T.C

İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

LOJİSTİK YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI

LOJİSTİK YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜ GELİŞTİRMEK ADINA UYGULADIĞI DESTEKLER

Yüksek Lisans Tezi

Gulpiyamu TUERXUN

100036871

İstanbul, Mayıs 2017

T.C

İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

LOJİSTİK YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI

LOJİSTİK YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜ GELİŞTİRMEK ADINA UYGULADIĞI DESTEKLER

Yüksek Lisans Tezi

Gulpiyamu TUERXUN

100036871

Danışman: Prof. Dr. Yahya FİDAN

İstanbul, Mayıs 2017

T.C.

İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ONAY SAYFASI

Yüksek Lisans öğrencisi Gulpiyamu TUERXUN'ın **ÇİN HALK CUMHURİYETİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜ GELİŞTİRME ADINA UYGULADIĞI DESTEKLER** konulu tez çalışması jürimiz tarafından 10.07.2017 tarihinde yapılan savunmada Yüksek Lisans Tezi olarak (oybirliği (✓) / oyçokluğu ( )) ile başarılı bulunmuştur.

	Adı Soyadı	İmza
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Yahya FIDAN	.....
Üye	Yrd. Doç. Dr. Murat Çemberci	.....
Üye	: Yrd. Doç. Dr. Mustafa Şentürk	.....

Hazırlamış olduğum tez özgün bir çalışma olup YÖK ve İTİCÜ Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamıyla uyduğumu; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve hiçbir kaynaktan yaptığım ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup İstanbul Ticaret Üniversitesinin resmi görüşünü yansıtmamaktadır.

ÖZET

Uluslararası ticarette, açıklık önemli bir faktördür ve ekonomik büyümeye katkı sağlamaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti uluslararası ticaret pazarı olarak dünyayı hedef alan, ekonomik büyüme ile birlikte hızlı bir gelişme gösteren ülke olmuştur. Ekonomik büyümesi ile birlikte lojistik sektöründe de hızlı bir gelişme göstermiş ve dünya sıralamasında yerini almıştır. Bu çalışmada Çin Halk Cumhuriyeti'nin hızla büyüme gösterdiği lojistik sektörünün ekonomiye etkileri, uygulanan politikalar ve bu politikalar ışığında büyüme hızı araştırılmıştır. Bu bilgiler doğrultusunda birinci bölümde literatür taraması yapılarak lojistik sektörünün tanımı ve kavramı, lojistik sektöründe dış kaynak kullanımı, lojistiğin önemi, ülkelerin kalkınmasında lojistik sektörünün yeri ve önemi, ülkelerin lojistik sektörünü geliştirmek için yürüttükleri politikalara yer verilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik faaliyetlerinin genel durumu ve üçüncü bölümde ise hükümetin uyguladığı politikalara yer verilmiştir. Araştırma sonucuna göre, Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektörünün hızla geliştiği ve hükümetin sektöre uyguladığı politikalar ile ciddi anlamda destek sağladığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelime: Çin Halk Cumhuriyeti Lojistik Sektörü, Uygulanan politikalar

ABSTRACT

International, trade, openness is an important factor and contributes to economic growth. The People's Republic of China has become a country that has developed rapidly along with economic growth, targeting the world as an international trade market. Along with the economic growth, it has also developed rapidly in the logistics sector and has taken its place in the world rankings. In this research, the policies applied on the logistics sector of the People's Republic of China were investigated. The rapid growth of China's logistics industry has been explored in terms of the economic effects, applied policies and the growth rate of these policies. In line with this information, in the first part literature review is made and the definition and concept of logistics sector, outsourcing in logistics sector, countries have been involved in policy to promote the logistics industry. In the second part of the survey, the general situation of logistics activities in the People's Republic of China and the government's policy in the third part are given. According to the research result, the logistics industry in China has developed rapidly and it has been found that the government provides serious support with the policies applied by the sector.

Keyword: People's Republic of China Logistics Sector, Implemented Policies

İÇİNDEKİLER

Sayfa

Özet……iv

Abstract……v

Tablolar Listesi……ix

Şekiller Listesi……xi

GİRİŞ……1

BİRİNCİ BÖLÜM…….3

LOJİSTİK SEKTÖRÜ GENEL DURUMU……..3

1.1. Lojistik Kavramı ve Tanımı…….....4

1.2. Lojistik Sektörünün Tarihsel Gelişimi……...5

1.3. Tedarik Zinciri Yönetimi……...7

1.4. Lojistiğin Alanları……..…8

1.4.1. Taşımacılık……...……9

1.4.1.1. Karayolu Taşımacılığı……9

1.4.1.2. Denizyolu Taşımacılığı……..……..10

1.4.1.3. Havayolu Taşımacılığı……10

1.4.1.4. Demiryolu Taşımacılığı……...10

1.4.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı……10

1.4.1.6. Kombine Taşımacılık……...10

1.4.2. Depolama……11

1.4.3. Gümrükleme……...……11

1.4.4. Ambalajlama……...12

1.5. Lojistik Trendler……..12

1.5.1. Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)……14

1.6. Lojistik Performans Kavramı……..15

1.6.1. Lojistik Performans Ölçütleri……16

1.7. Lojistiğin Önemi……..17

1.8. Ülkelerin Kalkınmasında Lojistik Sektörünün Yeri ve Önemi……...18

1.9. Ülkelerin Lojistik Sektörü Geliştirmek İçin Yürüttükleri Politikalar……..20

1.9.1. Türkiye Master Planı……..20

1.9.1.1. Türkiye'nin Lojistik Açıdan Stratejik Değerlendirmesi: Ulaştırma ve Lojistik Üs Potansiyeli ……21
1.9.2. AB'nin Lojistik Uygulamaları……25
İKİNCİ BÖLÜM……28
ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NDE LOJİSTİK FAALİYETLERİNİN GENEL DURUMU……28
2.1. Çin Halk Cumhuriyeti ile İlgili Genel Bilgiler……28
2.1.1. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Demografik Özellikleri……29
2.1.2. Çin Halk Cumhuriyeti'nin İdari ve Siyasi Yapısı……30
2.1.2.1. Merkezi Yönetim……32
2.1.2.2. Yerel Yönetim……33
2.2. Çin Halk Cumhuriyeti Alt Yapısı ……34
2.2.1. Karayolları……35
2.2.2. Demiryolları……35
2.2.3. Limanlar……36
2.2.4. Hava Ulaştırma ve Sivil Havacılık……36
2.2.5. Doğalgaz……37
2.2.6. Enerji……38
2.2.7. Telekomünikasyon……38
2.3. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ekonomik Durumu……39
2.4. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dünya Ekonomisindeki Yeri……46
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM……48
ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE VERİLEN DESTEKLER……48
3.1. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Lojistik Sektörü……49
3.2. Çin Halk Cumhuriyeti Lojistik Sektörüne Hükümetin Tutumu……52
3.3. Çin Halk Cumhuriyeti Lojistik Sektörünün Durumu……62
3.4. Çin'de Lojistik İşletmelerinin Türleri……63
3.5. Çin Halk Cumhuriyeti'nde Taşımacılık Alt Yapısının En Son Gelişimi……72
3.6. Çin Halk Cumhuriyeti Lojistik Faaliyetlerinde Zorluklar ve Dış Ortam……72
3.7. Lojistik Performans Endeksi……74
3.7.1. Altyapı: Ticaret ve Taşımacılık ile Alakalı Altyapı Kalitesi……77

3.7.2. Yük İzleme: Taşımaların İzlenebilirliği ve Takip Edilebilirliği…….77
3.7.3. Uluslararası Taşımacılık: Rekabetçi Fiyatlarla Taşıma Yapabilme Kapasitesi……78
3.7.4. Gümrükleme: Gümrük Süreçlerinin Verimliliği……78
3.7.5. Hizmetler (Yetkinlik): Lojistik Hizmetlerinin Yeterliliği……..78
3.8. Çin Halk Cumhuriyeti'nde Perakende Lojistik……..……81
3.9. Soğuk Zincir Lojistiği……...……..84
3.10. E-Ticarette Gelişime Genel Bakış…….……..…..88
3.11. Çin'in Lojistik Sektöründe Yatırım Eğilimleri……..……89
3.12. Çin Lojistik Endüstrisinin Gelişme Eğilimleri……..…....93
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME…….....95
KAYNAKÇA……..….101

TABLOLAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.1. Lojistik Performans Gelişimi……...……...……7

Tablo 1.2. Taşıma Sistemlerinin Kıyaslanması……..……...…….11

Tablo 1.3. Yıllara Göre İhracat ve İthalat (ABD Doları)……...……...12

Tablo 1.4. Lojistik Trendler……13

Tablo 2.1. 1963-1999 Döneminde Yapılan Reformların Çin Ekonomisine Yansıması….....41

Tablo 2.2. Çin Halk Cumhuriyeti'nde Reform Öncesi ve Reform Sonrası Ekonomik Durum……41

Tablo 2.3. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Temel Ekonomik Göstergeleri……...……42

Tablo 2.4. Çin Halk Cumhuriyeti GSMH'nin Sektörel Payları (%)……...42

Tablo 2.5. Çin'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Durumu……44

Tablo 2.6. 2016 Yılı İçin IMF'nin Tahmini……...……47

Tablo 3.1. Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2011 Yılı Toplam Lojistik Değerleri……..……55

Tablo 3.2. 2007-2011 Toplam Lojistik Maliyeti……...…….56

Tablo 3.3. Lojistik Performans Endeksi, 2012……...……56

Tablo 3.4. 2010 Yılı Satış Gelirlerine Göre İlk 20 Anakara Lojistik Şirketleri…….....……57

Tablo 3.5. Çin'deki Çok Uluslu Şirketlerin Büyük Yatırım ve Satın Almalar…….……60

Tablo 3.6. Dış Kaynaklı Lojistik Hizmetleri Türleri……..……...…….61

Tablo 3.7. Gelecekte Dışarıdan Tedarik Edilecek Lojistik Hizmetleri Türleri……..…...….62

Tablo 3.8. Çin 2010 Ulaşım Dört Ana Madde Sabit Kıymet Yatırım……..…...……...63

Tablo 3.9. Çin'deki Ulaştırma Altyapısının Kapasitesi, 2010……..……..63

Tablo 3.10. Çin'de Yolcu Hizmetleri……...……..64

Tablo 3.11. Çin'de Nakliye Hizmetleri……...……....65

Tablo 3.12. Seçilmiş Ülkelerin 2007,2010,2012,2014 LPI Skorları Sıralaması…….76

Tablo 3.13. Yeni Gelişen Pazarlar Lojistik Endeksindeki Değerler……..79

Tablo 3.14. Yeni Gelişen Pazarlar Lojistik Endeksi Ülke Sıralaması……..80

Tablo 3.15. Çin'de Tüketici Ürünlerinin Toplam Perakende Satışları……...……81

Tablo 3.16. Toplam Lojistik Maliyet Kompozisyonu……...…….82

Tablo 3.17. 2015 Yılında Tarımsal Ürünlerde Soğuk Zincir Lojistik Gelişim Hedefleri.....86

Tablo 3.18. Çin Halk Cumhuriyeti'nde Çevrimiçi Perakende ile Senkronize Büyüme...…..87

Tablo 3.19. 2005-2014 Çin'in Lojistik Sektöründe Yabancı Yatırımların Sayısı ve Miktarı.....89

Tablo 3.20. Çin Lojistik İşletmelerince Yapılan Yurtdışı Yatırımların Sayısı ve Miktarı…90

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1. Entegre Lojistik……...……..6

Şekil 1.2. Tedarik Zinciri Yapısı……...……8

Şekil 1.3. Lojistik Faaliyetler……..……..9

Şekil 1.4. 3PL'nin Konum……..13

Şekil 1.5. Türkiye'de E Yolları (KGM)…….….22

Şekil 1.6. Türkiye'de TEM Yolları (KGM)……..……..24

Şekil 1.7. Türkiye'de ECO Yolları (KGM)……24

Şekil 1.8. Türkiye'de A Yolları (KGM)…….25

Şekil 2.1. Çin Halk Cumhuriyeti Nüfus Yoğunluğu…….…..29

Şekil 2.2. Çin Halk Cumhuriyeti Nüfus Piramidi……..…….……30

Şekil 2.3. Çin Halk Cumhuriyeti'nin İdari Yapılanması…….……32

Şekil 2.4. Çin Halk Cumhuriyeti'nde Merkezi ve Yerel Yönetim Gelirlerinin Karşılaştırılması……...34

Şekil 2.5. Çin Halk Cumhuriyeti'nin GSYİH Büyümesi……...…….45

Şekil 2.6. 2050 Yılı Tahmini GSYH Değerleri……...……45

Şekil 3.1. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Lojistik Endüstrisindeki Gelişmenin Tarihi...53

Şekil 3.2. İşletmelerin Lojistik Araçlarının Kullanım Oranları…….…….54

Şekil 3.3. İşletmelerin Lojistik Depolarını Kullanım Oranları……..…….……58

Şekil 3.4. Çin'de Bulunan Çok Uluslu Lojistik Şirketleri……..……..……..58

Şekil 3.5. Toplam Lojistik Değeri ve Büyüme Hızı……...…….59

Şekil 3.6. 2000/2013 Yılı Çin Halk Cumhuriyeti'nin Lojistik Pazarında Segment Payları.....65

Şekil 3.7. Toplam Lojistik Maliyetleri ve Çin'de Büyüme Oranı……..…..……..66

Şekil 3.8. Lojistik Sabit Varlıklara ve Büyüme Oranlarına Yapılan Yatırım……..…….…..67

Şekil 3.9. Toplam Lojistik Maliyetlerinin GSYİH'ya Oranı (%)……..……...…..67

Şekil 3.10. Toplam Sosyal Lojistik Maliyetlerinin Bileşimi……..……...……..68

Şekil 3.11. 2013'te Çin'deki 8 Ekonomik Bölgede Navlun Hacminde % Büyüme…...……69

Şekil 3.12. Lojistik Performans Endeksinin Girdi ve Çıktıları……...70

Şekil 3.13. Lojistik Performans Endeksinin Girdi ve Çıktıları……..75

Şekil 3.14. Lojistik Tesislerine Sahip olan ve İşleten Perakende İşletmelerin Oranı, 2010...83

Şekil 3.15. Çin'de Bölgeye Göre Soğuk Zincir Tesisinin Geliştirilmesi……....85

Şekil 3.16. Yabancı Yatırımcılar Tarafından Satın Alınan Çin Lojistik İşletmelerinin Türleri……..……90

Şekil 3.16. 2005-2014 Yurtdışı Birleşmeler ve Satın Almalar Yapan Çinli İşletmelerin Türleri ve Miktarı……91

GİRİŞ

Lojistik sektörü küreselleşmenin de etkisiyle dünya ekonomisine çok ciddi katkı yapmakta olup gelişme evresi itibariyle sanayi ve hizmet sektöründen sonra üçüncü sektör olarak ifade edilmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektörü ekonomik büyüme ile birlikte gelişme göstermiştir. Lojistik sektörü, gelişme ortamı, ulaşım tesisleri, teknolojinin gelişmesi ve hizmet yönü ile birlikte toplam sosyal lojistiği %38,4 oranında geliştirmiştir ve bu oran her yıl artış göstermektedir.

