üyelik sürecinin uzaması sonucu olarak elde edilebilecek fırsatların, yapısal fonların ve uzun dönemli politikaların devreye sokulamaması,
- Pazardaki yabancı firmaların rekabet üstünlüğünün bulunması,
- Artan akaryakıt fiyatlarının sektöre olumsuz etkisi,
- Türk boğazlarında artan deniz trafiği,
- Akdeniz Bölgesi'nde mevcut modern konteyner limanlarının rekabeti,
- Küresel ve bölgesel krizler ve siyasi kargaşalar sonucu bölge ülkeleriyle olan uluslararası taşımaların kesintiye uğraması.

Elde edilen analiz verileriyle ulaşılan sonuca bakılırsa Türkiye, lojistik sektöründe büyük potansiyele sahip olsa da ülkenin gelişmesi için kat edeceği ve ulaşacağı önemli hedefler oldukça fazladır. Tehdit olarak değerlendirilen rekabet, trafik yoğunluğu, petrol bağımlılığı ve bölgesel altyapı gelişmişlik farklılıkları gibi konular genel olarak AB ülkelerinde de mevcuttur. Bu noktada Türkiye'nin çalışmanın temelini oluşturan AB ulaştırma politikalarına uyum sağlayabilmesi aynı zamanda bu alanların gelişim sürecini kolaylaştırabilecektir. Sonuç olarak, sahip olduğu konum sebebiyle Türkiye lojistik ve taşımacılık sektöründe önemli bir yere sahip olsa da, kapasite yetersizliği, altyapı yetersizliği, yetersiz finansman kaynağı ve yatırımlar, sektörün dinamikliği ve dünya ticaretindeki dalgalanmalar, gerekli mevzuatların uygulanmayışıyla henüz hedeflenen noktaya ulaşamamıştır. Yapılan çalışmalar ve hedeflenen projeler neticesinde AB 2019 Ülke İlerleme Raporu'nun taşımacılık politikası faslı olan 14. Fasıl'da Türkiye'nin taşımacılık sisteminin AB'ye kısmen uyumlu olduğu kabul edilmiştir; fakat ele alınan detaylı taşımacılık verilerine göre işbirliği sürecinin yavaş ilerlediği gözükmektedir. AB ortak ulaştırma politikasının başarıyla işleyiş hedefi, çalışmanın ikinci bölümde "AB Lojistik Sektörünün Temelini Oluşturan Hedefler" başlığında ele alınan hedeflerin gerçekleştirilmesi üzerine alınan tedbirlerle Türkiye'nin AB müktesebatına uyum sağlanması Türkiye'nin ve ulaştırma sektörümüzün yararına olacaktır. Çalışmada daha iyi bir lojistik sistemi uygulaması için ele alınan 8 AB lojistik hedefi, Türkiye'nin problemlerin çözümüne odaklanan, küreselleşme ve teknolojisinin

getirdiği yeniliklere ayak uydurabilen, bir ülke olarak ulaştırma alanında tutarlı bir politikaya sahip olmasını kolaylaştıracaktır. Yeniliğe uyum, olumlu ekonomik katkılar ile birlikte, AB'nin temiz evre çalışmaları, vatandaşlarının yaşam standartlarını yükseltme hedefleri, lojistik sektörünün daha etkin gerçekleştirilmesi için çalışanların niteliklerini geliştirme projeleri AB'ye ye olma ihtimalinde Türkiye'nin gelişimine büyük katkılar sağlayacaktır.



SONUÇ

Sonuç olarak, Avrupa Birliği'nde ulaştırma sektörünün önemi geçmişten günümüze artarak devam etmektedir. Çalışmanın ilk bölümünde ele alınan AB'de ulaştırma sektörünün tarihi seyrine bakılırsa, AB ulaştırma politikaları 1985'li yıllardan itibaren serbest dolaşım ilkesinden hareketle uluslararası bütünlük sağlayıp ekonomik gelişme ve yüksek refah düzeyi amaçlarıyla güçlü bir politika bütünlüğünü hedeflemiştir. Ulaştırma sektörünün performansını tüm üye ülkelerin ve vatandaşlarının yararına göre optimize etmek, sektörü ülke ekonomilerinin kalkınmasına, istihdam kaynakları ve inovasyon alanları açısından gelişimine odaklı yürüterek rekabetçi, tek ve ortak bir pazar oluşturmak AB ulaştırma politikalarının temel amacıdır. Çağın gelişen teknolojisinden yararlanarak temiz bir çevreye sahip olmak için belirlenen iklim hedeflerine yönelik katkı sağlayıcı faaliyetlerle AB'de sürdürülebilir bir lojistik sektörünün varlığı, olumlu gelişmeler sağlayarak genel olarak uluslararası lojistik faaliyetlerinde meydana gelecek diğer olumlu gelişmeleri de tetikleyecektir.

Bu çalışmada incelenen verilerden yola çıkarak yeni işlevcilik kuramı kapsamında bütünleşmenin işlevsel, siyasal, coğrafik üç yayılma etkisinin AB ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinde hala sürmekte olduğu görülmektedir. Sektörün performansının iyileştirilmesi hedefi, lojistiğin optimum ve verimli şekilde gerçekleşmesi için tüm faaliyetler arasında birlikte çalışabilirliğin sağlanması işlevsel bir bütünlüğün devam etmekte olduğunu göstermektedir. İşlevsel olarak belirlenen hedefleri yerine getirmek için AB üye devletleri arasında yapılan anlaşmalar, ortak yürütülen sürdürülebilirlik odaklı projeler siyasal olarak ve ülkeler arasında serbest dolaşımı kolaylaştıracak ulaştırma koridorlarının oluşturulması, taşıma modlarında entegrasyonun sağlanması örnekleri coğrafi olarak ulaştırma ve lojistikte bütünleşmeyle ortaya çıkan yayılma etkisini göstermektedir. Yayılma etkisiyle çok modlu, birlikte çalışabilir, birbirine bağlı bir altyapıyla ortak bir pazarda sağlanan bütünleşme, diğer sektörlerinde belirli ortaklıklar ve düzenlemelerle daha da olumlu yönde gelişimini etkileyecek, tüm ülkeler arasında siyasal, işlevsel, ekonomik ve coğrafik olarak bütünleşme sürmeye devam edecektir.