Modern lojistik kavramı Çin Halk Cumhuriyeti'nde en önemli gelişmesini 20. Yüzyılda göstermiştir. Yeni Çin'in oluşturulması anlamında merkezileşmiş planlı ekonomik sisteminin uygulanması, taşıma, depolama, paketleme, dağıtım, uygulama yöntemleri ile lojistik sektörüne ciddi destek verilmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektörü son zamanlarda kayda değer gelişme göstermektedir. Bunun nedeni altyapı eksikliğinin fazla olması olarak ifade edilmektedir. Merkezi hükümet ve yerel idareler tarafından sektöre yapılan destekler ve iyileştirmelerle gelişme ivmesinin arttığı görülmektedir. Bölgeler itibariyle bakıldığında kıyı kesimlerde ve iç kesimlerde sektörün çok daha hızlı gelişme gösterdiği görülmüştür. Kırsal kesimde ise, büyük ihtimalle ulaşım sorunları, alt yapı eksikliği nedeniyle sektör diğer bölgeler kadar gelişmemiş olup lojistik maliyetlerinin oldukça yüksek olduğu görülmektedir.

Lojistik sektörünün gelişmesinin arkasında devlet desteği önemli bir etkiye sahiptir. Bu kapsamda Merkezi Hükümet Mart 2001'de Devlet Ekonomik ve Ticaret Komisyonu, Demiryolları Bakanlığı, İletişim, Bilgi ve Sanayi Bakanlığı ve diğer birimlerle birlikte Çin'in modern lojistik gelişimini hızlandırmak amacıyla bir genelge yayınlamıştır. Bu genelgenin ardından serbest konteyner ve taşıma ve pilot yabancı yatırım kurumunun kurulması ile ilgili görüşlerini açıklamıştır. Ayrıca, Çin lojistik işletmelerin ülkenin tanıtımı için yapabilecekleri, modern lojistik sanayi, lojistik sektörünün yeniden canlanması ve çalışma planı, Çin'in lojistik ve lojistik sanayi politikası gibi konularda ciddi düzenlemelere gidilmiştir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde sanayi ve ticaret işletmelerinin lojistik operasyonlarının dış kaynak kullanım oranı gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında daha düşüktür, ancak bu oran düzenli olarak artış göstermektedir. Genel olarak bakıldığında nakliye ve dağıtım gibi geleneksel faaliyetler, dış kaynak kullanımı en popüler olanlar olarak görülmektedir. Bu durum Çinli işletmelerin LPS'lere (Logistics Planning System) daha ileri lojistik fonksiyonları yükleyebilmek için dış kaynak kullanımı konusunda daha aktif hale geldiğini göstermektedir.

Lojistik hizmetlerin kalite ve yetkinliği ile ürünlerin alıcılara zamanında ulaştırılmasına lojistik performans denilmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti lojistik performans ölçeği (LPI) skor sıralamasında 2007-2014 yılı verilerine göre dalgalanmaların yaşandığı görülmektedir. 2007 yılında 3.32 skorla 30.sırada yer alan Çin Halk Cumhuriyeti 2014 yılında 3.53 skorla 28.sırada yer almaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti LPI sonuçlarına göre belirli altyapı tipleriyle ilgili olumlu görüşlerin dünya genelinde artış gösterdiği görülmektedir.

Bu kapsamda bu çalışmanın araştırma soruları aşağıda yer almaktadır:

1. Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektörü gelişiminin ekonomiye etkileri nelerdir?
2. Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektörü gelişiminde hükümetin desteği nelerdir?
3. Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektörü gelişmesinde hükümetin uyguladığı politikalar nelerdir?
4. Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektörünün önceki ve sonraki durumu nasıldır?

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ GENEL DURUMU

1.1. Lojistik Kavramı ve Tanımı

Lojistik kavramı, bir ürünün üretildiği noktadan alınıp depolanarak, stoklanarak, ürünün istenilen yere, istenilen şekilde teslimatının yapılması ve bu işlemlerin planlı, verimli ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesidir. Diğer bir ifadeyle, geçmişteki taşımacılık kavramının bir düzey gelişmiş ifadesi olmaktadır (Kaya, 2010:23).

Tedarik Zinciri Uzmanları Konseyi'ne (Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP) göre lojistik, müşterilerin ihtiyaçları doğrultusunda ürün ve hizmetlerin ve ilgili bilgilerin çıkış noktasından varış noktasına kadar etkili, verimli şekilde taşınması, depolanması maksadıyla gereken prosedürlerin planlanması, uygulanması ve denetlenmesi süreci olarak tanımlanmıştır (Gilow, 2002).

Bu tanımlar doğrultusunda lojistik, mal ve hizmetlerin tedarik edilmesine yönelik planlanan, organizasyon, nakliye ve yönetim faaliyetlerinin bütünüdür (Lojistik Nedir?, 2008).

Lojistik sektörü ilk zamanlarda taşımacılık ve depolama hizmetlerini gerçekleştirirken, zamanla artan rekabet sonucu daha çok alanı kapsayacak biçimde çeşitlendirilmiştir. Günümüzde uyarlanan lojistik faaliyetleri, taşıma, elleçleme, depolama, müşteri hizmetleri, sigorta, talep ve sipariş, satın alma, yönetimlerinden oluşmaktadır. Bu faaliyetlerin içerisinde en önemlisi taşımacılık unsurudur. Taşımacılık olmadan ticaret ve teknolojinin yaygınlaşması imkansızdır. Öyle ki insan

ilişkileriyle ekonominin kilit noktasını taşımacılık oluşturmaktadır (Akdemir, 2011:22-23).

Lojistik taşıma sistemleri, havayolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı olmak üzere beş gruba ayrılmıştır. Bu sistemler kendi içlerinde hız, maliyet, sefer sıklığı, hizmet alanları bakımından değişiklik göstermektedir (Danışkan, 2016:3).

1.2. Lojistik Sektörünün Tarihsel Gelişimi

Lojistik esas anlamda askeri bir terimdir, böylelikle ilk uygulamalar harp sahaları ve askeri alanlarda gerçekleşmiştir. Birinci ve ikinci dünya savaşlarında, taşıma, stoklama ve dağıtımın optimizasyonu ile kontrolü önemli olmuştur, hızlı taşıma, gereken depolama, depodaki malzemelerin korunması, gereksinim olduğunda hazır olması gibi lojistik temel ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır (Lojistik Nedir?, 2008).

1991 yılının başlarında Körfez savaşı öncüsü ABD devleti ve müttefikleri, kısa zamanda, büyük miktardaki malzemeleri, uzak mesafeye taşıması gerekmiştir. Yarım milyon insan ile yarım milyon ton kadar malzemelerin ve tedarik mallarının 12.000 kilometrelik havayolu ile, 2,3 milyon ton malzemede denizyolu ile aylar sürecek bir zamanda taşınmıştır (Tekin, 1998; Orhan 2003:33-34).

Lojistik sektörüne ulusal ve uluslararası ticaret yapan kuruluşlar 1950-1960 yılları arasında ilgi göstermişlerdir. Fakat o dönemlerde organizasyon yapısı bulunmadığı için bir çok firma maliyetleri düşürerek ya da servis hizmetini iyileştirerek ticari avantaj sağlamak istemişlerdir (Orhan, 2003:33-34).

Lojistiğe olan ilgi ABD endüstrisinin karmaşık şekilde gelişmesinden kaynaklanmıştır. ABD'de ilk dönemlerde yalnızca üretime önem verilmiş, çeşitli organizasyon teknikleri geliştirilerek uygulanmış, ilerleyen yıllarda gelişim bakımından İngiltere'nin sanayi devrimi etkisiyle daha çok gelişme göstermiş ve ABD İngiltere'nin gerisinde kalmıştır, arayı kapatmak için çok çaba sarf etmiştir. Böylelikle seri üretim de önem kazanmıştır. Fakat seri üretim yatırım gerektirmiştir. Büyük firmalar sermaye arttıran finansal uygulamasına girmişlerdir, iş dünyasında,

değişen ekonomik koşullarda daha da duyarlı olmuş, tek kişilik yönetim yerine grupsal yönetim sürecine geçilmiştir (Orhan, 2003:25).

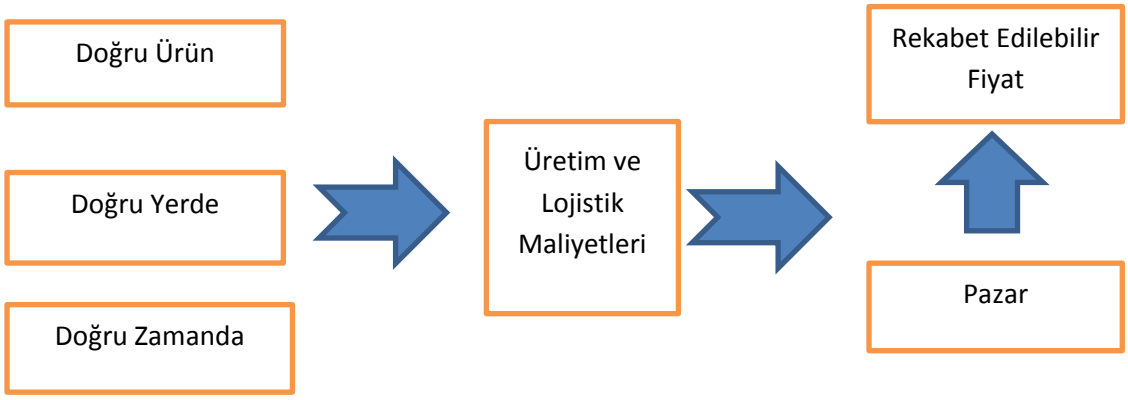
1960'lı yıllardan önce dağıtım sistemi ne planlanarak nede formüle edilerek yapılmıştır. Üreticiler üreterek, perakendeciler satarak ve malları bir şekillerde dükkanlara ulaştırmaya çalışmışlardır. Dağıtım üretici ve taşımacıların kendi araçlarıyla yapılmıştır. 1960'lı yılların başında stratejik amaçları, lojistik yönetiminin geliştirerek tamamlanması için en az maliyetle, bunu sağlayacak özelleştirilmiş müşteri hizmetlerini kurabilmektir (Çağlıyan, 2002:33).

1970'li yılların başında lojistik tasarımı ve kontrolü büyük kapasite bilgisayarların araştırılması yapılarak önemli gelişmeler elde edilmiştir. 1970'lerin sonlarında çok fazla yönetici malzemelerin yönetimi ve fiziksel dağıtımlarına organik bir bütün şeklinde bakmaya başlamışlardır. 1980'li yılların başlarında önceki dönemlere nazaran daha keskin değişiklikler yaşanmıştır. Bu önemli değişkenler taşımacılıkta, bilgisayar teknolojisine giriş ve iletişimde gerçekleşmiştir.

Lojistiğin gelişimi üç aşamada incelenebilir (Özcan, 2008:279-280):

1. Parçalanma dönemi (1960-1980): Bu dönemde lojistik faaliyetleri ayrı ayrı yapılmıştır. Talep tahmini, satın alma, üretim planlama, ihtiyaç planlama, depolama, fabrika stokları, paletleme, malzeme işlemleri, taşıma ve dağıtım planlama gibi operasyonların bir kısmı işletme içinde yapılırken bazıları da dışarıdan hizmet alma şeklinde gerçekleştirilmiştir.
2. Birleşme dönemi (1980-2000): Bu dönemde lojistik faaliyetleri iki şekilde toplanmıştır. Bunlar madde ve malzeme yönetimi, fiziksel dağıtım şeklindedir.
3. Toplam bütünleşme dönemi (2000'den günümüze): Günümüzde devam eden süreç parçalanma ve birleşme kısmındaki faaliyetlerinin tek çatı altında toplanmasını sağlamıştır.

Dünya ekonomisinde yaşanılan küreselleşme, liberalizm ve firmaların uyum aşamaları lojistik faaliyetlerinin önemini arttırmış ve günümüzde entegre lojistik kavramını meydana getirmiştir (Özcan, 2008:279-280).

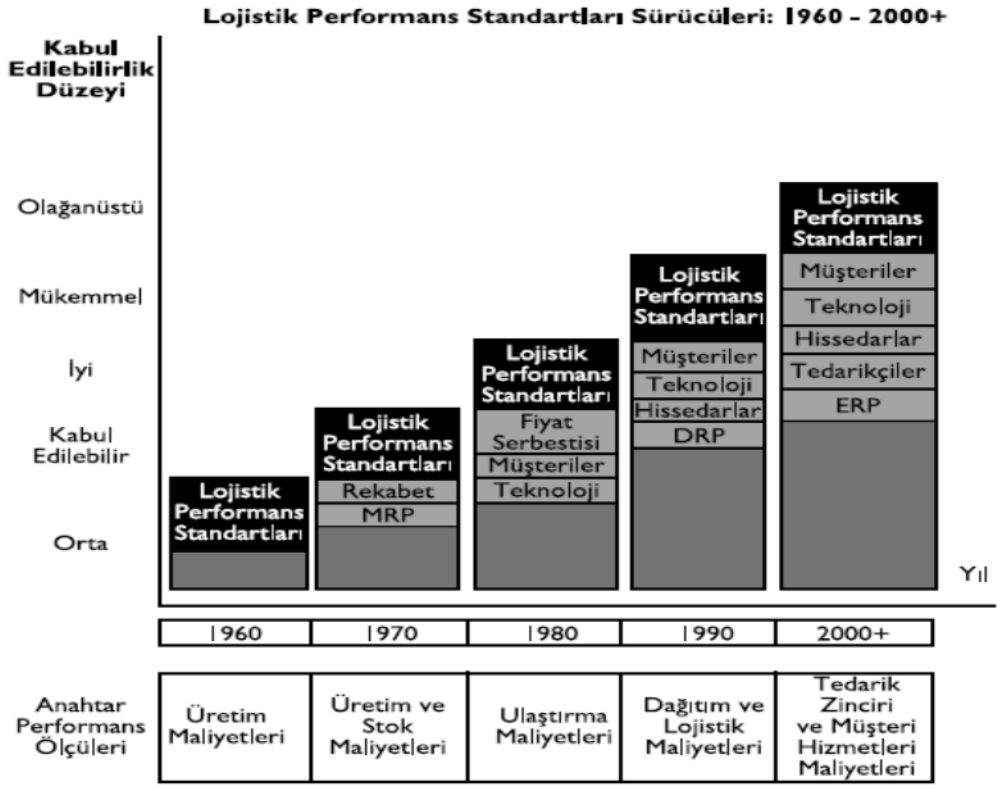


Şekil 1.1. Entegre Lojistik (Özgün, 2006:106; Özcan, 2008).

Lojistiğin tarihsel gelişimi ve performans standartlarıyla ilgili bu lojistik otoriteri olan Donald Bowersox ve David Closs lojistik sistemleriyle ilgili tanımladıkları altı operasyonel amaç şu şekildedir (Suvacı, B, 2013:135):

1. Hızlı Yanıt: Sistem yeni gelişmeler ve değişimlere hızlı tepki vermelidir. Müşterilerin isteklerini algılayarak sağlama yeteneği, yeni müşteriler kazanma ve mevcut müşterileri yitirmemek önemli bir ölçüt olmaktadır.
2. Tutarlılık: Teslimat miktarı, teslimat zamanı vb. performans değerlerinde süreklilik önemli olmaktadır ve tutarlı olması gereklidir.
3. Minumum Stok Düzeyi: Stok maliyet demektir ve en az seviyede tutulması gereklidir.
4. Taşımaların Birleştirilmesi (Konsolidasyon): Taşıma maliyeti, küçük teslimatların birleştirilmesiyle büyük kapasitede ve tam dolu araçlarla yapılmalıdır.
5. Kalite: Ürünlerin kalitesinin yanı sıra lojistik hizmetlerinin kalite standartlarını tanımalıdır ve buna uymalıdır.
6. Yaşam Çevrim Desteği: Lojistik yalnızca ürün teslimatını değil, geri dönen ürünleri de içermektedir. Bazı sebeplerden dolayı geri dönüşler olabilmektedir. Kusurlu, sezon sonu, ambalaj malzemesi kalitesiz, raf ömrü dolmuş ürünlerin tekrardan değerlendirilmesinin gerekliliği.

Tablo 1.1. Lojistik Performans Gelişimi



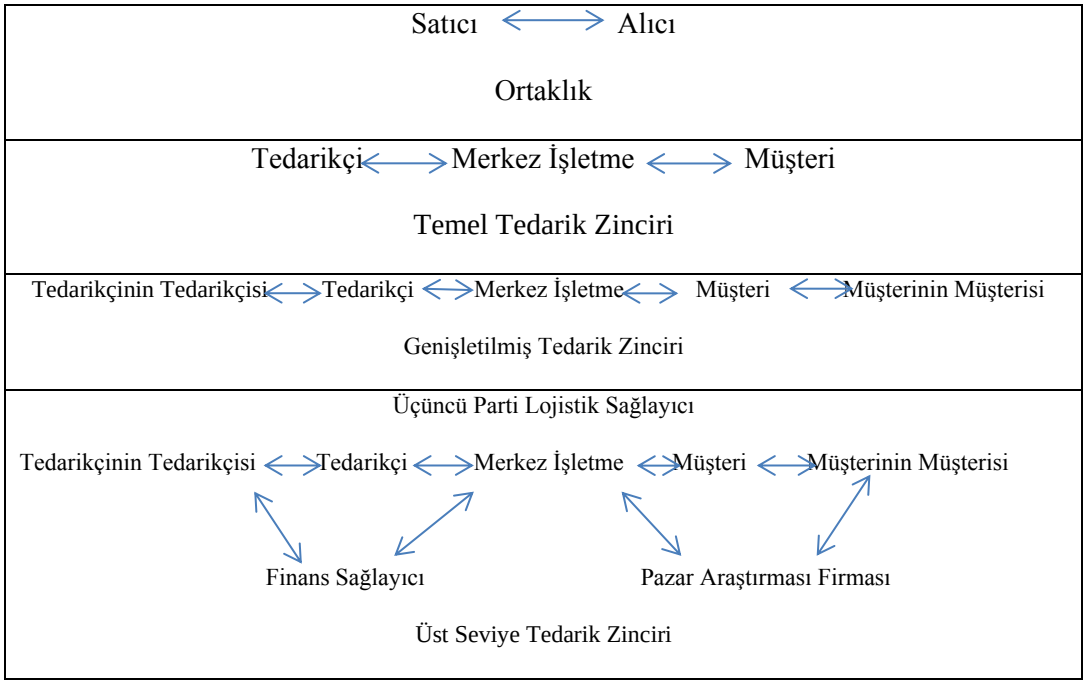
Kaynak: http://www.slideshane.net/mabets/lojistik-ve-tedarik-zinciri-yonetimi. (Suvacı, B, 2013:135).

1.3. Tedarik Zinciri Yönetimi

Hammaddenin sisteme girilerek son kullanıcıya teslimine kadar gerçekleşen zincirde hem aşağı (dounstream, dağıtım, pazarlama sonrası hizmet) hem de yukarı (upstream, girdi sağlayanlar) bütün malzemelerin ve bilgi akışlarının kontrolünü ve koordinasyonunu sağlayan faaliyettir (Eymen ve Erman, 2007).

Bunun yanı sıra tedarik zinciri yönetimi teknik faaliyetin dışında yönetim felsefesi şeklinde görülmesiyle elde edilen yararı en üst seviyeye çıkartmaktadır. Tedarik zinciri yönetimiyle müşterilerin istekleri kısa süre içinde ve istenilen biçimde yerine getirilir ve maliyet, katma değeri yaratmaya faaliyetler ve ihtiyaç olmayan malzemenin eliminasyonuyla azaltılır. Sonuç olarak etkili bir tedarik zinciri yönetimi

stoklarda azalma, daha düşük operasyonel maliyet ürünün uygun zamanda müşteriye ulaştırılması ile müşterinin tatminine neden olmaktadır (İTO, 2006).



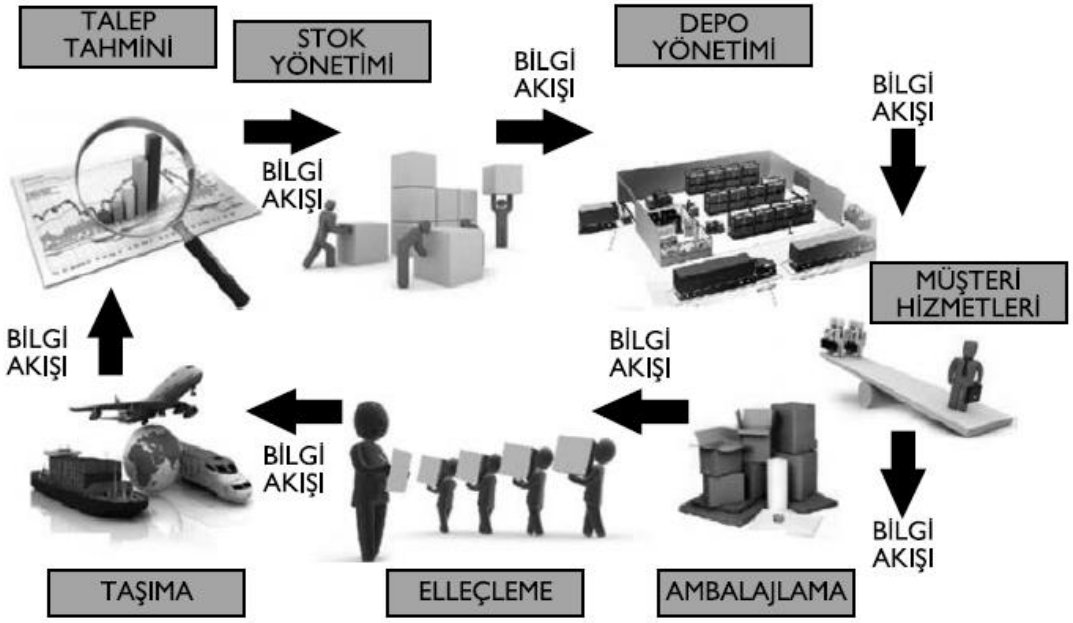
Kaynak: Oda, 2008

Şekil 1.2. Tedarik Zinciri Yapısı

Tedarik zinciri yönetimi tek uzmanlık alanı şeklinde algı yanlıştır. Üretilmiş bir malın depolanmasıyla depodaki malın tüketiciye ulaştırılması farklı süreçlerdir. Bu süreçler birbirlerine zincir halkaları şeklinde kenetlenmiştir. Bu halkaların sağlam olması zincirin sağlam olduğunu göstermektedir (Eymen ve Erman, 2007).

1.4. Lojistiğin Alanları

Lojistik, nakliye, gümrükleme, depolama, satın alma, ambalajlama, stok yönetimi, müşteri hizmetleri gibi pek çok alanı kapsamasına rağmen en önemli alanları taşımacılık, depolama, gümrükleme ve ambalajlamadır (Yarmalı ve diğerleri, 2013).



Şekil 1.3. Lojistik Faaliyetler

Kaynak: Suvacı, B. 2013:36

1.4.1. Taşımacılık

Müşterilerin ihtiyaçlarının giderebilmesi maksadıyla, üretilen malların ihtiyaçları olan bölgelere ve merkezlere zamanında ulaştırılmasıdır (Tanbaş, 2010). Taşımacılık, ulusal ve uluslararası şekilde yapılmaktadır ve kullandıkları araçlara göre kendi içlerinde sınıflara ayrılmaktadır (Yarmalı, 2012).

1.4.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Eşya, insan ve yüklerin karayolu taşıtlarıyla taşınmasıdır (Görçün, 2010). Kısa mesafelerde ve ağır yüklerin taşınmasında diğer taşıma şekillerine oranla daha esnek, kullanıma açık, çok yönlü ve ağır ürün taşınmasında maliyetleri uygundur.

1.4.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Uzun mesafe ve ağır ürünlerin taşındığı en ucuz taşıma şeklidir. Aynı zamanda taşımacılık türlerinin arasında iç denizlerde, nehirlerde, göllerde suyolu taşımacılığı bulunmaktadır.

1.4.1.3. Havayolu Taşımacılığı

Sürenin önemli olduğu, hafif ürünlerin uzun mesafelerde taşınmasında tercih edilen en pahalı taşıma şeklidir.

1.4.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Transit süresinin önemli olmadığı, ağır ürünlerin uzun mesafede taşınmasında, denizyolundan daha kısa sürede taşınan, maliyet bakımından genellikle karayolu ve denizyolu taşımacılığı arasında bulunmaktadır.

1.4.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Su, doğalgaz, petrol gibi ürünlerin taşınma şeklidir. Kullanılan suların barajlardan borular ile evlere taşınması, Bakü Tiflis-Ceyhan boru hattı bu taşımacılığa örnek verilebilir.

1.4.1.6. Kombine Taşımacılık

Diğer taşıma türlerinden en az ikisinin tek operasyonda kullanılmasıdır. Örneğin Almanya'ya giden tırın Avusturya'ya geçerken tren kullanmasıdır.

Tablo 1.2. Taşıma Sistemlerinin Kıyaslanması

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferin Sıklığı	Tarifeli Uygulamanın Güvenliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Orta
İç Suyolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: Vural ve diğerleri, 2014.

Tablo 1.2'de karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre sefer sıklığı ve taşıma hızı fazla olduğu görülmektedir.

1.4.2. Depolama

Depolama; gümrüklü depolama ve gümrüksüz depolama olarak ikiye ayrılmaktadır. Gümrüksüz depolama, ürünün gümrük işlemleri bittikten sonra belli bir alanda muhafaza edilmesidir. Bu depolama şekli serbest depolama olarak ta tanımlanmaktadır. Gümrüklü depolama, ürünün belli bir gümrük alanında, gümrükleme işleminin tamamlanmasına kadar bekletilmesi demektir. Özellikle ürünlere taleplerin olması depolanacak ürünlerin miktarını ve depolama süreçlerini belirlemektedir. Bu bağlamda lojistikte depolama önemli olmaktadır (Yarmalı ve diğerleri, 2013).

1.4.3. Gümrükleme

Her ülkenin gümrük mevzuatı ve süreci bulunmaktadır. Yapılan ithalat ve ihracaat taşımalarında bu mevzuat ve süreçlere uygun hareket edilmesi işlerin doğru ve zamanında yapılması bakımından önemlidir. Örneğin, hesapta olmaması gereken bir bekleme sürecinde lojistikteki iş akışı bozulacak ve ithalatı yapılan ürün yanlış beyan ile gümrükte beklemeye alınacaktır (Yarmalı ve diğerleri, 2013:20).

Tablo 1.3. Yıllara Göre İhracat ve İthalat (ABD Doları)

Yıl	Toplam	Denizyolu (%)	Demiryolu (%)	Karayolu (%)	Havayolu (%)	Diğer
2010	299.427.551	52	1.2	30	8	9
2009	243.071.034	50	1.1	31	9	9
2008	333.990.770	52	1.1	28	8	12
2007	277.334.404	50	1.3	30	9	10
2006	225.110.850	54	1.4	30	8	6

Kaynak: Yarmalı ve diğerleri, 2013:20

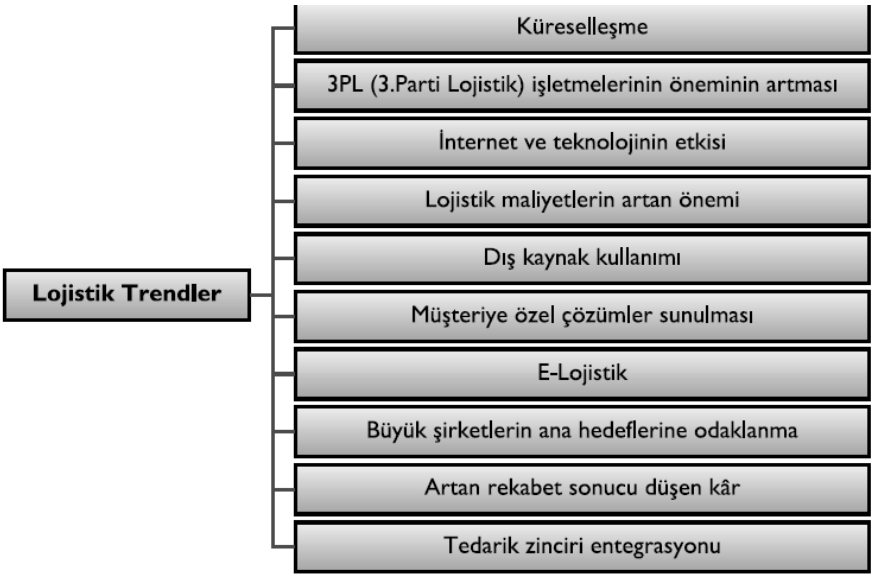
1.4.4. Ambalajlama

Ambalajlama lojistiğin önemli bir diğer alanıdır. Ambalajlama ürünün eksiksiz, zamanında ilgili yere oluşmasında önemlidir. İyi ambalajlama yapılmayan bir ürün hasarlı olarak ulaşması, lojistik sürecine ciddi anlamda etkileyeceği gibi ürünün nihai tüketici karşısında izlenimini de olumsuz etkileyecektir.

1.5. Lojistik Trendler

İşletmelerde uzun dönemde rekabetçi üstünlüğü gerçekleştirmenin yanı sıra müşteri tatmini ve düşük maliyetleri hedefleyerek lojistik stratejisinin geliştirilmesi de önemlidir. Dünya ticaretinin küreselleşmesiyle ticaret hacmindeki artış, müşteri ürün kalitesinin yanı sıra lojistik hizmet düzeylerinde devamlı gelişen beklentiler, ürünün yaşam sürelerinin kısalması, sıfır stokla çalışan sistemin gelişmesi, bilişim teknolojisindeki yaşanan gelişmeler, dağıtım kanallarında bulunan lojistik faaliyetler dahilinde uzun dönemli işbirliği girilerek tedarik zinciri oluşturması ve dış kaynakların kullanılmasındaki artış gibi gelişmeler lojistik stratejilerinin oluşmasında önemli olmaktadır (Suvacı, 2013: 137).

Tablo 1.4. Lojistik Trendler



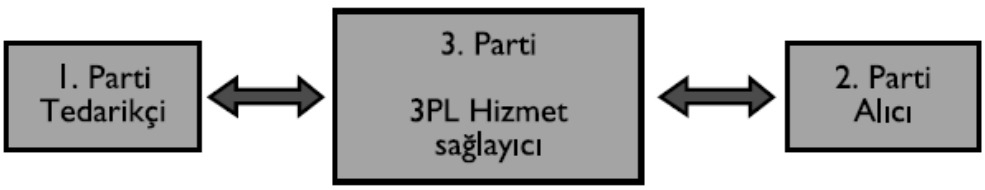
Kaynak: Suvacı, 2013:137.