Bu çalışmanın ana inceleme alanları AB ulaştırma politikaları ve AB ülkeleri arasında gerçekleşen lojistik faaliyetleri, bir AB ülkesi olan Malta'nın gerçekleştirdiği lojistik süreci ve aday konumunda Türkiye'nin lojistik faaliyetleri ve

AB'ye uyum sağlama sürecidir. Bu süreci ele alırken iki ana soruya odaklanılmıştır. Ana sorulardan biri lojistik sektörünün Avrupa Birliği için neden önemli olduğudur ve bu kapsamda AB'nin bu alanda sahip olduğu normlar, politikalar ve prensipler incelenmiştir. Bu çalışmadaki analize göre genel olarak lojistik ve ulaştırma sektörü Avrupa'da ekonomik büyümeye katkı sağlayan en önemli sektörlerden biridir. Büyüme ve istihdamda önemli gelişmelere sebep olan, malların ve hizmetlerin hareketini kolaylaştıran, ülkeler arasında işbirliğini arttıran ana sektör olarak kabul edildiği için sürekli gelişimi hedeflenmiştir ve AB'de oldukça önemli bir yere sahiptir. AB'nin bu alanda temel norm ve politikaları sürdürülebilir ve dijital çözümleri teşvik eden, malları ve yolcuları daha hızlı ve daha güvenli hale getiren modern bir altyapı ağı geliştirerek Avrupa ekonomisinin hareket etmesini sağlamaktır (European Union, 2019). Temel prensip olan sürdürülebilir ve yenilikçi lojistik ve ulaştırma hizmetinin uygulanması aynı zamanda AB'nin enerji ve iklim hedeflerinde önemli bir rol oynamaktır. Bu hedefte ele alınan zorluklar mevcut olsa da bu zorlukların gidirilmesi hedefleri üzerine çalışmalar sürdürülmektedir. Özellikle trafik sıkışıklığı konusunda karayolu ağırlıklı olarak havayolunda etkileyen projelerin geliştirilmesi, sürdürülebilirliğin sağlanması üzerine ulaşım, çevresel ve ekonomik olarak savunulamayan enerji ihtiyaçlarında petrole bağlılığın en az düzeye indirilmesi, hava kalitesinin artırılması, araç kirliliğini azaltıcı projelerin geliştirilmesi, AB'nin ulaşımında gelişim hedeflerinin devam edeceğini göstermektedir.

AB genelinde ulaşım altyapısının kalitesi henüz tam anlamıyla yeterli değildir. Lojistik performans endeksinde hem genel olarak hem de altyapı karşılaştırmasında ilk 10 içinde yer alan ülkelerin çoğunun AB merkezli olmasına rağmen genel olarak tüm birlik ülkelerinde altyapı gelişim ihtiyacı vardır. Altyapının gelişimi üzerine belirlenen politikalarla uzun vadede daha da rekabet edebilir bir lojistik sistemin var olması hedeflenmektedir. Sonuç olarak, uluslararası pazarda - AB dışında diğer bölgelerde hızlı gelişen ulaştırma pazarlarında rekabet artmaya devam etmektedir. AB'nin gelişim odaklı lojistik prensibi ve ulaştırma politikaları, bu rekabetçi pazarda ayakta kalabilme gücünü artırmaktadır.

Çalışmanın bir diğer ana sorusu olan AB üyeliği ve üyelik adaylığının lojistik sektörü açısından etkilerini ele alırsak, lojistiğin temeli olarak sahiplendiği rol ile taşımacılık sektörü, ülkelerin ekonomisinin rekabet gücünü tanımlamada önemli bir

rol oynamaktadır. AB'nin temelini oluşturan Roma Anlaşması'ndan itibaren ulaştırma politikalarının bütünleşme sürecine dahil olması hem üye ülkeler için hem aday konumunda olan ülkeler için bölgesel bütünleşme, rekabet edebilirlik, ekonomik büyüme ve uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasında avantajlar sağlamaktadır. AB üyeliği ile ülkelerin, ulaşımın farklı amaçlarını bir araya getiren bütünleşmiş bir ulaştırma ağına dahil olması, idari ve teknik anlamda belirlenen hedeflerle darboğazların giderilmesi üzerine ve özellikle altyapı geliştirme çalışmalarıyla ülkelere lojistik avantaj sunmaktadır. Düzenli olarak yapılan Beyaz Kitap çalışmalarında ele alınan maddelerde bütün üye ülkelerin mevcut durumları incelenerek gelişim planı yapılmaktadır. Mevcut durum neticesinde altyapı açısından bir değerlendirme yapıldığında, ulaşım altyapısının Avrupa'da düzensiz bir gelişim sergilediği görülmektedir. AB'ye 2004 yılı ve sonrasında katılan ülkeler ile uzun yıllardan beri birliğe üye olan ülkeler arasında bu farklılık oldukça belirgindir. Birlik üyeliği ile beraber ülkelerin altyapılarının geliştirilmesi üzerine odaklanılmıştır. Ayrıca bu endüstride, mobilitayı kısıtlamayacak şekilde karbonsuzlaştırma hedeflerine ulaşmasının sağlanması, yenilik ve araştırmanın önemsenmesi, birlikte çalışabilir ve entegre bir sistem içinde faaliyet gösterilmesi hedefleriyle AB üyeliği ülkelere avantaj sağlamaktadır. Üye konumunda olan ülkelerin hedefi AB taşımacılık politikasının uyum sağlama, dolayısıyla sosyo-ekonomik kalkınmayı ve büyümeye sahip olmaktır. AB'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ile tek pazar koridorlarının geliştirilme hedefiyle sağlanan finansman destekler aday ülkelere de avantaj sağlamaktadır. AB ile aday ülkeler arasında özellikle taşımacılık modlarının gelişimi; demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve altyapı kalitesinin artırılmasına yönelik yakın işbirliği üyelik konumunda da ulaştırma alanında fayda sağlamaktadır. Ayrıca TEN-T ile birlikte aday ülkeler ile yapılan sürdürülebilirlik ve iklim değişikliği etkisinin azaltılması çalışmaları, AB'nin ulaştırma ve hareketlilik sektöründeki desteğinin önemli hedeflerindedir. Sonuç olarak birlik üyesi ülkelerin gelişimleri üzerine çalışmaları pozitif yönlü ilerlemektedir. Çalışmada incelenen Malta örneği bu örneklerden biridir ve aday konumunda incelenen Türkiye'nin AB ulaştırma politikalarına uyum çalışmaları da AB'nin aday statüsünde bulunan ülkelere desteğini göstermektedir.

Bu çalışmaya konu olan iki ülke olarak Malta ve Türkiye'nin karşılaştırmasında elde edilen verilere göre, iki ülke de son yıllarda ulaştırma sektöründe büyük atılımlar gerçekleştirmiştir ve sektörde mevcut durum analizlerine

göre misyon ve vizyonlarını geliştirmek üzere stratejik gelişim planlarına odaklanmaktadır. Çalışmada incelenen SWOT analiziyle birlikte Malta'nın AB üyeliği sonrası lojistik sektöründe mevcut durumu sahip olduğu avantajlar ve dezavantajlara yer verilmiştir. Aynı zamanda aday ülke konumunda Türkiye'nin mevcut durumu ve AB üyeliğinden beklentilerine değinilmiştir.