Bu lojistik trendler lojistik sektörünün yükselen sektörlerin arasında bulunmasına sebep olmuştur.

3PL (3 Parti Lojistik): İşletmeler fiziksel tedarik sürecini yurtdışında ve yurt içi giriş lojistiği gibi algılayarak deniz, demiryolu, karayolu ve havayolu taşımacılığında planlanmaktadır. Bu aşamada sigortalama ve gümrükleme gibi lojistik hizmetleri işletmelerce yürütülmektedir.

3. Parti lojistiğin içinde bulunan "üçüncü kavramını açıklayabilmek için birinci ve ikinci parti kavramlarını anlamak gerekmektedir (Suvacı, 2013:137).

1. Birinci Parti: Toptancı, üretici, gönderici ya da perakendeci.
2. İkinci Parti: Birinci partinin tedarikçi konumundaki işletme
3. Üçüncü Parti: Hizmet sağlayıcı, freight forwader antrepo işletmecisi, taşıyıcı vb.



Şekil 1.4. 3PL'nin Konumu

Kaynak: İşletmelerdeki evrim "Lojistik Üssü Olabilecekler Değiliz" sayı 6 Eylül 2005, s.15.

1.5.1. Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)

Dış kaynaklardan yararlanmak "işletme ve işletmenin elde ettiği hizmetler veya süreci sağlayan bir ya da birden fazla tedarikçi arasında yapılan sözleşmeye dayalı uzlaşma olarak tanımlanabilir (Sezgili ve Öztürk, 2002:131).

İşletmeler yalnızca kendinin sahip olduğu beceri ve yetenekleri esas alan işler dışında, öz ya da temel yeteneğin kullanılmadığı işler işletme dışından kaynak kullanımlarına denilmektedir. Diğer bir ifade ile, dış kaynak kullanımları, işletmeler kendilerine rekabet avantajları sağlayan faaliyete odaklanması, uzmanlık alanı olmayan faaliyetlerde de bu konuda uzmanlaşmış olan diğer işletmelerin aracılığı ile gereken kalite standartlarına uygun şekilde sağlanmasıdır (Özbay, 2004).

Outsourcing yönetimi, işletmelerin organizasyonel stratejileri önemli olmaktadır. Ayrıca işletmeler rutin işlerini outsource ederken yetkinlik alanlarına yoğunlaşmasını sağlamaktadır. Fonkisyon veya hizmeti satın olan firmayla aralarında iş ortaklığı denilen stratejik ilişki bulunmaktadır. Bu iş ortaklığında yüksek performans ya da düşük maliyet hedeflerine yönelik bağımsız iki firmanın ortak çabası görülmektedir. Bir şirket bir işi sürecinin sahipliğini dışarıdan transfer ettiği zaman outsourcing uygulanmaktadır. Dış kaynak kullanımlarında hizmeti alan firma, hizmeti veren firmayı işin yapılışını değil, hangi sonuca ulaşmak istediğini belirtmektedir (Türker ve Örerler, 2004).

Alma veya yapmayı belirleyen, işletmelerin dış kaynakları kullanımlarından yararlanmasına etkili olan hususlar aşağıdaki gibi sıralanabilir (Öztürk ve Sezgili, 2002:137).

1. Dış kaynak kullanımında işletmelerin rekabet güçleri üzerindeki etkileri
2. Müşterilerin belirlenmesi
3. Dış kaynak kullanımına konu olan hizmetin belirlenmesi
4. Gerektiği durumlarda hizmeti yeniden bünyesine alması
5. Tedarikçinin güvenilir olması
6. Tedarikçinin hizmet kalitesi

7. Tedarikçiye performans değerlendirme ve eşgüdüm sağlamak
8. Tedarikçinin önerdiği şartlarda esneklik
9. Gelişmiş ve en yeni ürüne uzmanlaşmayı sağlamak.

1.6. Lojistik Performans Kavramı

Lojistik hizmetlerinin kalitesi ve yetkinliğiyle ürünlerin alıcılara zamanında ulaştırılmasına lojistik performans denilmektedir. Lojistik performans, lojistik faaliyetlerinin başarısı ve etkinliğinin ölçüsüdür. Bu anlamda lojistik performansı:

a) Lojistik hizmetlerinin, sanayinin çeşitlenen ve değişen taleplerini karşılamaktadır.
b) Lojistik sürecinde verimliliğin firmaların performanslarına ve rekabet gücüne katkı sağlamaktadır.
c) Lojistik faaliyetler ile oluşturulan katma değer kazanımlarını ifade etmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015:97).

Lojistik hizmetlerinde verimlilik, güven, hız, düşük maliyet ve kalite için kullanılmaktadır. Böylelikle lojistik faaliyetlerinin hızlı, güvenilir ve kaliteli biçimde hizmet sağlayacağı şekilde kabul edilebilir fiyatla sunulması gereklidir. Lojistik hizmetinin verimli ve etkili yürütülmesi ile üreticiler pazarlara daha hızlı ve az maliyetle ürünlerini sunabilmektedirler. Lojistik faaliyet etkinliği, ülkelerin dış dünya ile bütünleşmesini kolaylaştırmakta ve firmaların yabancı pazarlarda rekabet etmesini sağlamaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014:7).

Lojistik faaliyetlerin etkinliği, ülkelerin lojistik olanakları ve kabiliyetlerine bağlı olmaktadır. Bu nedenle lojistik hizmeti kalite ve performansı ülkeden ülkeye farklılık gösterebilmektedir. Örneğin, aynı yükte aynı mesafeye teslim sürelerine göre, Kazakistan'da 93 gün, Mali'de 63 gün, İsveç'te 6 gündür (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014:98). Taşıma süreleri ve lojistik maliyetlerinde oluşan bu farklılıklar, politikalar, kurumlar gibi unsurların yanında altyapı hizmet düzeyi gibi faktörlerin ülkelerde değişiklik göstermesinden kaynaklanmaktadır (Hausman ve diğerleri, 2005:2).

Lojistik firmaları müşterilere hizmet sunarken mevcut altyapıyı kullanmak zorundadırlar. Bu nedenle, belirli bir bölgenin lojistik kabiliyetinin yüksek seviyede olması, firmaların bölge çevresi ve ortak coğrafi mekanlarda toplanmasına neden olmaktadır. Aynı zamanda ulaştırma altyapısı yatırımları işletmelerin lojistik performansı üzerinde pozitif yönde etkisi olmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015:98).

1.6.1. Lojistik Performans Ölçütleri

Lojistik hizmetlerinde verimliliği arttırma ve maliyeti düşürme çalışmaları lojistik performans unsurunu oluşturmaktadır. Lojistik performans süreci izlenirken en uygun performans ölçütlerinin tanımlanması ve seçilmesi, hedeflere ulaştırılması bakımından önemli olmaktadır. Ölçütlerin seçimlerinin doğru yapılması, ölçüm ve değerlendirme yetilerinin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Performans ölçütleri müşteri ihtiyacını karşılama seviyelerini ölçer. Böylece ölçütlerin çoğunluğu tedarik zincirine girdi ve çıktı etkinliği yansıtmaktadır (Landers ve diğerleri, 2008:4-1).

Lojistik hizmetlerinin yapısındaki karmaşıklık, ölçütlerin seçimi ve ölçümünde zorluk yaratmakta, lojistik ile ilgili faaliyetlerin planlanmasını ve düzenlenmesini güçleştirmektedir (Kumar, 2013). Aynı zamanda lojistik faaliyetleri ekonomiyi bir çok boyutta etkilemekte ve lojistik hizmetlerinin geniş kapsamlı olması, performans ölçümünde pek çok farklı kriterleri ortaya çıkarmaktadır. Bu durumda, performans göstergelerinin belirlenmesi sonuçların değerlendirilmesi, lojistik yönetiminin en önemli amaçlarından olmaktadır.

Braitwaite (2007) performans ölçümünü çeşitli açılardan ele alarak, tedarik zinciri performansının belirli bir ölçütte belirlenmesinde altı anahtar olduğunu belirtmiştir.

1. Tedarik zinciri çok boyutlu bir kavram olduğundan tek başına bir ölçüt ortaya koyamamaktadır.
2. Seçilen bir ölçütün yansıyacağı sonuçla seçilmesi muhtemel ölçütün ortaya koyduğu sonuçlar farklılık gösterebilmektedir.
3. Tedarik zinciri faaliyetleri belirli dengede yürütülmektedir. Bu dengenin devamlılığı ve tedarik zincirinde alınan kararların değiştirilmesi için performans ölçütlerine ihtiyaç duyulmaktadır.

4. Ürünün üretiminden tüketimine kadar bütün süreçlerinde performans tespiti iktisadi gelişme bakımından çok önemli bir adımdır.
5. Performans ölçümü deneyiminin kazanılmasında zaman ve kararlılık önemli bur unsurdur.
6. Tedarik zinciri performansı ölçütünün elde edilmesi, yorumlanması işletmelerin gelişmesine büyük katkı sağlamaktadır.

Krauth ve diğerleri (2005), lojistik hizmeti sağlayan firmaların performanslarını hangi ölçütlerin etkilediğini araştırmışlardır. Anahtar performans göstergeleri (Key Performance Indicators) şeklinde ifade ettikleri ölçütler, verimlilik, etkinlik, bilişim teknolojilerini kullanımı, müşteri tatmini olarak dört ana başlıkta toplamışlardır. Bu ana başlıklar altında sırası ile 38, 29, 13, 8 ölçüt bulunmaktadır. Bunun dışında da iç ve dış faktörler olarak lojistik hizmet sunun firmalar ve lojistik hizmet alan müşterilerle ilgili toplam 37 ölçüte daha yer vermişlerdir.

Hausman ve diğerleri (2005). İthalat ve ihracat işletmelerinin lojistik performansı, dış ticaretteki belirsizlikler, zorluklarla bu işlemlerin maliyeti ve süresi gibi dört ana başlıkkta kriterlere dayanarak analiz yapmışlardır. Kumar (2013) lojistik performansını dört kategoride incelemiş, lojistik faaliyetlerin verimliliği, maliyeti, tamamlanma süresi ve kalitesi olarak belirlemiştir.

Hugos (2003) tedarik zinciri performansı ölçüsünü firmalar açısından dört kategoride incelemiştir. Bu kategoriler, verimlilik, müşteri hizmetleri, esneklik, ürün/hizmet geliştirmedir. Müşteri hizmetleri tedarik zincirinin müşteri beklentisini karşılama yetisini göstermektedir. Verimlilik, tedarik zincirinin sunduğu hizmetlerin kar ve katma değer seviyelerini ne derece etkilediğini göstermektedir. Esneklik, müşteri talebini hızlı yanıtlamasıyla ilgilidir. Ürün geliştirme, ürünlerin teslimi ya da geliştirilmesinde ortaya konan performansla ilişkilidir (Hugos, 2003:141). Bu ölçütler, lojistik yeterliliği Pazar değişikliklerine ya da müşteri taleplerine hızlı yanıt verilebilmesi ve hizmet seviyesi ile değerlendirilmektedir.

1.7. Lojistiğin Önemi

Lojistik, sipariş işleme, satın alma, ulaşım, üretim planı ve programı, envanter yönetimi, teslimat, dağıtım, depo yönetimi, malzeme ihtiyaç planlanması, yönetimin

müşteriye cevap vermesi gibi bilgi sistemlerini yönetmektedir (Yardımcıoğlu ve diğerleri, 2012:247). Başlarda ulaşım ve depolama ile kısıtlı olan lojistik globalleşmede yaşanılan teknolojik ilerlemeler ile talep tahmini, stok yönetimi, malzeme taşıması, ambalajlama, yer seçimleri ve sipariş faaliyetlerini de içermektedir. Bu faaliyetler işletmeler için önemli faaliyet zincirini oluşturur (Sürmen, ve Aygün, 2006:55).

Lojistiğin önemini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Gökçen, 2003:65-66).

1. *Lojistik maliyetlerinin yüksek olması:* IMF'ye (İnternational Monetary Fund) göre dünyada bulunan lojistik pazarının büyüklüğü bütün dünyanın gayri milli hasılasının %29'unu oluşturur. Türkiye'de bu oran %20'dir. Lojistik faaliyetleri bütün giderlerin içinde üretilen ya da satılan malın maliyetinden sonra ikinci sırada yer almaktadır. Bu nedenle lojistik maliyetleri ve bu maliyetlerin düşürülmesinin üzerinde çalışılması işletmelerin karlılığını olumlu etkileyecektir.
2. *Arz-Talep Pazarlarının Genişlemesi:* Uluslararası ticaretin gelişmesi ile işletmeler mallarını bütün dünyada satabileceklerini düşünerek üretirler, ancak üretimi maliyetlerinin en düşük olacağı yerlerde yaparlar. Globalleşme ve üretim araçlarının çeşitli ülkelerde dağıtılması, lojistik planlarının önemini arttırmaktadır. Lojistik hizmetlerine talep her yıl %10 artış göstermektedir (Hacırüstemoğlu ve Şakrak, 2002:*97).*
3. *Müşteriler İçin Lojistiğin Değer Yaratması:* İşletmeler ürettikleri mallarını müşterilere ulaştırdığında ya da talep değişikliği durumunda cevap verebilecekleri düzeyde stok bulundurulduğu zaman ek maliyetlere katlanması gereklidir. Böylelikle taleplere cevap verdikleri için mallarına artı değer eklemekte, tüketicilerin satın alma davranışlarını etkilemektedir. İşletmeler müşterilere fayda sağlayabilmek amacı ile üretim faktörlerini tüketmektedir. Lojistikte bu faydalar "yer" ve " zaman" yaratmaktadır. Bunun sebebi stokların azaltılması ve pazara ulaşım süresinin kısalması işletmelere tasarruf sağlamaktadır (Şen, 2014).
4. *Tüketici Beklentilerinin Artması:* Teknoloji ve bilgi sistemlerinin gelişmesi, esnek üretim sistemi, üretilen malın tüketici isteği çevresinde uyarlanmasına izin verir. Bu gelişmeler tüketicinin beklentisinin devamlı

gelişmesi ve işletmenin lojistik faaliyetlerine gereksinim duymasına sebep olmaktadır.

5. *Servis Endüstrisinin Lojistiğe İhtiyaç Duyması:* Fiziksel malın üretim ve satışını yapan işletmeler ile birlikte servis sektörü içinde lojistik önemli olmaktadır. Mesela, posta ve taşımacılık yapan işletmenin, terminalleri ve posta toplama merkezinin nerede kurulacağı ve hangi taşıma yöntemini kullanacağı lojistik planlaması ile mümkün olmaktadır (Şen, 2014).

Özetle lojistik fonksiyonunun işletme yönetiminde önemini şu şekilde sıralayabiliriz (Kabu, 1996:200-201).

1. Taşıma uzaklığı ve maliyetinin artması
2. Üretim teknolojisinde birçok alanda doyma noktasına ulaşıldığı için yöneticilerin maliyetlerini düşürmek için lojistik alanına yönelmesi
3. Stok kontrolünde zamanında tedarik ve kanban gibi sistemlerin yaygın kullanımı
4. Ürün çeşitliliğinin gelişen ve değişen tüketicinin isteklerini karşılama zorunluluğuyla hızla artması
5. Haberleşme sistemlerinin gelişmesi ve bilgisayar kullanımının yaygınlaşması
6. Çevreyi koruma maksadıyla kullanılan malzemelerin tekrar kullanılmak için işlenmesi
7. Büyük uluslararası satış ve üretim firmalarının artmasıdır.

1.8. Ülkelerin Kalkınmasında Lojistik Sektörünün Yeri ve Önemi

Lojistik sektörü 2014 yılı potansiyeli dünyada 4 trilyon dolar, kuzey Amerika'da da 1,2 trilyon dolar, AB'de 1 trilyon dolar olarak bilinmektedir. Lojistik sektöründe iş potansiyeli son beş yıl içinde dünya GSMH artışlarına göre %5 oranında artış görülürken, lojistik pazarlarında küreselleşme dış kaynakların kullanılması, ölçeklerin büyümesi ile %20 oranında artış göstermektedir. Türkiye'de bu oran GSMH'de %10-13'üne denk gelen 30 milyar dolarlık bir potansiyel pazarlarından söz edilmektedir (www.isgüvenliksağlık.blogspot.com.tr.) .

Lojistik pazarlarında gelecek yıllarda öne çıkacak coğrafi alanlar Latin Amerika, Asya ve Pasifik, Doğu Avrupa Afrika-Orta Doğu bölgeleridir. Türkiye'nin üç kıtanın

kesişme noktasında olması gelecekte lojistik sektöründe bu bölgelerde önemli pay almasına neden olacağı düşünülmektedir.

Dünya lojistik sektöründe teknolojik gelişme ve müşteri talepleri doğrultusunda yeni eğilimler doğmaktadır. Bu eğilimler;

1. Kısa sipariş döngüleri
2. Daha sık ve küçük güvenilir teslimatlar
3. Ürünün özelliği, raf ömrü, üretimi, satış stratejisine ve kısa dönemli tahminlerin güvenilir olmasına kadar bir çok çeşitli teslim şekilleri
4. Tedarikçilerin az olmasından kaynaklı yakın ilişkiler
5. Enformasyon teknolojilerinin çok fazla kullanılması
6. Lojistik hizmetlerinin dışardan alınmasıdır.

ABD'de lojistik harcaması GSMH'nin %10'una karşılık geldiği düşünülürse 1 trilyon kadar olduğu düşünülmektedir. Dünyadaki lojistik Pazar büyüklüğü firma evlilikleri, satın almalarına neden olmuştur. TNT Post Group, Jet Service ve Technolojistica'yı satın almış İtalya, Hollanda, İspanya, Avusturya, Fransa ve Belçika'da etkin hale gelmiştir. Deutch Post, Securicor, Danzas, Ducros ve Nedloyd'u satın almış Avrupa'da büyümeye devam ederek Kuzey Amerika pazarların girmeyi başarmıştır (www.isgüvenliksağlık.blogspot.com.tr).

1.9. Ülkelerin Lojistik Sektörünü Geliştirmek İçin Yürüttükleri Politikalar

1.9.1. Türkiye Lojistik Master Planı

Lojistik sektörü son dönemlerde hızla gelişme göstererek hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye 'nin 2023 yılı ekonomik hedefine ulaşması ile büyük önem kazanmıştır. Türkiye lojistik sektöründe lojistik bir merkez olma iddiası sebebiyle uzun vadede bir plana gereksinim duymaktadır. Bunu sağlayacak araçta Türkiye Lojistik Master Planının hazırlanması olmuştur.

Bu planın hazırlanmasından öncesindeki aşamada lojistik master planı temelini oluşturan temel ilke ve stratejik hedeflerin belirlenmesidir. Böylelikle Türkiye

Lojistik Master Planı için Strateji Belgesini TİM (Türkiye İhracatçılar Meclisi) hazırlamıştır (Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014).

Bu çalışmanın amacı, Türkiye'nin rekabet gücü toplumun yaşam kalitesinin yükseltilerek; erişilebilir, güvenli, ekonomik, etkin, verimli, alternatifleri bulunan, çevreye duyarlı, hızlı, dengeli, akıllı, kesintisiz, tedarik ve değer yöntemlerine dayalı çağdaş hizmetin sunulduğu sürdürülebilir lojistik sistemi oluşturmak için uygulamaya konulacak olan proje, faaliyet, yatırım, düzenlemelerin önceliğinde ve detayla, gösterecek dinamik ve esnek temel ilkeleri ve stratejileri belirlemektir (Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014).

Projenin hazırlanmasındaki yöntem, alanında yetkin uzmanlar, uluslararası eğilimler ve örneklerle, yurt içinde mevcut durumun ve ihtiyaçların, ilişkili değer dökümanları, sektör paydaşlarıyla yaptıkları görüşmeler ile alınan görüş ve önerilerin doğrultusunda ilgili bölümlere yazmalarıyla olmuştur. Bu süre zaafında TİM Lojistik Konseyi'nin yönlendirmesi ve üyelerin görüşleri ve önerileri dikkate alınarak, çeşitli düzeylerde toplantılar düzenlenmiştir. Rapor TİM Lojistik Konseyince kabul görmüştür (Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014).

Strateji belgesi 8 bölümden oluşturulmuştur. Bu bölümler, Ekonomik gelişmeler doğrultusunda lojistik temel ilkeler, Türkiye'nin ulaştırma koridorları ve uluslararası entegrasyon, Taşımacılık türleri, Gümrük ve sigorta, Lojistik Merkezleri, Kentsel lojistik ve Lojistik sektör yönetimidir (Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014).

1.9.1.1. Türkiye'nin Lojistik Açıdan Stratejik Değerlendirmesi: Ulaştırma ve Lojistik Üs Potansiyeli

Pan-Avrupa 4. Koridoru: Bu koridor Türkiye'nin güzergah ülkesi olmasından dolayı yer aldığı tek koridordur ve Türkiye'de özel bir önem taşımaktadır. Bu güzergah Berlin/Nünberg-Prag-Budapeşte üzerinden bir kolu da Köstence'ye, diğer kolu da Selanik ve İstanbul'a bağlanmaktadır. 4. Koridor Yönlendirme Grubu Ortak Toplantısında AB Komisyonuna sunulması için kabul gören karar tasarısında koridorun, AB genişleme süreci çevresinde Kuzey Deniz Limanlarıyla Merkezi ve Doğu Avrupa'da gelişmekte olan bölgeler arasında en uygun güzergah olduğunun

belirtilmesi vurgulanmıştır. Böylelikle komisyon koridoru kabul ederek TEN revizyon sürecinde düşünülmesi istenmiştir (Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014).

Pan-Avrupa 8. Koridoru: Karadeniz ve Adriyatik'i Arnavutluk, Makedonya ve Bulgaristan'ı üzerinden birleştirecek 8 koridordur, ulaştırma işleminin ardından bölge ülkelerde birbirleriyle ve Türkiye ile sosyal, ekonomik ve kültürel yakınlaşma olacağı ve aralarındaki işbirliği daha da ileriye giderek stratejik nitelikte entegre bir proje olacağı değerlendirilmektedir. Berlin ve İstanbul'u bağlayan 4. Koridorla Sofya'da kesişen 8. Koridor Türkiye'yi Yunanistan'a geçmeden Makedonya ve Arnavutluk ile İtalya'nın Adriyatik Limanını birleştiren tek koridordur (Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014).

Pan-Avrupa 10. Koridoru: Bu koridor Eski Yugoslavya Cumhuriyetlerini güneyde Yunanistan'ı Kuzeyde Avusturya'yı bağlayan bir koridordur. Salzburg, Zagreb, Belgrad, Niş, Üsküp, Veles, Selanik güzergahlarını takip etmektedir (Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014).

Türkiye üzerinden geçmekte olan Asya yolları (A-Yolları) ve Avrupa Birliği (E-Yolları) Türkiye'nin katılara bağlantı noktasında olduğunu göstermektedir. Türkiye'nin üzerinden Asya bağlantılı 5.247 km ve Avrupa bağlantılı 7.022 km yol geçtiği bilinmektedir. Bu proje yalnızca Türkiye'nin karayolu ağıyla değil, denizyolu ve demiryolu ağlarıyla birlikte de birbirlerine bağlanmaktadır.



Kaynak: Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014

Şekil 1.5. Türkiye'de E Yolları (KGM)

Türkiye TEM yolları: 1977 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun idari ve teknik desteği ile kurulmuş bölgesel işbirliği projesi Trans-Avrupa ulaştırma tarihinde en gelişmiş ve en eski altyapı projesidir. 15 ülke (Bosna-Hersek, Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Bulgaristan, Ermenistan, Hırvatistan, Litvanya, Gürcistan, İtalya, Polonya, Macaristan, Slovenya, Slovakya ve Türkiye) ve dört gözlemci ülkeden (Ukrayna, İsveç, Karadağ ve Sırbistan) oluşan TEM projesi, Batı Avrupa Birliğinin Trans-Avrupa yol ağına ulaşırken, güneydoğuda ve doğuda, Batı Asya ve Kafkasya karayolu sistemleri ile bağlantı sağlamaktadır. Balerus ve Azerbaycan üyelik aşamasındaki ülkelerdendir (Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014):

TEM otoyolunun birkaç özelliği aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

1. TEM projesi bölünmüş, iki şeritli, yüksek kapasiteli güvenli, konforlu ve hızlı ulaşım imkanı oluşturmaktadır.
2. Uzunluğu 24.240 km Kuzey ve Güney Avrupa otoyolu projesi yol ağırlığı Türkiye sınırları içindeki bölümü yaklaşık olarak 6.967 km uzunluk bütün ağın yaklaşık olarak %29'unu oluşturur.
3. Proje Türkiye'de Kapıkule sınır kapısından başlayıp, Doğuda Sarp, Gürbulak sınır kapısına, Güneyde Cilvegözü ve Habur sınır kapısına kadar ulaşmaktadır. TEM projesindeki yolların büyük bir bölümü ayrıca uluslararası Avrupa yol ağı şebekesinin (E- Yolları) de bir parçası olmaktadır.



Kaynak: Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014

Şekil 1.6. Türkiye'de TEM Yolları (KGM)

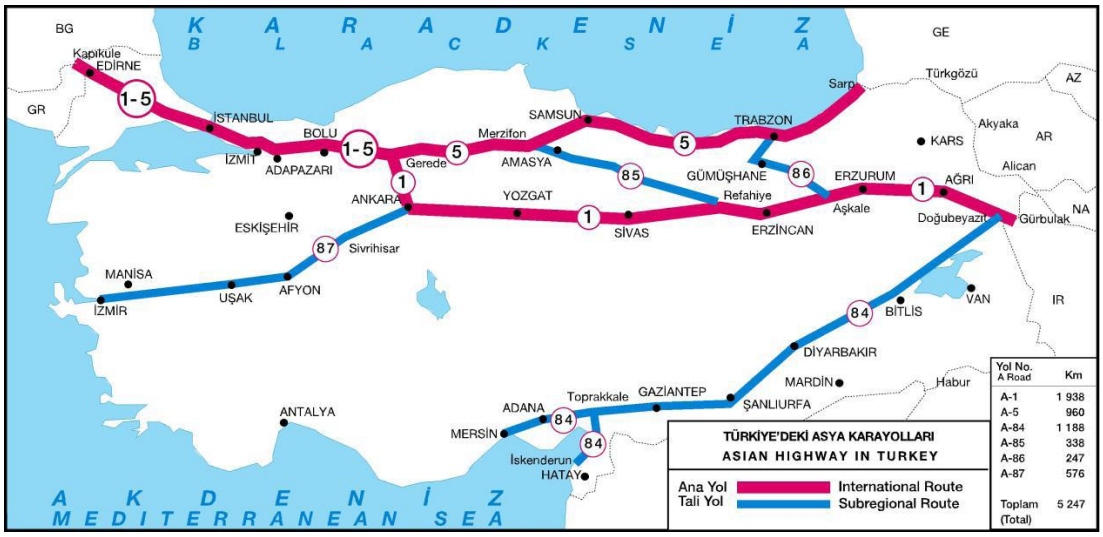
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) Ağı: Türkiye, Pakistan ve İran tarafından kurulmuş işbirliği örgütüdür. Sonradan 10 ülke daha üye olmuştur. 2013 yatırım programı dahilinde bazı kesimlerde standart yükseltme çalışmaları yapılmaktadır. Türkiye'deki yükseltme güzergahı ECO ülkelerini gelişmiş Avrupa ECO ülkeleriyle Orta Doğu ülkelerini bağlar ve Avrupa ülkeleriyle ECO ülkeleri arasındaki bulunan en kısa güzergah olmaktadır.



Kaynak: Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014

Şekil 1.7. Türkiye'de ECO yolları (KGM)

1992'de ESCAP tarafından Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme (ALTID) projesi dahilinde Asya otoyolu ve Asya demiryolu ve Trans-Asya demiryolu kapsayan Asya ulaşım ağlarını oluşturmuştur. A-Yol güzergahı yaklaşık olarak 5.242 km'dir.



Kaynak: Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014

Şekil 1.8. Türkiye'de A yolları (KGM)

1.9.2. AB'nin Lojistik Uygulamaları

Avrupa Birliği taşımacılık ve diğer lojistik aktivitelerinde dünya pazarında lider konumdadır. AB pazarlarında ulaşım stratejik planlar çerçevesinde ve uzun vadeli olarak yapılmaktadır. Ulaştırma politikası Beyaz Kitaplar ile yapılmaktadır (MUSİAD, 2016).

AB'nin ilk ulaştırma politikası 2001 yılında yayımlanan Beyaz Kitap'ta yer almaktadır. Bu kitapta dört ana politika yer almaktadır. Bu politikalar (MUSİAD, 2016):

1. Taşımacılık arasındaki denge denizyolu, iç su yolu ve demiryolu lehine değiştirilmesi hususunda 2010 yılına kadar çalışmaların yapılması
2. Ana arterlerdeki ulaştırma sorunlarını giderilmesi hususunda düzenlemelerin yapılması

3. Taşımacılık politikasının kullanıcılar dahilinde geliştirilmesi ile ilgili çalışmaların yapılması
4. Taşımacılar için ticareti kolaylaştıran ve uluslararası kurallara uygun hela getirilmesiyle ilgili çalışmaların yapılmasıdır.

AB, taşımacılık sektöründe yaşanan son gelişmeleri ve 2050'ye kadarki hedeflerin anlatıldığı "Tek Avrupa Taşımacılık Alanına İlişkin Yol Haritası-Rekabetçi ve Etkin Kaynaklı bir Taşımacılık Sistemine Doğru" adlı Beyaz Kitabı 2011 Mart ayında yayımlamıştır. Birinci beyaz kitapta bulunan amaçlar, planlanan hedeflerin geldiği nokta ile ilgili bilgileri verirken 2030 ve 2050 yılına kadar ki hedeflerle ilgili bilgilerde vermektedir (MUSİAD, 2016).

AB yük taşımacılığını %47,3 Kamyonlar, %37,8 gemiler, %11,2 demiryolu ve %3,7 iç suyolu ile gerçekleştirmektedir. Maliyetlerin 2050 yılına kadar %50 artacağı düşünülmektedir.