Bulunduğu konum nedeniyle iki ülke de jeopolitik olarak avantaja sahiptir. Konumlarının sağladığı avantaj, limanlarının bölgesel konumu, transit taşımacılığa uygun olması iki ülkeye de lojistik sektöründe bir üs olarak faaliyet gösterme olanağı sağlamaktadır. Akdeniz'in merkezinde yer aldıkları için iki ülke de birçok hizmet sektöründe özellikle de taşımacılık sektöründe uygun iklim koşullarına sahiptir. Büyüme ve teknolojiye uyum potansiyeline sahip olmasıyla iki ülkenin de uzun vadede belirledikleri hedeflere ulaşması olumludur. Uluslararası ticaretin sürekliliği ve artmaya devam eden tüketim talebi iki ülkenin de ulaştırma strateji planlarıyla faaliyetlerinin daha rekabetçi olacağını göstermektedir.

Çalışmanın alt sorularında incelenen Malta'nın lojistik politikaları ve AB üyeliğinin sağladığı gelişmeleri yeniden ele alırsak, Malta'nın AB üyeliği sayesinde olumlu, mevcut kapasitesini tam olarak kullanamaması dolayısıyla olumsuz bir süreç içinde olduğu sonucuna varabiliriz. Malta'nın bir ada olarak uluslararası ticarete sahip olduğu konumun önemli avantajı olsa da karayolu ağındaki yoğunluk, alternatif ulaştırma ağının olmaması sebebiyle sahip olduğu sınırlı kapsam ülke içi ticaretinde ve genel olarak ulaşımda zorluk olmaya devam etmektedir. Yoğun karayolu akışının devam etmesi, iklim ve çevresel konularda çözüm ihtiyacı gerektirmektedir. Sürdürülebilir bir kentsel hareketlilik planıyla özel araç kullanımı seviyesi azaltılmalı, düşük CO2 emisyonu olan elektrikli araçların kullanımı, toplu taşıma araçlarının kullanımı teşvik edilmeye devam edilmelidir. Avrupa Birliği'ne katılımından sonra nüfusu olumlu net göçmen akışlarıyla büyük ölçüde genişlemiş ve hala genişlemeye devam etmektedir (Central Bank Of Malta, 2019). Ülkede faaliyet gösteren şirketlerin yabancı uyruklu istihdama açık olması, genel olarak ülkenin istihdam gücünü ve eğitim düzeyini artırmaktadır. Ekonomik büyüme beklentilerinin gerçekleşmesi için eğitim seviyesinin artışı oldukça önemlidir. AB'nin 2019 Malta ülke raporunda (European Union, 2019b) değinildiği üzere Malta ekonomisi güçlü bir şekilde büyümeye devam ederken, asıl zorluğun uzun vadede gelişiminin sürdürülebilir olmasını sağlamaktır. Bu sürdürülebilirliği sağlamak için nitelikli iş

gücü, gerekli eğitim ve becerileri geliştirme fırsatı, inovasyon ve teknolojiye uyum sağlamak ve altyapı sistemlerinin geliştirilmesi konularına odaklanmak Malta'nın ekonomik büyümesinin sürdürülebilirliğini güçlendirecektir.

Bir diğer alt soru olan Türkiye'nin lojistik sektöründe mevcut durumunu ele alırsak, bulunduğu eşsiz konumuyla çok önemli bir yere ve büyük bir pazar avantajına sahipken, kapasite, altyapı, inovasyon ve eğitim yetersizliği sebebiyle bazı zorluklar içinde olduğu sonucuna varabiliriz. Türkiye, AB ile 1964 yılından bu yana yürürlükte olan bir Ortaklık Anlaşması'na bağlıdır. Türkiye-AB arasında 1995'te kabul edilen Gümrük Birliği ilişkilerde önemli bir gelişme olanağı sağlamıştır ancak 1999 tarihli AB Zirvesi'nde Türkiye'ye verilen aday ülke statüsü üyeliğe ulaşmadan hala devam etmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı 2019:3). Gümrük Birliği anlaşması, Avrupa Birliği'nin üye olmayan bir ülke ile kurduğu ilk önemli ve işlevsel birlik olarak kabul edilmektedir ve uygulamaya girmesiyle AB ile Türkiye arasındaki ticaret ve yatırımının büyümesi desteklenirken, Türkiye'de üretkenlik kazancını teşvik etmiş, Türkiye'nin müktesebata uyumunu kolaylaştırmıştır (Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu, 2020). Bu anlaşma Türkiye ile aday statüsünde önemli bir avantaj sağlamış ve AB ile ilişkileri güçlendirmiştir.

Ancak Türkiye'deki siyasi süreçler, küresel krizler ve bölgesel çatışmalar da uluslararası ticarete olumsuz etki yaratabilmektedir. Lojistik altyapısı için gerekli yatırımların henüz verimli olarak gerçekleştirilmemesi, demiryolu ve denizyolu altyapısında modernizasyon gereksinimi, yoğun karayolu taşımacılığı kullanımı ve kombine taşımacılık için altyapı yetersizliği genel olarak ülkenin lojistik performansını olumsuz etkilemektedir ve çevre kirliliği ve tıkanıklığın artmasına sebep olmaktadır. AB 2019 Türkiye raporunda genel taşımacılık müktesebatı ile ilgili olarak, Türkiye taşımacılık sektöründeki uyum seviyesini değerlendirmek ve mevcut boşluklar ile bu boşlukları giderecek eylemleri belirlemek amacıyla kapsamlı yeni bir çalışma hazırlamakta olduğu konusuna değinilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı 2019:87). Tamamlanan lojistik ana planı, Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planı ile Türkiye gelişim hedeflerini sürdürmektedir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan 2019-2023 Stratejik Planında, Türkiye'nin ulaştırma politikalarının hale hazırdaki amaç ve hedeflerini belirlemiştir ve bu plana göre ilk taşımacılık hedefi tüm ulaşım modlarının bütüncül bir yaklaşımla entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını

planlı bir şekilde gerçekleştirmektir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019). Uluslararası ticarete Avrupa sınıfı lojistik hizmet sunabilmek, küresel tedarik zincirlerinin bir parçası haline gelmek Türkiye'yi bu pazarda sahip olduğu konumla beraber önemli bir yere taşıyacaktır.