AB 1993 yılında Maastrich antlaşması ile Trans European Transport Network Projesiyle çalışmalarını hızlandırmış 2050 yılı için önemli hedefleri de belirlemiştir. Bu hedefler, taşımacılıkta kaynaklı emisyonlarda ve havacılık sektöründeki karbonlu yakıtlarda %40 bir düşüşün ve orta mesafeli taşımacılık demiryolu, karayolu ve diğer yollar ile %50 oranında geçiş sağlanacağı bildirilmektedir.

2011'de yayımlanan Beyaz Kitap'ta ulaştırma birliğinin gelişmesinde, istihdamı yaratma ve ticaretin artmasında önemli gelişmelerin altı çizilip dünyadaki ulaştırma sektöründeki son yıllarda yaşanılan gelişmeler de irdelenmiştir. Avrupa Birliği Beyaz Kitap'ta hedefleriyle ulaşımda kökten bir dönüşüm yapılması planlanmıştır. Kitapta yayınlanan ana ilkeler (MUSİAD, 2016):

1. Ulaşımda petrole bağımlılık azalırken dolaşım özgürlüğü kısıtlanmamalı
2. Fazla kapasitede taşıma ile yapılabilecek taşıma türlerinin benimsenmesi
3. Şehir içindeki yakıt tüketimini yarıya indirilmesi için önlemlerin alınması yük ve yolcu taşımacılığının en fazla deniz ve demiryolu ile gerçekleştirilerek, karayolunun kısa mesafelerde kullanılması çalışmaları planlanmıştır.
4. Enerji kullanımı optimize edecek ulaştırma koridorlarının kurulması
5. Ulaştırma altyapılarıyla ilgili finansal çalışmalar yapılması
6. Kirleten öder ilkesinin uygulanması, karayolu taşımacılığı yapan işletmeler için uygulanması planlanmıştır.

AB verimli kullanımın teşviki için 300 km'ye karayolu kullanırken, 300 km üstündeki mesafelere tekrardan planlanma yapmayı planlamıştır. Bu 2030 yılından itibaren karayolunda yük taşımacılığı %30'unu 2050'de ise %50'sini multi model çözümlere kaymayı teşvik etmiştir (Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014).

Demiryolu ulaşımını geliştirmek amacıyla büyük oranda yatırım yapılacaktır. 2050 yılında 360 milyar ton –km oranında yapılması planlanmaktadır. Trenlerin yük kapasitesi arttırılması gerekli olduğundan dolayı 1000 metrelik trenlerin yapılması söz konusu olmaktadır. Yalnız bu trenlerin yan yollar, terminaller, ana koridorda yükleme gabarilerinin genişletilmesi için mevcut ağın yenilenmesi sağlanacaktır. Demir yolu rekabet şartlarını oluşturacağı için hizmetin geliştirilmesi amacıyla özel teşebbüs demiryollarının arttırılmasının gerekliliği belirtilmektedir.

Havayolu taşımacılığında kapasite 2 katına çıkacağı düşünülmektedir. Bu sebeple kapasiteyi kaldırabilecek havalimanları ve kargo terminallerinin yapılmasının gerekliliği belirtilmiştir. Avrupa yük taşımacılığının %80'ni denizyolu ile taşımaktadır. Bu durumda iç suyollarının kullanımının yaygınlaştırılması, Tuna nehri ile ilgili projelerin geliştirilmesinin önemli olduğu vurgulanmıştır. Böylelikle yeni limanların yapılması gerektiği belirtilmiştir

(www.ec.europea.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm.).

İKİNCİ BÖLÜM

ÇİN HALK CUMHURİYETİNDE LOJİSTİK FAALİYETLERİNİN GENEL DURUMU

2.1.Çin Halk Cumhuriyeti ile İlgili Genel Bilgiler

Resmi Adı: Çin Halk Cumhuriyeti

Yönetim Şekli: Sosyalizm

Başkent: Beijing (Pekin)

Diğer Şehirleri: Şanghay, Guangzhou, Tianjin, Wu-han, Shenyang ve Urumiçi

İdari Yapısı: 22 Eyalet, 5 Özerk Bölge, 2 Özel İdari Bölge

Komşuları: Kazakistan, Tacikistan, Kırgızistan, Nepal, Afganistan, Hindistan, Bhutan, Birmanya, Laos, Vietnam, Kuzey Kore, Rusya ve Moğalistan

Yüzölçümü: 9.561.000 km2

Nüfus: 1 Milyar 349 milyon (2013 Temmuz Tahmini)

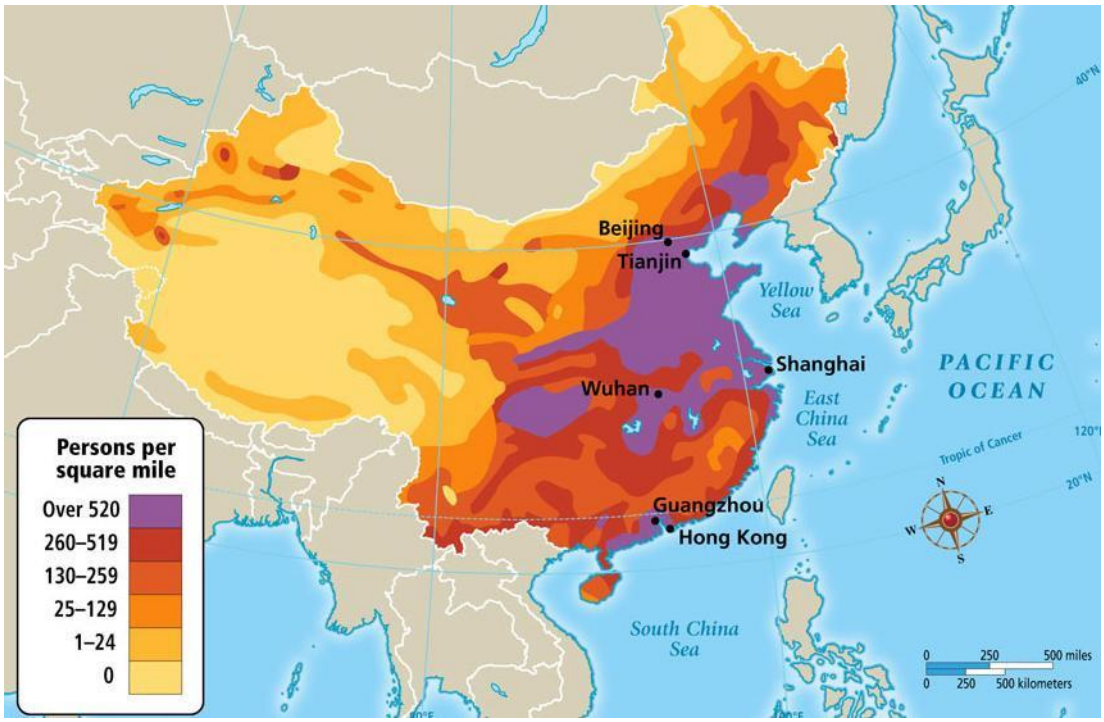
Dil: Sinitik Diller (Mandarin, Min Hakka, Kantonca) Türki Diller

Çin Halk Cumhuriyeti Pasifik Okyanusu'nun batı kıyısı ve Asya'nın doğu bölümünde bulunmaktadır. Çin basamak basamak uzanan karmaşık bir coğrafyaya sahiptir. Dağlar, tepeler, platolar Çin'in toplam arazisinin %65'ni oluşturmaktadır. Çin'de ayrıca toplam uzunluğun 220.000 km olan nehirler ve çok sayıda göller bulunmaktadır (Sandıklı ve Güllü, 2005:14).

2.1.1. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Demografik Özellikleri

Çin Halk Cumhuriyeti'ni en iyi tanımlayan kavram büyüklüktür. Çin Halk Cumhuriyeti 9,6 milyon km2'lik coğrafi alanıyla Rusya ve Kanada'dan sonra dünyanın en geniş üçüncü ülkesidir (Sezen, 2016).

Dünya topraklarının %7'sini oluşturan Çin Halk Cumhuriyeti, dünya nüfusunun %21'i yaşadığı için nüfusun yoğunluğu dünyanın üç katıdır (Susumi, 1995:10). Çin Halk Cumhuriyeti 1945 yılında ilk kurulduğunda 542 milyon olan nüfus, 2005 yılında 1,307 milyar 2014 Ocak ayı verilerine göre ise 1,36 milyara ulaşmıştır. Bu oran dünya nüfusunun %19,4'üne denk gelmektedir. Nüfusun %83,3'ü Han kökenli Çinliler, %16,7'si Uygurların aralarında bulunduğu Müslüman, Moğal azınlıklar oluşturmaktadır. Nüfusun hızlı olarak artması aileleri tek çocuk sahibi olmalarına teşvik edilmektedir. 1980'den itibaren tek çocuk politikası uygulanmaktadır (DEİK, 2014).



Şekil.2.1. Çin Halk Cumhuriyetinin Nüfus Yoğunluğu

Kaynak: DEİK, 2014

2013 yılında Çin Komünist Partisi liderlerinin yaptığı reform paketini kapsayan 1980 yılından beri yürürlükte bulunan tek çocuk politikasında gevşetme kararı alınmış ve tek çocuk olan kişilerin iki çocuk sahibi olmasına izin verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu kararın uygulanmasının nedeni nüfusun yaşlanması, kırsal kesimlerde erkek çocuklarının sayılarındaki artışın yaşanması, uzun vadede ciddi problemlerin yaşanabilmesi, nüfus piramidi dengesinin bozulmasının beklenildiğidir.



Şekil. 2.2. Çin Halk Cumhuriyeti Nüfus Piramidi
Kaynak: tradingeconomics.com/national_bureau_of_China. (DEİK, 2014).

Çin Halk Cumhuriyeti'nde çocuk nüfusunun azalması ile 60 yaş üstü nüfusun artması görülmektedir. 2050 yılına kadar bu durum söz konusu olursa aktif nüfusta (20-59) azalma görüleceği beklenilmektedir. 2030 yılında nüfus 1,39 milyar olacağı öngörülmektedir.

2.1.2. Çin Halk Cumhuriyeti'nin İdari ve Siyasi Yapısı

Yönetimsel nedenler ile Çin Halk Cumhuriyeti 22 eyalet, 5 özek bölge, 4 belediye ve 2 özel idari bölgelere ayrılmıştır. Anayasal olarak eyaletler Çin Halk Cumhuriyeti merkezi hükümetine bağlıdır. Yalnız ekonomik politika uygulamasında eyalet yetkililerinin geniş yetkileri vardır (DEİK, 2014).

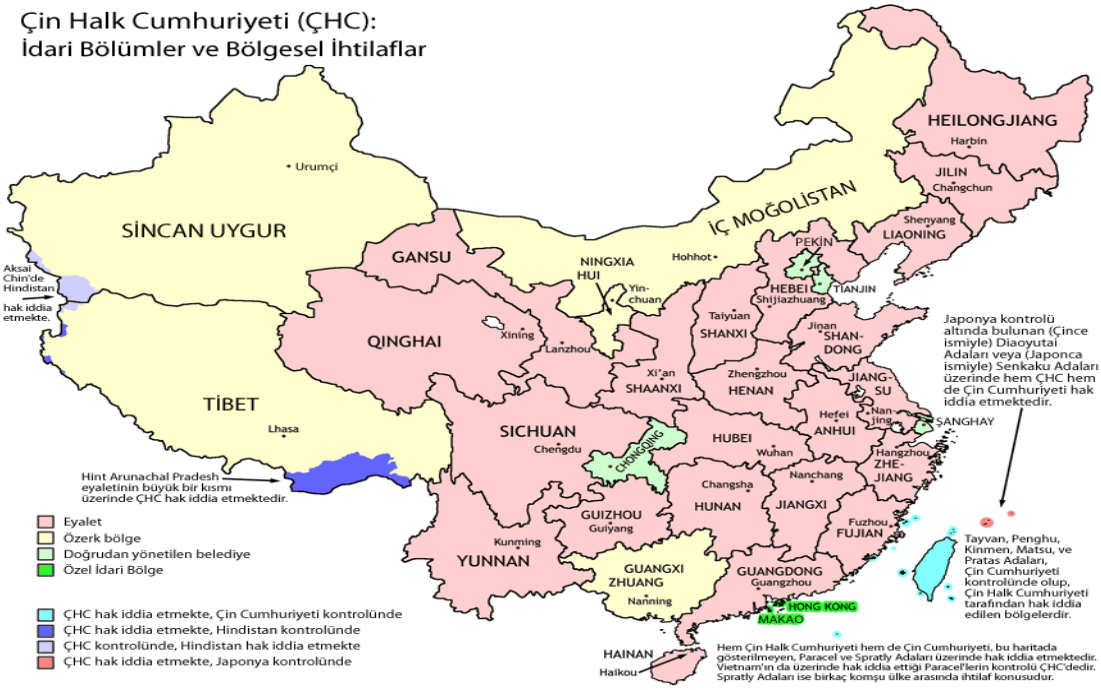
Çin Halk Cumhuriyeti'nin Hennan eyaleti en kalabalık nüfusa sahiptir ve 2013 yılı itibari ile 95 milyona yakın kişinin yaşadığı kaydedilmiştir. Nüfusun seyrek eyaleti

olan Tibette ise yaklaşık 3 milyon kişinin yaşadığı kaydedilmiştir. Eyalet sınırlarında en son değişiklik 1997 yılında olmuştur. Changqing, Schuan eyaletinden ayrılmıştır ve belediye olmuştur. Diğer belediyeler Şanghay, Pekin ve Tiranjin'de bulunmaktadır. Özerk bölgeler tam manasıyla özerk olarak hareket ettiklerini söylemek mümkün olmamaktadır.

Eyaletlerin bir çoğu ilk düzeyindeki şehirlere bölünmüş ve ikinci düzey idari yapıyı içermemektedir. 22 eyalet, 5 özerk bölgede sadece 3 eyalet (Guizhou, Yunnan, Qinghai) ve 2 özerk bölgede (Tibet Özerk Bölgesi, Sincan Uygur Özerk Bölgesi) üçten çok ilk düzeyi şehir olmayan, ikinci düzey veya il düzeyi idari bölüm bulunmaktadır (DİEK, 2004).

Çin Halk Cumhuriyeti Anayasası'na göre idari yapı, bütün ülke eyaletleri, özerk bölgelere ve doğrudan merkeze bağlı olan şehirlere; özerk bölgeler ve eyaletler, özerk ilçe, özerk ilçelere ve şehirlere, etnik azınlığın yaşadığı nahiyelere ve kasabalara ayrılmıştır.

Özerk bölgeler, özerk ilk ve özerk ilçe etnik azınlık gruplarının yaşadığı mahalleler olmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti hükümeti gerekli gördüğü durumlarda özel idari bölgeler kurabilmektedir. Bunun yanı sıra Macau ve Hong Kong da özel yönetim bölgeleri adının altında Çin'e bağlı olmaktadır. Bu bölgeler Çin'in diğer yerlerinden ayrı yönetilen, farklı yasal sistemi olan bölgelerdir. Aynı zamanda Macau ve Hong Kong savunma ve dış ilişkiler hususlarında merkezi hükümete bağlıdır.



Şekil 2.3. Çin Halk Cumhuriyeti'nin İdari Yapılanması

Kaynak:http://politikaakademisi.org/2014/12/11/siyasal-sistemler-cin-halk-cumhuriyeti/

2.1.2.1.Merkezi Yönetim

Çin Halk Cumhuriyeti yönetiminin başında Anayasa'nın 49. maddesi ile "Devletin en yüksek yönetsel organı" olarak tanımlanan Devlet İşleri Şurası bulunmaktadır. Bu organ Çin Halk Cumhuriyeti hükümeti ve Ulusal Halk Meclisi'nin yürütme organıdır. Devlet İşleri Şurası meclisten özerk değildir. Anayasa ile Cumhurbaşkanına yakın görülmektedir (Ardant, 1968).