Sonuç olarak bu çalışmada incelenen iki ülke için etkisi de dikkate alınarak Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikaları incelendiğinde, ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinin rekabetçi bir piyasa içinde gerçekleştiği görülmektedir. Bu çalışmada incelenen ülkelerin önemli konumu ve Akdeniz bölgesinde yatırım yapmak isteyen şirketlere alternatif sunmasıyla ilgili sektörler bu iklere büyük bir ekonomik kalkınma potansiyeli sunmaktadır. Dünya Bankası tarafından yapılan 2018 lojistik performans endeksi değerlerinin de gösterdiği üzere, önceki yıllara göre iki ülkenin de lojistik performansında gerileme olduğu gözükmektedir. Gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ve gönderilerin zamanında teslimi konusunda incelenen 6 kriter de göstermektedir ki iki ülke de belirlediği hedeflere ulaşmakta zorluk çekmektedir. Hem Türkiye hem Malta'nın diğer ülkelerle yapılan ticarete gümrük işlemlerinin verimliliği yeterli değildir. İlgili mevzuatların geliştirilmesi ve mal geçişleri sırasında yaşanan aksaklıkların en az düzeye indirilmesi için çalışmaların yapılması gereklidir. Uluslararası sevkiyat alanında Türkiye'de rekabetçi fiyatlarla gönderim yapılmadığına yönelik değerlendirmede bulunmak mümkündür. Malta'nın bir ada ülkesi olarak ithalata bağımlı faaliyet göstermesi, yapılan ihracatın yeterli olmaması bu alanda verimliliğini olumsuz etkilemektedir.

Lojistik hizmetlerinin kalitesinin incelendiği alanda da maalesef iki ülke için gerileme devam etmektedir. Daha yenilikçi lojistik hizmet verilmesi, yeni iş modellerinin benimsemesi, teknolojiyle gelen yeni trendlere adapte olmaları gerekmektedir. Bu alanda akıllı taşımacılık sistemlerinin kullanılması, özellikle nitelikli ve uzman iş gücüyle işbirlikçi iş modellerinin uygulanması ile daha verimli, daha etkili ve daha güçlü, inovasyon odaklı bir sektörün oluşturulması büyük bir ihtiyaç olarak gözükmektedir.

Alt yapı konusunu ele alırken Türkiye'de hala ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığı yapıldığı belirtilmelidir. Karayoluna alternatif olarak kullanılan demiryolu ve denizyolu gibi diğer taşımacılık türleriyle yapılan taşımalarda hala istenilen seviyede değildir. Malta'da ise demiryolu ve iç su yolu alternatifi olmadığı

için ada içinde karayolu yoğunken uluslararası ticarete sadece denizyolu alternatifi mevcuttur. Altyapı değerlendirilmesi konusunda iki ülkenin karayoluna bağımlı oluşu, şehir içi trafik problemleri, altyapı performansını olumsuz yönde etkilemektedir.

Türkiye'yi zamanlama konusunda ayrıca dış etkenler (sınır geçişlerinde belirsizlikler, ön görülemeyen gecikmeler) ve politik riskler olumsuz etkilemektedir. Bu etkenler sevkiyat maliyetlerini arttırırken, zamanında teslimat performansını azaltmaktadır. Malta'nın politik konularda sabit ve istikrarlı durumu sebebiyle zamanlama konusunda genel olarak sorun yaşanmamaktadır.

Özet olarak, iki ülke için de ulaştırma ve lojistik hedeflerine ulaşabilmek adına gerekli yatırımların yapılması, inovasyona odaklanması, sektörler için eğitim seviyesinin yükseltilmesi, sürdürülebilirlik hedefleri dikkate alınarak iklim değişikliğine ve çevre politikalarına özellikle önem verilmesi gereklidir. Ayrıca AB tarafından ülkeler için hazırlanmış ilerleme raporlarında belirlenen genel müktesebat çerçevesinde, iki ülkenin de ulaştırma politikalarını gelişim odaklı, iklimsel değişiklik göz önüne alınarak, güvenli ve kaliteli hizmete uyumlu, artan rekabete hazırlıklı olarak gerçekleştirmesi, bu ülkelerin AB'nin ortak ulaştırma kurallarına uyumunu kolaylaştıracağı gibi bir çalışmada bahsedilen ilgili sektörlerdeki zayıf yönlerinin geliştirilmesine de katkıda bulunabilecektir.

KAYNAKÇA

Afatoğlu, A. (2013). Lojistiğin 2013 Atılımı. Turkishtime, Mayıs, 1-25.

AKGÜL AÇIKMEŞE, S. (2004). Uluslararası İlişkiler Teorileri Işığında Avrupa Bütünleşmesi. Uluslararası İlişkiler Dergisi, 1 (1), 1-32. <https://dergipark.org.tr/en/pub/uidergisi/issue/39238/462088> adresinden elde edildi.

Alonso, G., Benito, A., Lonza, L., & Kousoulidou, M. (2014). Investigations on the distribution of air transport traffic and CO2 emissions within the European Union. Journal of Air Transport Management, 36, 85-93.

Attard, M., von Brockdorff, P., & Bezzina, F. (2015). The external costs of passenger and commercial vehicles use in Malta. 19. European Commission Representation in Malta

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu, (2020, 3 Temmuz) <https://www.avrupa.info.tr/tr/gumruk-birliği-ab-ile-turkiye-arasindaki-ticareti-desteklemek-52> adresinden elde edildi.

Avrupa Komisyonu, (2003, 15 Temmuz). Directive 2003/59/EC of the European Parliament and of the Council on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers

Aygün, M. (2004). Yeni İpek Yolu (Traceca) ve Türkiye (Doctoral dissertation, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Entitüsü, İstanbul).

Babacan, M . (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu. Ege Academic Review , 3 (1) , 8-15 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/eab/issue/39834/472275>

Bakkal, M. ve Demir, U. (2011) Lojistik Yönetimi ve E-Lojistik, 1.Baskı. Hiperlink Yayınları, İstanbul

Başalan, F. Kentsel Lojistik, https://www.academia.edu/32483950/Kentsel_Lojistik_Sunum adresiden elde edildi.(erişim tarihi 01.01.2020)

Barbanova, K. Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık. Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi, (41), 1-12.

Best Urban Freight Solutions, (2020). BESTUFS I VE BESTUFS II PROJESİ, <http://www.bestufs.net/bestufs2.html> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 24.04.2020)

BSL Transportation Consultants, UIC International Union Of Railways (2018, Ocak). Report on Combined Transport in Europe, Paris, 53-54.

BV, E. N. (2006). Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007-2013. Synthesis Report. European Commission.