Devlet İşleri Şurası anayasanın tek ve birliği ilkesiyle Cumhurbaşkanına bağlıdır. Devlet İşleri Şurasının üyelerinin bazıları ya da tamamı görevlerine Cumhurbaşkanı ve Ulusal Halk Meclisi kararları ile son verilebilir. Devlet İşleri Şurası, başbakan, başbakan yardımcıları, bakan komisyon başkanları ve genel sekreterlerden kurulmuştur (Ardant, 1968).

Başbakan atanmasında Ulusal Halk Meclisi ve Cumhurbaşkanı yetkilidir. Uygulamaya göre aday seçimini Cumhurbaşkanı yapmakta meclis onaylamakta, cumhurbaşkanı da atama işlemini gerçekleştirmektedir. Başbakan yine aynı sistemde görevinden alınabilmektedir.

Başkan yardımcıları, başbakanın talebiyle Ulusal Halk Meclisi tarafından değerlendirilmekte ve cumhurbaşkanı tarafından atanmaktadır, aynı sistem ile görevinden alınabilmektedir.

Bakanlar ve bakanlar komisyonunu başbakan seçmektedir. Meclis ve cumhurbaşkanının onayı ile atam gerçekleştirilmektedir. Ayrıca Ulusal Halk Meclisi görevden alma yetkisine sahiptir.

2.1.2.2.Yerel Yönetim

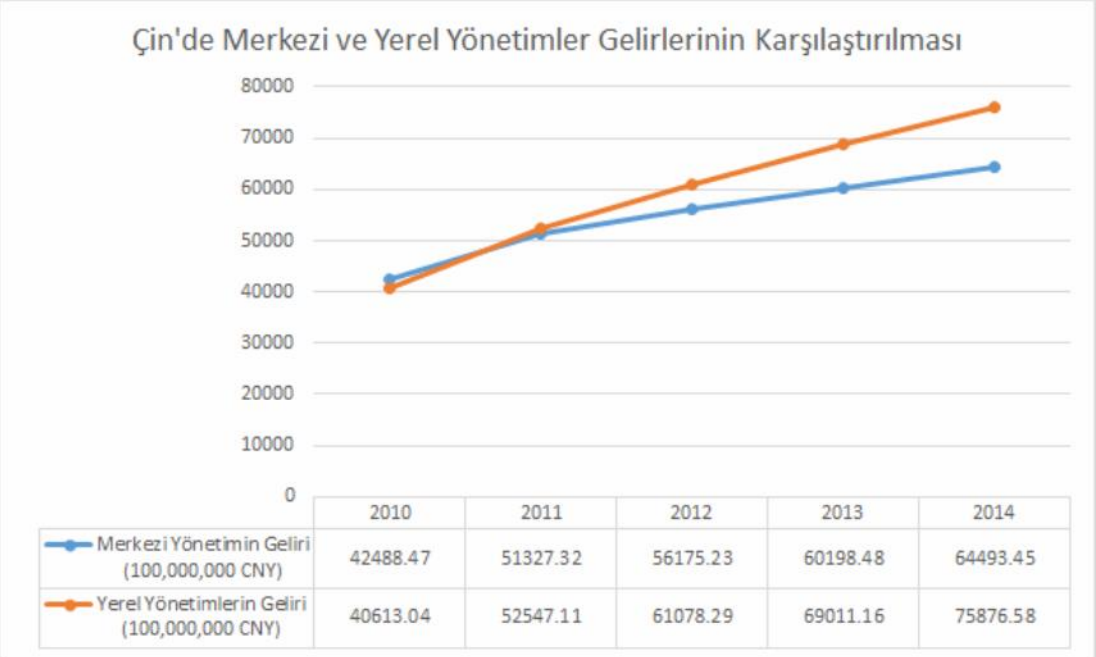
Çin Halk Cumhuriyeti'nde yerel yönetim Türkiye ve Avrupa'dan çok farklı bir yapıya sahiptir. 2600 seneden fazla tarihi olan belde yönetimi, değişmeyen tek yönetim sistemi olmuştur (Zeng ve Lou, 2006:72).

Bu günkü Çin Halk Cumhuriyeti Anayasasına göre yerel yönetim sistemi eyalet, vilayet ve ilçe olarak üç bölüme ayrılmıştır (Li ve He, 2010:52). Ancak uygulamada yerel yönetimler eyalet, vilayet, ilçe ve köy olarak dört şekilde çalışmaktadırlar (Chen, 2007:52). En alt düzey köylüdür ve en üst düzey eyalettir. Alt düzey bir üst düzey tarafından yönetilmektedir. Bu bağlamda eyalet yönetim piramidinin tepesinde eyalet, alt tabakasında ise köy bulunmaktadır (Lawrence ve Martın, 2013:9).

Çin Halk Cumhuriyeti'nde ayrıca özerk bölge ve özel bölgeler bulunmaktadır. Bu bölgeler "Çin Anayasası", "Etnik Azınlık Özerk Bölgeler Hukuku", "Ma Kao Özel Bölgeler Hukuku" ve " Hong Kong Özel Bölge Hukuku" ve diğer anayasalar ile desteklenmiştir. Böylelikle karma bir sistem söz konusu olmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nde yerel yönetimler yasama, yönetim ve yargı yetkilerine sahiptirler (Wu, 2009:90). Merkezi yönetimler ile yerel yönetimler arasındaki koordinasyonları sağlamak maksadıyla kurulan organlar, üst derecedeki ya da merkezi hükümete doğrudan bağlı organlar, yerel yönetimler tarafından ihtiyaçlar doğrultusunda kurulan organlar yer almaktadır (Wu, 2009:93).

Çin Halk Cumhuriyetinde vergiler merkezi ve yerel yönetimler arasında paylaştırılmaktadır. Çin'in 20 tane vergi türü bulunmaktadır. Bu vergiler, merkezi, yerel ve ortak vergi şeklinde üç bölüme ayrılmıştır. Yerel vergiler yerel yönetime ait vergilerdir. Merkezi vergi ile ortak vergi merkezi taşra organlarınca toplanmakta, ortak vergilerin belli kısmı yerel yönetime verilmektedir. Merkezi hükümet yerel

yönetimlerin aktifliğini arttırmak ve ekonominin canlanmasını sağlamak için toplanan vergilerin belli bir kısmını yerel yönetimlere geri vermekte, temsili ödeme şekliyle yerel yönetimlerin bütçelerine katkı sağlamaktadır (Zhou, 2008:210-214). Çin Halk Cumhuriyeti bu sağladığı olanak ile yerel yönetimin bütçesinin zenginleşmesine ve gelişmesine destek vermektedir.



	2010	2011	2012	2013	2014
Merkezi Yönetimin Geliri (100,000,000 CNY)	42488.47	51327.32	56175.23	60198.48	64493.45
Yerel Yönetimlerin Geliri (100,000,000 CNY)	40613.04	52547.11	61078.29	69011.16	75876.58

Şekil 2.4. Çin Halk Cumhuriyetinde Merkezi ve Yerel Yönetim Gelirlerinin Karşılaştırılması

Kaynak: http://www.stats.gov.cn, 2016

Çin Halk Cumhuriyetinde merkezi yönetim, hukuken merkezileşmesine önem vererek ayrıca diploması, finans, savunma gibi işlemlerin yalnızca merkezi yönetim dahilinde yapılacak alanlar dışında, diğerlerini hiyerarşik olarak yerel yönetime devretmiş ya da beraber yönetmektedir (Zeng ve Lou, 2006:122-123).

2.2.Çin Halk Cumhuriyeti Alt Yapısı

Son 20 yıldır yapılan yatırımların neticesinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin alt yapısı gelişme göstermiştir. Genellikle doğu kıyısında bulunan şehirlerin alt yapıları daha iyi durumdadır. İç bölgeler ve kırsal kesimlerin alt yapısı geliştirilmesi gereklidir. Genellikle karayolları ve demiryolları ağı ile şehirlerde bulunan telekomünikasyon

altyapısı gelişmiştir. Ulaşım ve depolama gibi lojistik hizmetler gelişme göstermektedir, fakat henüz yeterli seviyede değildir (Gebze Ticaret Odası, 2014).

2.2.1. Karayolları

ABD'den sonra dünyada en büyük otobana sahip ülke Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Diğer yollarda bu ağa bağlanmaktadır. Bu gelişmelerin yaşanmasına rağmen hızla artış gösteren motorlu taşıtlar sebebiyle Karayolu ağı Çin Halk Cumhuriyeti'nin ulaşım ihtiyacını karşılayamamaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nde 2002'de 21 milyon motorlu taşıt bulunurken, 2010'da 80 milyon motorlu taşıt vardır. 2020 yılında bu durum 209 milyona ulaşacağı düşünülmektedir (Gebze Ticaret Odası, 2014).

2.2.2. Demiryolları

Çin Halk Cumhuriyeti'nin ulaşım sistemi kırsal ve batı bölgelerinde yetersiz durumdadır. Ancak Çin büyük yatırımlar ile demiryollarını geliştirmeye çalışmaktadır. Yük taşımacılığın dörtte biri ve yolcu taşımacılığının üçte biri demiryolu kanalı ile yürütülmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin 78.000 km uzunluğunda demiryolu ağı vardır. Rusya ve ABD'den sonra gelen en uzun ağa sahiptir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2020 hedefi 120.000 km uzunluğunda demiryolu ağına sahip olmaktır.

Çin Halk Cumhuriyeti 2007'de hızlı tren programını başlatmış ve 2012 yılının sonuna 8400 km ile dünyadaki en uzun yüksek hızlı demiryolu hattına sahip ülke olmuştur (Gebze Ticaret Odası, 2014).

2013 yılı itibariyle Çin Halk Cumhuriyeti'nin başkenti Pekin'i ülkenin güneyindeki Guangzhou şehrine bağlayan yüksek hızlı demiryolu 2298 km uzunluğuyla dünyadaki en uzun hattını oluşturmuştur.

2008'in Nisan ayında başladığı Pekin'i Şanghay'a 5 saatte ulaştıran 1318 km uzunluğunda olan hızlı tren hattı 2011 yılının Haziran ayında tamamlanmıştır. Ayrıca Pekin ile Tianjin arasını 30 dakikaya ulaştıran hızlı tren 2008 yılında tamamlanmıştır. Şanghay ve Haugzou arasındaki hızlı tren hattı 2010 yılında

tamamlanmıştır. Wuhn-Shenzen, Dalian-Harbin ve Zhengzhou-Xi arasındaki hızlı tren hattının yapımları devam etmektedir. Yer altı tren hatları, Pekin, Nanjing, Guangzhou, Şanghay, Şhenzha'da , hafif raylı sistemler; Dalian, Tianjin, Changchun, Changqing, metro yapım çalışmaları; Harbin, Chengdu, Shenyang, Xi'an da devam etmektedir (Gebze Ticaret Odası, 2014).

2.2.3. Limanlar

Son yıllarda Çin Halk Cumhuriyeti liman hizmetlerinde büyük gelişmeler göstermiştir. Çin'in 18.000 km'lik kıyısı vardır. Çin Halk Cumhuriyeti ayrıca 3,9 milyar ton hacmindeki malın işlem yapıldığı 200 deniz limanına sahiptir. 2020'de Şanghay'da tamamlanması planlanan açık deniz limanının değeri 16 milyar dolardır. Şanghay limanı Hong Kong'da bulunan limanı geçerek dünyadaki en yoğun ikinci liman olma özelliğine sahiptir. 2013'den beri yükleme ve boşaltma kapasitesi bakımından dünyadaki en büyük 10 limandan 8'i Çin Halk Cumhuriyeti'nde bulunmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin açık deniz limanı (Ningbo-Zhoushan Limanı) Ningbo'da bulunmaktadır (www.chinapromoter.com).

Şanghay Uluslararası Deniz Taşımacılığı Araştırma Merkezi raporuna göre demir madeni ve maden ocağı inşasındaki malzemelerin taşınması ihtiyacında artışın olduğu belirtilmiş, 2013'ün ikinci çeyreğinde Ningbo-Zhoushan limanı yükleme ve boşaltma kapasitesi %12,8 oranında yükselme görüldüğü belirtilmiştir (DEİK, 2004).

Yine Şanghay Uluslararası Deniz Taşımacılığı Araştırma Merkezi raporuna göre 2013 yılının ilk yarısında Ningbo-Zhoushan limanı yükleme ve boşaltma kapasitesi geçen yılki döneme göre %6,7 oranında artış göstererek, 391.390.000 tona ulaştığı belirtilmiştir. Ningbo- Zhoushan Limanı 2013 yılı sonunda yükleme ve boşaltma kapasitesi bakımından dünyada ilk sırada yer alacağı tahmin edilmektedir (DEİK, 2004).

2.2.4. Hava Ulaştırma ve Sivil Havacılık

Çin Halk Cumhuriyeti'nde havacılık sektörü devlete ait olan üç havayolu şirketinin hakimiyetinde bulunmaktadır. Bunlar, China Eastern, Air China ve China Southern

havayolu sektörleridir. Ülkenin genelindeki yolucu kapasitesi 2008 yılına göre artış göstermiş ve %19,8 artışla 486 milyona ulaşmayı başarmıştır. Kargo taşımacılığında %7 artış görülerek 9.456 milyar ton olmuştur. 2013 verileri incelendiğinde Çin'de 507 aktif durumda havaalanı vardır (DEİK, 2004).

Türk Hava Yolları (THY) 2013 yılı itibariyle Çin Halk Cumhuriyeti'nin Şanghay ve Pekin şehirlerinden Guangzhou'ya da sefer düzenlemiştir. İstanbul'dan Guangzhou'ya haftanın 3 günü uçuş yapılarak haftalık sefer sayısı 27'ye yükseltilmiştir. THY aynı zamanda haftanın iki günü İstanbul'dan Şanghay'a kargo uçağı seferi düzenlemektedir (Gebze Ticaret Odası, 2014).

2.2.5. Doğalgaz

Çin Halk Cumhuriyeti'nde doğalgazda son yıllarda büyük oranda artış görülmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti doğalgaz talebini karşılamak maksadıyla boru hattı projeleri düzenleyerek sıvılaştırılmış gaz arayışları içerisine girmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti dünya doğalgazının %3,9'unu kullanmaktadır. Ülkenin doğalgaz ithalinde bulunduğu ülkeler; Malezya, Avustralya, Türkmenistan, Katar, BAE, Gine, Yemen, Nijerya, Rusya Federasyonu ve Mısır'dır (Gebze Ticaret Odası, 2014).

British Petroleum'a (BP) göre, Çin Halk Cumhuriyeti Avrupa veya ABD'den daha çok enerji tüketim ihtiyacına sahiptir ve 2030 yılında toplam enerji talebindeki büyümenin %25'inden sorumlu olacağı düşünülmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2012 yılındaki enerji karışımının %68'ini Kömür, %18'ini Petrol, %5'ini doğalgaz oluşturmaktadır (DEİK, 2004).