Central Bank Of Malta, (2019), Developments In The Foreign Workforce In Malta, Quarterly Review 2019:4. (erişim tarihi: 15.04.2020)

Colliers International, (2017). Multimodal: Shaping the Future of European Logistics, Colliers International, Research & Forecast Report EMEA | INDUSTRIAL AND LOGISTICS.

Comission Of The European Communities, (2001, 12 Eylül). WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final.

Comission of The European Communities, (2006), Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social committee and the Committee of the Regions on enhancing supply chain security, COM/2006/0079 final.

Comission Of The European Communities, (2006). Freight Transport Logistics in Europe – the key to sustainable mobility. COM(2006) 336 final.

Çakır, A. E. (2001). Avrupa bütünleşmesinin siyasal kuramları. Beta.

Çalık, S. (2008). Avrupa Birliği ulaştırma politikası ve Türkiye'nin uyumu (Doctoral dissertation, DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü).

Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). Uluslararası Taşımacılık Yönetimi. UTİCAD. (Sf. 269-302). İstanbul.

Çaylan, D. Ö., & Kişi, H. (2011). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 3(2), 79-100.

Çelik, M. (2009). Lojistik Sektör Planlaması, Organize Lojistik Bölgeleri ve Mersin Kenti Lojistik Planı. Planning in Logistics Sector and Organized Logistics Zones and Mersin Logistics Strategic Plan”) GYTE (Gzmir Institute of Technology) Faculty of Architecture Urban Planning Department.

Çekerol, G. Ş. ve Kurnaz, N. (2011). “Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25, 47-59.

Çevik, O., Gülcan, B. (2011). Lojistik faaliyetlerin çevresel sürdürülebilirliği ve Marco Polo programı. KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 13 (20), 35-44.

Çiçek, S., Kişi, H.,(2007) “Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturmada Sosyo Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi” 6. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, ss.173181, İzmir.

Davies, R. (2015, Eylül) EPRS (European Parliamentary Research Service), Industry 4.0, Digitalisation for productivity and growth, PE 568.337.

De Langen, P., Turró Calvet, M., Fontanet, M., & Caballé, J. (2018). The infrastructure investment needs and financing challenge of European ports.

Demir, M. H., Taşer, A., Kara, B., Toyoğlu, H., & Alamur, S. (2013). Çağdaş Lojistik Uygulamaları. TC Anadolu Üniversitesi Yayını, (2752).

Diemer, R., & Dittrich, F. (2019). Transport in the European Union—current trends and issues. European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, Brussels.

Directorate-General Transport, & Statistical Office of the European Communities. (2018). EU Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2018 Office for official publications of the European communities

Ecorys, Fraunhofer, TCI, Prognos and AUEB-RC/TRANSLOG, (2015). European Commission, Fact-finding studies in support of the development of an EU strategy for freight transport logistics Lot 1: Analysis of the EU logistics sector, Final report.

Ecorys Nederland BV, (2006). Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007-2013, Country Report Malta.

Ecorys Nederland Bv, (2007). European Commission, Benchmarking Logistics and Co-modality, Be logic agreement, BE LOGIC Grant agreement ID: 218694, Project 2008-2011, <https://cordis.europa.eu/project/id/218694> adresinden elde edildi.

EGSA, (2020). Galileo, European global satellite-based navigation system <https://www.gsa.europa.eu/> adresinden eldi edildi. (erişim tarihi: 21 Ekim 2019)

Elektirikli Mobilite Malta, (2020). GrowSmarter Horizon 2020, <https://electromobility.gov.mt/en/Pages/GrowSmarter---Horizon-2020.aspx> adresinden elde edildi.

Elmas, G., & Yıldızhan, B. (1999). Türkiye’de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi. II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiri Kitabı, 268-286.

Erdoğan, H. T. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi/The Impact of Transportation Services on Economic Development. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 3(1), 187.

Erkan, B. (2014). Türkiye’de lojistik sektörü ve rekabet gücü. Assam Uluslararası Hakemli Dergi, 1(1), 44-65.

EUR-Lex, (2005). Intermodal transport: intermodality of goods transport, Summaries of EU Legislation, <https://eur-lex.europa.eu/legal->

<content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:l24179> adresinden elde edildi.(erişim tarihi: 23.02.2005)

European Commission, (2008). Swedish government, e-Freight Roadmap' Vision, Goals and Implementation.

European Commission, (2011). WHITE PAPER roadmap to a single European transport area towards a competitive and resource efficient transport system. COM (2011), 144.

Essays, UK, (2018, Kasım). How Logistics Improvements Affect The Economy. Retrieved from <https://www.ukessays.com/essays/commerce/logistics-management-how-logistics-improvements-effect-the-economy-commerce-essay.php?vref=1>

European Commission, (2012a, 13 Eylül). Blue Growth opportunities for marine and maritime sustainable growth, COM(2012) 494 final.

European Commission, (2013a, 23 Mayıs). MEMO, Europe's Seaports 2030: Challenges https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_13_448 adresinden elde edildi

European Commission (2016a), Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee Of The Regions, EU e- Government Action Plan 2016-2020, COM(2016) 179 final

European Commission, (2018a). Digital Single Market, TOOP: Reducing Red Tape For Citizens and Businesses, <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/toop-reducing-red-tape-citizens-and-businesses> adresinden elde edildi. (erişim tarihi:13.11.18)

European Commission(2019b), Handbook On The External Costs Of Transport Version 2019, 24

European Commission, (2020a). STARTS (Science, Technology & the Arts) <https://www.starts.eu/> adresinden elde edildi.

European Conference of Ministers of Transport. (1998). Report on the current state of combined transport in Europe. OECD Publishing.

European Union, (2005c). TEN-T Priority Project 21 Ongoing. <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project/priority-project-21> adresinden elde edildi.

European Union, (2007a). TEN-T Priority Project 18 Ongoing <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project/priority-project-18> adresinden elde edildi.

European Union, (2013). 7th RTD Framework Programm, Super Green project (FP7), Green Corridors Handbook, Volume II, Document ID number: 07-20-PP-2012-05-02-3. <http://martrans.org/supergreen/docs/public/Handbook-II.pdf> adresinden elde edildi.

European Union, (2014a). Improving sections of Malta's TEN-T road network benefits the island's people and economy, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/major/malta/improving-sections-of-maltas-ten-t-road-network-benefits-the-islands-people-and-economy adresinden elde edildi.(erişim tarihi: 04.08.2014).

European Union, (2015). Maritime Ports, https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en adresinden elde edildi.

European Union, (2017). Amendment of the Combined Transport Directive, https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/consultations/2017-CTD_en adresinden elde edildi. (erişim tarihi 01/05/2020)

European Union, (2019). Transport, Safe, sustainable and connected transport https://europa.eu/european-union/topics/transport_en (erişim tarihi: 24/04/2019)

European Union, (2019a). Horizon Europe - The Next Research and Innovation Framework Programme https://ec.europa.eu/info/horizon-europe-next-research-and-innovation-framework-programme_en adresinden elde edildi.

European Union, (2019b, Şubat). European Commission, Country Report Malta 2019, SWD(2019) 1017 final, [file:///C:/Users/acer/Downloads/2019-european-semester-country-report-malta_en%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/acer/Downloads/2019-european-semester-country-report-malta_en%20(1).pdf) adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 27.2.2019), Brussels.

European Union, (2020a). Logistics and Multimodal Transport, https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/logistics_en adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05.05.2020).

European Union (2020b), Electronic Pricing and Payment, https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/electronic_pricing_and_payment_en adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05.05.2020).

European Union, (2020c). CIVITAS Initiative, About CIVITAS, <https://civitas.eu/about> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05.05.2020).

European Union, (2020d). European strategies, White paper 2011. https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05/05/2020)

European Union, (2020e). CIVITAS Initiative, Living Labs, <https://civitas.eu/projects> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05.05.2020).

European Union, (2020f). CIVITAS Initiative, ECCENTRIC, <https://civitas.eu/eccentric> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05.05.2020).

European Union, (2020g). CIVITAS Initiative, PORTIS, <https://civitas.eu/portis> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05.05.2020).

European Union, (2020h). CIVITAS Initiative, DESTINATIONS, <https://civitas.eu/destinations> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05.05.2020).

European Union, (2020i). Logistics and multimodal transport, https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/multimodal-and-combined-transport_en adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 05.05.2020).

European Union, (2020ı). Trans-European Transport Network (TEN-T), Regulation (EU) No 1315/2013 https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en adresinden elde edildi.(erişim tarihi 05/05/2020)

European Union, (2020j). Trans-European Transport Network, TENtec Public Portal <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm> adresinden elde edildi. (erişim tarihi:21.01.2020)

European Union, (2020k). TEN-T Review, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t/review_en adresinden elde edildi. (erişim tarihi:21.01.2020)

European Union, (2020l) Intelligent transport systems , Action Plan and Directive, https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan_en adresinden elde edildi.

European Parliament, Common transport policy: overview, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>, (erişim tarihi: 02.2020)

European Parliament, (2002). 6th Framework Programme (2002-2006), 1513/2002/EC, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=LEGISSUM%3Ai23012> adresinden elde edildi.(erişim tarihi: 18.09.2007)

European Parliament and European Union, (2003). Directive 2003/59/EC of The European Parliament and The Council of 15 July 2003 on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers (erişim tarihi: 05.05.20)

European Parliament and European Union, (2004). Directive 2004/52/EC of The European Parliament and The Council Of The European Union, on the interoperability of electronic road toll systems in the Community, (erişim tarihi: 05.05.20)

EUROSTAT, (2020). Statistics Explained Maritime ports freight and passenger statistics 2018,

https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 18 Mart 2020)

EUROSTAT, (2020a). Glossary:Coastal Member States, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Coastal Member States](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Coastal_Member_States) adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 24 Ocak 2020)

Euttravel, Promoting Innovative Intermodal Freight Transport <http://euttravelproject.eu/knowledge/defaultinfo.aspx?topicid=128&index=6> adresinden elde edildi.(erişim tarihi: 05.05.2020)

Fulser, B. (2015). Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).

Galileo (2016, 15 Aralık). Entrepreneurship and SMEs Sectors, European Commission, https://ec.europa.eu/growth/sectors/space/galileo_en adresinden elde edildi.

Giannopoulos, G. A. (2009). Towards a European ITS for freight transport and logistics: results of current EU funded research and prospects for the future. European Transport Research Review, 1(4), 147-161.

Giorgi, L., & Schmidt, M. (2002). EUROPEAN TRANSPORT POLICY--A HISTORICAL AND FORWARD LOOKING PERSPECTIVE. German Policy Studies/Politikfeldanalyse, 2(4).

Golinska, P., & Hajdul, M. (2012). European union policy for sustainable transport system: Challenges and limitations. In Sustainable Transport (pp. 3-19). Springer, Berlin, Heidelberg.

Gözüaçık, G. (2013). “Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış”, Ekovitrin, Kasım, 74-76.

Graff, J. (2009). e-Maritime: An Enabling Framework for Knowledge Transfer and Innovative Information Services Development Across the Waterborne Transport Sector. TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 3.

Gronau, W. (2008). Intermodality: the EU vision for a more sustainable transportation system. Passenger Intermodality-Current Frameworks, Trends and Perspectives, 1(1).

Güleç, M. (2012), Avrupa Bütünleşme Kuramları (çevrimiçi) <http://www.tuicakademi.org/avrupa-butunlesme-kuramlari/>, (erişim tarihi: 26.05.2012).

Ferravante, R. (2008, 6-7 Ekim). The European Commission’s freight transport activities, European Commission’s freight transport activities Update to the UN-ECE WP.24 Geneva

Fastén, G., & Clemedtson, P. O. (2012). Green Corridor Manual. An East West Transport Corridor II report, NetPort. Karlshamn, 6, 2012.

Haas, E. B. (1958). The uniting of Europe: Political, social, and economic forces, 1950-1957 (No. 42). Stanford University Press.

Houghton, E. (2017). 5 Trends Driving Change in Transportation and Logistics in 2017, Emerging Industries Marketing Lead, (çevrimiçi) <https://www.netsuite.com/blog/5-trends-driving-change-in-transportation-and-logistics-in-2017>, (erişim tarihi: 16.02.2017)

IKV, (2011). AB Ulaştırma Politikası, Sorularla AB Ulaştırma Politikaları ve Türkiye Serisi, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, 245,7.

IKV,(2016). Traceca Projesi: Yeni İpek Yolu. https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=2049&id=1312&anahtar=LOJ%C4%B0ST%C4%B0K adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 01.01.2020).

IMARC Group, (2020) Logistics Market: Global Industry Trends, Share, Size, Growth, Opportunity and Forecast 2020-2025, <https://www.imarcgroup.com/logistics-market> adresinden elde edildi.

Interreg, (2020). About Interreg. <https://interreg.eu/about-interreg/> adresinden elde edildi.

İstanbul Üniversitesi Lojistik kulübü (2007, 1 Aralık). Benchmarking, <http://lojistikkulubu.ist/benchmarking/> adresinden elde edildi.

Janic, M. (2001). Integrated transport systems in the European Union: an overview of some recent developments. Transport Reviews, 21(4), 469-497.

Janic, M. (2006). Sustainable transport in the European Union: A review of the past research and future ideas. Transport Reviews, 26(1), 81-104.

Karataş, Ç., & Oral, E. (2007). The Critical Role of Turkish Ports in Scope of the International Transport Corridors.

Kayabaşı, A. (2007). İşletmelerin rekabet gücünün geliştirilmesinde lojistik faaliyetlerin performansının artırılması: Üretim işletmeleri üzerine bir uygulama (Doctoral dissertation, DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü).

Kayıkçı, Y (2018). Türkiye, 2018 Lojistik Performans Endeksi Sıralamasında Neden Düştü? <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/23428/turkiye-2018-lojistik-performans-endeksi-siralamasinda-neden-dustu-ne-yapmalyiz-> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 07.08.2018)

Kuşçu, S., (2012) Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları”, International Conference on Eurasian Economies, Almaati, Kazakistan, s. 452-459.

Kuyzu, G., & Tekin, S. (2013, Aralık). Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı Ulaşım ve Lojistik Master Planı. Türkiye: TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi.

Lindberg, L. N. (1963). The political dynamics of European economic integration. The political dynamics of European economic integration, s. 28- 49.

Loebbecke, C., & Powell, P. (1998). Competitive advantage from IT in logistics: the integrated transport tracking system. International Journal of Information Management, 18(1), 17-27.

Malta EU 2017, (2020). Malta and the Eu <https://www.eu2017.mt/en/Pages/Malta-and-the-EU.aspx> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 10.04.2020).

Malta Government Services and Information, (2020). About Malta, <https://www.gov.mt/en/About%20Malta/Pages/The%20Maltese%20Islands.aspx> adresinden elde edildi.

Malta Maritime Pilots, (2020). The Grand Harbour, <http://maritimepilots.com.mt/valletta-grand-harbour/> adresinden elde edildi.

Malta Maritime Pilots, (2020a). Marsaxlokk, <http://maritimepilots.com.mt/marsaxlokk-port/> adresinden elde edildi.

Malta National Electromobility Platform, (2013, Kasım). The Malta National Electromobility Action Plan, 21,70.

Malta Profile, (2020). Mobilising Malta, <https://maltaprofile.info/article/transport-logistics> adresinden elde edildi.

MEPA and ADT, (2009, Eylül). Air Quality Plan, Proposed traffic measures as part of the plans and programmes in compliance with Directive 1996/62/EC, 5.

Mita(Malta Information Technology agency, (2020) SWOT Analysis on Next Generation ICT Infrastructure. <https://www.mita.gov.mt/en/DigitalOutReach/eskillsalliance/Pages/SWOT-Analysis-on-Next-Generation-ICT-Infrastructure.aspx> adresinden elde edildi.

Nowakowski, T. (2004). Reliability model of combined transportation system. In Probabilistic Safety Assessment and Management (pp. 2012-2017). Springer, London.

OECD(2014) Council, Recommendation of the Council on Digital Government Strategies.

Onur, E. Y., (2006). Avrupa Topluluğu'nun ortak ulaştırma politikası ve Türkiye için ulaştırma faslında katılım müzakereleri süreci (Doctoral dissertation, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı).

Özdemir, F. S., & Karahan Gökmen, M. (2016). Lojistiğin Evrimi ve Türkiye'deki Önlisans Ve Lisans Programları Yönünden Lojistik Öğretimi. *Academic Review of Economics & Administrative Sciences*, 9(3).

Özgöker, U. 2020. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası <http://www.subconturkey.com/2009/Mart/koseyazisi-Avrupa-Birligi-ortak-ulastirma-politikasi.html> adresinden elde edildi.

Özeroğlu, A. İ., (2012). AB Ulaştırma Politikaları ve Bölgesel Projelerde Türkiye'nin Yeri. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, (26), 41-59.

Popescu, L. A. C., & Sipos, C. A. (2014). Logistics Performance and Economic Development-A Comparison within the European Union.

PwC & Panteia (2013). Final Report Study aimed at supporting an impact assessment on: "Measures to enhance the efficiency and quality of port services in the EU". <http://www.oecd.org/dataoecd/23/21/48837794.pdf>.

Rosamond, B. (2000). Theories of European integration.

Saatçioğlu, C, Çelikok K. (2009) "Uluslararası Ulaştırma Politikaları Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları", s. 788

Servantie, D. (2016, Nisan). AB ve Türkiye Nehir Taşımacılığı Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi. İKV Değerlendirme Notu.

Schwemmer, M.(2019), Top 100 in European transport and logistics services.2019-2020 Fraunhofer Center for Supply Chain Services SCS.

Stephenson, P. (2010). Let's get physical: the European Commission and cultivated spillover in completing the single market's transport infrastructure. *Journal of European public policy*, 17(7), 1039-1057. DOI: 10.1080/13501763.2010.499247

SETRIS, (2017, 13 Mart) Truly Integrated Transport System for Sustainable and Efficient Logistics – SETRIS, ERTRAC, ERRAC, ACARE, ALICE ve WATERBORNE tarafından onaylanmıştır.

Servantie, D. (2016). İKV, "Traceca Projesi: Yeni İpek Yolu ", İKV Değerlendirme Notu. https://www.ikv.org.tr/images/files/De%C4%9Ferlendirme_176.pdf (erişim tarihi: 02.05.2020)

Smit J., Kreutzer S., Moeller C., Carlberg M., (2016). Industry 4.0, Policy Department A: Economic and Scientific Policy, Industry 4.0, Analytical Study.

Statista, (2019). Europe's Busiest Cargo Ports, <https://www.statista.com/chart/18667/europes-top-cargo-ports-by-gross-weight-handled/> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 11 Temmuz 2019)

Şeker, Ö. G. D. A. (2018). Lojistik Yönetimde Dış Kaynak Kullanımı ve Entegre Lojistik: Türkiye'nin Entegre Lojistikte Genel Durumunun İrdelenmesi ve

Geleceğine Bakış.. Journal of Social And Humanities Sciences Research (JSHSR), 5(29), 3748-3766.

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı (2019). Türkiye İlerleme Raporu 2019, https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2019_trkiye_raporu-tr.pdf adresinden elde edildi. (erişim tarihi:03.03.2020)

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, (2019a). Katılım Müzakereleri, https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakereleri_37.html (erişim tarihi: 12.07.2019)

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, (2019b). Katılım Müzakerelerinde Mevcut Durum https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakereleri_37.html (erişim tarihi: 12.07.2019). (erişim tarihi: 08.07.2019)

T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı ve Tubitak, (2019). AB Çerçeve Programları ve Horizon 2020, www.ab.gov.tr adresinden elde edildi.

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı (2020). Avrupa Birliğinin Tarihçesi , <https://ab.gov.tr/105.html> adresinden eldi edildi. (erişim tarihi: 03.03.2020).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, (2020a). Fası 21: Trans-Avrupa Ağları, Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Ağları Politikası <https://www.ab.gov.tr/86.html>. (erişim tarihi: 04.02.2020).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, (2020b). Fası 14: Taşımacılık Politikası, https://www.ab.gov.tr/fasil-14-tasimacilik-politikasi_79.html. (erişim tarihi: 04.02.2020).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, (2020b). Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi, https://www.ab.gov.tr/turkiye-ab-iliskilerinin-tarihcesi_111.html adresinden eldi edildi. (erişim tarihi: 03.05.2020).

T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2013).Onuncu Kalkınma Planı 2014-2023, Ankara, 1-199.

T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2019). On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023). http://www.sbb.gov.tr/wpcontent/uploads/2019/11/ON_BIRINCI_KALKINMA-PLANI_2019-2023.pdf adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 25.06.2020).

T.C. Ticaret Bakanlığı, (2019). Avrupa Birliği İle Dış Ticaret <http://risk.gtb.gov.tr/data/572b3a8a1a79f50cd8a22b1a/11Avrupa%20Birli%C4%9Fi%20ile%20Dis%20Ticaret.pdf> adresinden elde edildi (erişim tarihi: 10.07.2019).

T.C. Ticaret Bakanlığı, (2020). Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret <http://risk.gtb.gov.tr/data/572b3a8a1a79f50cd8a22b1a/y/16Tasima%20Sekillerine%20Gore%20Dis%20Ticaret.pdf> adresinden elde edildi (erişim tarihi: 10.01.2020).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2018). “TRACECA - Avrupa-KafkasyaAsya Ulaşım Koridoru”, <http://www.traceca.org.tr/> adresinden elde edildi (erişim tarihi: 10.02.2020).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2019). Stratejik Plan 2023, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/stratejik-yonetim/uab-2019-2023-stratejik-plani-16-10-2019.pdf> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 01.05.2020).

Tabone, P., & Nardelli, V. (2014). Malta’s EU Story: how ten years of EU membership have changed the country: a discussion paper.

TEKİN, M., ETLİOĞLU, M., & TEKİN, E. (2018). Endüstri 4.0 Ve Lojistik Trendler. In Conference: 4. Uluslararası Sosyal Beşeri ve İdari Bilimler Sempozyumu.

Times Malta, (2013). EU to support Motorways of the Sea <https://timesofmalta.com/articles/view/eu-to-support-motorways-of-the-sea.136689> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 13 Kasım 2003)

TINA VIENNA – Transport Strategies, European Commission, Republic of Malta (2002, Nisan). TINA Transport Infrastructure Needs Assessment For Malta, Final Report. Auerspergstrasse 15, 1082 - Vienna, Austria.

The World Bank (2018), Logistics Performance Index 2018, <https://lpi.worldbank.org/> adresinden elde edildi.

TOBB, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, (2014). Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2014.

Tore Pedersen, J. (2009, Mart). Promoting Innovative Intermodal Freight Transport, Consolidated PROMIT Promotion Results.

Transport Malta (2013, Ocak). Intelligent Transport System In Malta Report on the implementation of the National ITS Actions 2013-2017, As required by the European Union Directive 2010/40/EU, 30.

Transport Malta, (2018). Annual Report 2018, https://www.transport.gov.mt/Transport-Malta-Annual-Report-2018_web.pdf-f4606 adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 01.05.2020)

Transport Malta, (2020). Maritime, <https://www.transport.gov.mt/maritime/local-waters/ports-in-malta-113> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 15.02.202)

Transport Malta, (2017). Annual Report 2017, <https://www.transport.gov.mt/TM-Annual-Report-2017.pdf-f2693> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 01.05.2020)

Transport Malta, (2020a). National Transport Strategies in Development <https://www.transport.gov.mt/strategies/strategies-policies-actions/national-transport-strategies-in-development-1345> adresinden elde edildi. (erişim tarihi: 15.02.202)

TREN, D. (2005). Trans-European Transport Network: TEN-T Priority axes and projects 2005. Eu-ropean Communities, 51urban developmen.

Tutar, E.,Tutar F., Yetişen H. (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya Ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi”. KMU İİBF Dergisi, 11(17):7

Türe, O. (2018). Fikri Mülkiyet Hukuku/Know-How Nedir?, <https://www.startupnedir.com/know-how-nedir/> adresinden elde edildi.

Türkiye İstatistik Kurumu (TUIK), (2020). Taşımacılık sektörü ve GSYH (erişim tarihi: 10.04.2020).

Türkoğlu, M , Duran, G . (2019). Lojistik Sektörünün Önemi ve Bölgesel Kalkınmaya Katkıları. Uygulamalı Sosyal Bilimler ve Güzel Sanatlar Dergisi , 1 (2) , 86-97. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sosguz/issue/51299/646464> adresinden elde edildi.

WPSP, (2013). Portopia Project, <https://sustainableworldports.org/project/portopia-project/> adresinden elde edildi.

UFUK 2020, (2019). AB Horizon 2020 Programı, <http://www.ufuk2020.com/> adresinden elde edildi.

U.S. Department of Commerce, (2016). Doing Business in Malta: 2016 Country Commercial Guide for U.S. Companies, Malta Country Commercial Guide, U.S. & Foreign Commercial Service and U.S. Departmen of State.

Ürgün, U. (2015), Türkiye’de ve Avrupa’da Lojistik Uygulamaları. Trakya Üniversitesi.

YASED, (2012). “2023 Hedefleri Yolunda Bilgi ve İletişim Teknolojileri”, Eylül 1-168.

Yu, Y (2014/2015). The economic impact of the Marco Polo II Programme on the EU economy.

Zahra, M.(2012). Climate Change Adaptation And Health: A multi-Criteria Analysis For Malta.

Zeybek, H. (2007). Avrupa’da Ulaşım ve Lojistik Sektörünü Etkileyen Dinamikler: Türkiye’ye Yansımaları. 7. Ulaştırma Kongresi, Bildiriler Kitabı.

Zeybek H. ,(2019). UluslararasıTicarette Yeni Avrasya UlaşımYolları Arayışı: Demiryolu Yük Taşımacılığına Etkileri, Avrasya Etüdüleri,135-154.

Zhu, Q., & Sarkis, J. (2007). The moderating effects of institutional pressures on emergent green supply chain practices and performance. International journal of production research, 45(18-19), 4333-4355.

Zunder, T. H., & Ibanez, J. N. (2004). Urban freight logistics in the European Union, 77-84.