Çin Halk Cumhuriyeti'nde yapılan araştırmalara göre, kirlilik sebebiyle kaynaklanan kayıplar 2010 yılında 1,1 trilyon yuan olduğu bildirilmiştir. 2004 yılı oranına göre bu kayıp iki katından fazlası anlamına gelmektedir. General Electric'in raporuna göre, Çin Halk Cumhuriyeti'nde kömürün yerine doğalgaz kullanılmasının iki kat arttırılması durumunda 2025 civarındaki çevresel maliyetlerde 820 milyar dolar tasarruf sağlanacağı belirtilmiştir (DEİK, 2004).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2020'deki ilk hedeflerinden biri doğalgaz kullanımını %10'a çıkartmaktır. Altyapısının yapıldığı büyük yatırımlara rağmen 2020'de hedefi

tutturabilmesi için ciddi boyutta engeller ile karşı karşıya kalmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin hedefini tutturabilmesi için 2020 yılına kadar 450 milyar metreküp doğalgaz tüketimini sağlamalıdır, ancak bu oran 2012 seviyelerindeki orana göre %213'lük artış demektir (DEİK, 2004).

2.2.6. Enerji

Çin Halk Cumhuriyeti 1990 yıllarına kadar petrol ihracatçısıydı. 2009'da dünyanın ikinci büyük petrol ithalatçısı konumuna gelmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti 2010 yılında dünya petrollerinin %10,2'sini tüketerek Rusya ve ABD'den sonra en fazla petrol tüketen ülke olmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti petrol ithalatını, Angola, Oman, Suudi Arabistan, Sudan, İran, Rusya, Libya, Kuveyt, Kazakistan, Irak ve Brezilyadan temin etmektedir (DEİK, 2004).

Çin Halk Cumhuriyeti en büyük kömür üreticisi ve tüketicisidir. Dünya kömür üretiminin %48,2'sini yapmaktadır ve ikinci sırada bulunmaktadır. Böylelikle Çin CO2 salınımına katkısı önemli önemli boyutlardadır. Dünya Nükleer Enerji Derneğine göre Çin Halk Cumhuriyeti'nde 14 nükleer santral vardır ve 25'den fazlası da yapım aşamalarındadır (DEİK, 2004).

Son bey yılda Çin Halk Cumhuriyeti'nde enerji üretimi ve tüketiminde artış görülmektedir. Uluslararası Enerji Ajansı'na göre, ülkenin enerji talebi 2008-2035 yılları arasında %75'lik oranda artış göstereceği öngörülmektedir (Gebze Ticaret Odası, 2014).

2.2.7. Telekomünikasyon

Çin Halk Cumhuriyeti'nde telekomünikasyon sektörü hızla artış göstermiştir. 2009 sonlarında köylerin %97,7'si telefon ağına bağlanmıştır. Sabit hatlar dışındaki bütün sektörlerde (internet, 3G, Genişbant) kullanıcılarının sayısında cep telefonu gibi artışlar görüleceği tahmin edilmektedir. 2010 yılında 47.052 milyon olan 3G kullanıcı sayısı 2015'de 692.500 milyona, internet kullanıcı sayısının 608.818 milyona ve genişbant aboneliği de 2015 yılına kadar 462.301 milyona ulaşacağı

düşünülmektedir. Çin dünyanın en büyük telekomünikasyon pazarına sahiptir. Devlet telekomünikasyon sektörünü sıkı denetimde tutmaktadır. Cep telefonu sektörü yalnızca üç operatör tarafından kontrol edilmektedir. Bu operatörler, China Telecom, China Mobile, China Unicom'dur (Gebze Ticaret Odası, 2014).

2.3.Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ekonomik Durumu

Çin Halk Cumhuriyeti, geniş coğrafyası, tarihi ve farklı kültürel yapısı ile ilgi çeken bir ülke olmuştur (Liu ve Wall, 2005: 689). Bu farklılığın yanı sıra ekonomik açıdan yaşadığı değişimler de ülkeye ilgiyi arttırmıştır.

1950'li yıllarda Sovyet sanayileşme modelini deneyen Çin Halk Cumhuriyeti bu modelle başarısızlığı görmüştür, 1978 ve 1979 yıllarında liberalleşme politikalarını yaygınlaştırmıştır. Çinin bu politikası iki aşamada sıralanabilmektedir (Qian, 1999:3-4). İlk aşama 1978-1993 dönemi, ikinci aşama da 1994 sonrası dönemdir. Reformların ilk aşamasında (1978-1993) merkezi planlama sistemi, teşvikleri arttırmak ve kaynak dağılımında piyasanın rolünü arttırmak gibi reformlar edilmeye çalışılmıştır. Reformun ikinci aşamasında (1994 sonrası) piyasa sistemini oturtmaya çalışılmış, piyasa sistemini destekleyen yeni kurumlar kurulmuş, devlet teşebbüslerinin özelleştirilmesi ve tekrardan yapılanmasına ağırlık verilmiştir (Qian, 1999:14).

1978 reformunun nedenleri, Mao kültür devrimine halkın desteğinin zayıflaması, uzun vadeli planlı ekonominin uygulanmasının Çin'deki yaşanan kıtlığın önüne geçememesi, uzak Doğu ülkelerinin uygulamış oldukları piyasa ekonomisinin sonuçlarının iyi olması, Çin halkının reforma destek vermesi olarak belirlenmiştir (Gökdemir ve Mor, 2006:55). Bu reform Çin'in ekonomide dış dünyaya açılması, basit teşvik uygulamaları ve fiyatlarının arz ve talebe göre belirlenmesiyle başlatılmıştır (Qian, 1999:3). Reformla ilgili en önemli gelişme 1980 yılında özel ekonomik bölgelerin oluşturulmasıdır. Zhuhai, Xiamen, Shantou ve Shenzen özel bölgeler olarak belirlenmiştir. Özel ekonomik alanlar Çin ekonomisine katkı sağlamıştır (Ge, 1999:1267).

1980 yıllarında reform programıyla (Deng) piyasa ekonomisine düzenlemeler yapılmıştır. Dolayısı ile fiyatlandırma sistemleri oluştururken bazı mallarda fiyatlarında kontrol uygulanmış, diğer mal ve hizmetlerin fiyatlarında serbest piyasa koşulları belirlemiştir. 1978 yılı reformunda dış ticaret reformu yapılmıştır. Bu reformun üç temel yönü bulunmaktadır. Bunlar; ticari firmaların rekabeti teşvik etmek amacıyla monopolleşmeyi kırmak, kaynak dağılımını piyasa güçlerine bırakmak, dış ticaret firmalarının bağımsızlığını sağlamaktır (Guijun ve Schramm, 2003:249-250). Uygulanan bu politikalar kısa dönemde sonuç vermiştir. Sahil boyunca ihracatla özel teşebbüs işletme sayıları artış göstermiş ve yabancı sermaye girişlerinde de artışlar görülmüştür (Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2005:3).

1978 reformu ile tarım reformu da yapılmıştır (Wang ve diğerleri, 2004:71). Bu bağlamda, tarımsal üretimi ve karlılığı arttırmıştır (Qian, 1999:9).

1988 yılında ekonomi ve enflasyonda bozulmalar yaşanmıştır. Böylelikle 1989-1993 dönemleri ekonomik gerileme ve reformun canlandırılması dönemi olmuştur (Qian, 1999:13). 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin çözülmesiyle dünya ekonomisindeki serbest piyasa anlayışı, Çin Halk Cumhuriyeti'ni reformlar yapmaya zorlamıştır. 1992'de Çin Komünist Partisi 14. Ulusal Kongresinde Çin'de Sosyalist Piyasa Ekonomisinin kurulması kararlaştırılmıştır (İGEME, 2005).

Hong Kong'un 1 Temmuz 1997 tarihinde Çin Halk Cumhuriyeti'ne dahil olması, Özel İdari Bölge statüsünü kazanması, Çin'in bölgede önemini arttırmıştır. Çin 1996 yılında 18 yıllık çabalarının sonunda parasına konvertibilite sağlamıştır (Guijan ve Schramm, 20032:246).

Tablo.2.1. 1963-1999 Döneminde Yapılan Reformların Çin Ekonomisine Yansıması

Dönemler	GSMH Büyüme %	Sermayedeki Büyüme	İşgücünde Büyüme	Toplam Faktör Verimliliği
1963-1965 (canlanma I)	%14	%1	%2	%12
1966-1976 (Kültürel Değişim)	%5	%6	%3	%1
1977-1978 (Canlanma II)	%8	%7	%2	%4
1979-1984 (Tarım Reformu)	%9	%7	%2	%5
1985-1989 (Şehir Reformu)	%9	%8	%2	%5
1990-1992 (Tasarruf Dönemi)	%9	%8	%2	%5
1993-1999 (Deng Reformu)	%10	%12	%1	%5

Kaynak: Flores ve diğerleri, 2003.

Wan ve Yao (2003:32-52) Çin'in reform öncesi ve sonrası ekonomik durumu ile ilgili yaptıkları çalışmadaki bulgular tablo 2.2'de verilmektedir.

Tablo 2.2. Çin Halk Cumhuriyeti'nde Reform Öncesi ve Reform Sonrası Ekonomik Durum

	Tüm Yıllar (1953-1999)	Reform Öncesi (1953-1977)	Reform Sonrası (1978-1999)
Büyüme Oranı (Yıllık %)			
Üretim	7.14	5.26	9.46
Fiziki Sermaye Stoku	7.30	5.79	9.03
İşgücü	2.73	2.64	3.00
Beşeri Sermaye Stoku	4.28	4.86	2.08
Toplam Faktör Verimliliği	0.02	-1.39	2.41

Kaynak: Wang ve Yao, 2003.

Tablo 2.2.'de görüldüğü gibi Çin'de fiziki sermaye büyüm oranı reform öncesinde %5.8 iken reform döneminde %9'dur. İş gücündeki büyüme oranı reform öncesi ve

sonrası dönemlerde hemen hemen aynı olduğu görülmektedir. Beşeri sermaye stokundaki değişimlerde pozitif bir seyir görülmemektedir. Bunun sebebi Çin Halk Cumhuriyeti GSMH'sından eğitime ayrılan payların yeterli olmadığı gösterilebilir (Wan ve Yoa, 2003:46).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik açıdan yaşadığı önemli gelişmelerden biri de 11 Kasım 2001 tarihinde Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) üye olması olmuştur. Ülkenin WTO'ya katılması ticaret performansı üzerinde etkili olmuştur (UNCTAD, 2002:141). Çin Halk Cumhuriyeti'nin WTO'ya üye olduktan sonra ekonomik performansı Tablo 2.3'de gösterilmiştir.

Tablo 2.3. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Temel Ekonomik Göstergeleri

	2001	2002	2003	2004
GSYİH	1175.7	1270.7	1448.0	1681.3
GSYİH Büyüme Oranı	7.5	8.0	9.3	9.5
Enflasyon (%)	0.7	-0.8	1.2	3.9
İhracat (FOB) (Milyon Dolar)	266.1	325.7	438.3	593.4
İthalat (FOB) (Milyon Dolar)	232.1	281.5	393.6	534.4
Dış Ticaret Dengesi (Milyon Dolar)	17.4	35.4	45.9	68.7
Döviz Rezervi (Milyon Dolar)	215.6	291.1	408.2	614.5
Dış Borçlar (Milyon Dolar)	170.1	168.3	193.6	227.2

Kaynak: DEİK, 2005.

Tablo 2.4. Çin Halk Cumhuriyeti GSMH'nin Sektörel Payları (%)

	1970	1980	1991	2000
Tarım	42.2	25.6	11.8	11.9
Sanayi	44.6	51.7	75.9	64.0
Hizmet	13.2	22.7	12.3	24.1
Toplam	100.0	100.0	100.0	100.0

Kaynak: Dutta,2005.

Çin yabancı sermaye açısından gözde ülkelerdendir. İşgücü fiyatlarının düşük olması sebebiyle ve WTO'ya üyeliğinin verdiği güven ile, Çin Halk Cumhuriyeti yatırımcılar için cazip görünmektedir. Aynı zamanda ülkenin, dünya ekonomisiyle bütünleşme kararlılığı, yüksek büyüme hızı, tüketici topluluğunun 1 milyarın üzerinde olması, gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmesi düşünülen reformlar yatırımcıların ilgisini çekmektedir (Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2005:3).

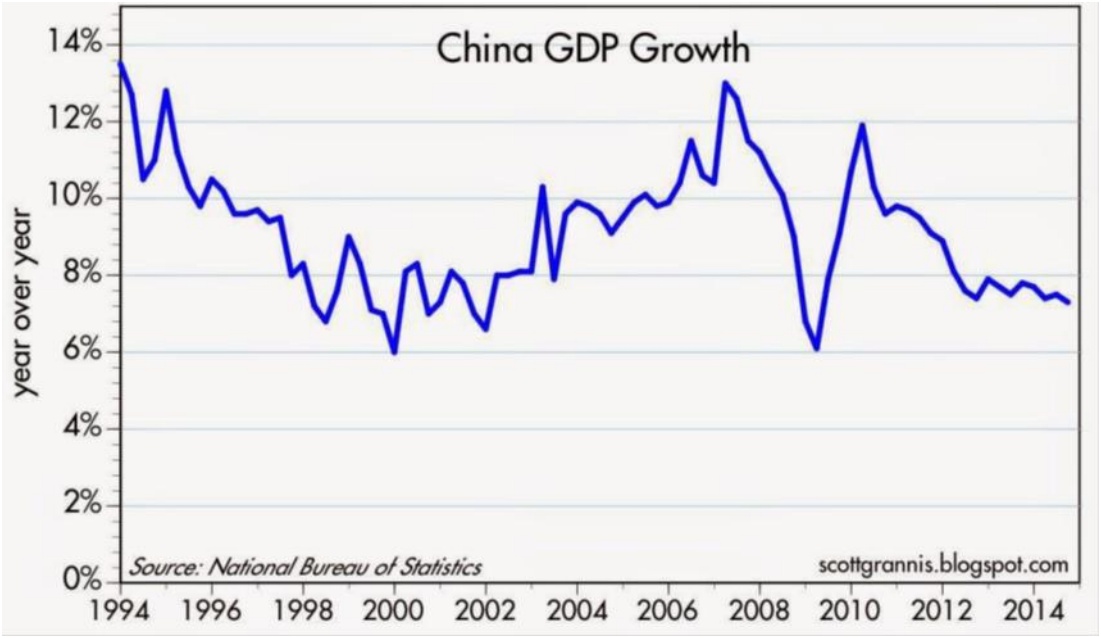
Çin Halk Cumhuriyeti 2004'te 60.3 milyar dolarlık yabancı sermaye yatırımını çekerek, faaliyette olan yabancı yatarım stokunu 560 milyar doların üstüne çekmeyi başarmıştır (DEİK, 2005:10). Çin'e gelen yabancı yatırımlarda artışların yaşanması, ekonomisi için önemli bir katkı sağladığı görülmektedir.

Tablo 2.5. Çin'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Durumu

Yıllar	Doğrudan Yabancı Sermaye Girişi (GSMH Yüzdesi)
1981	0.14
1982	0.21
1983	0.28
1984	0.49
1985	0.54
1986	0.63
1987	0.86
1988	1.04
1989	0.99
1990	0.98
1991	1.6
1992	2.67
1993	6.37
1994	6.23
1995	5.12
1996	4.92
1997	4.92
1998	4.62
1999	3.91
2000	3.55
2001	3.76
2002	3.89

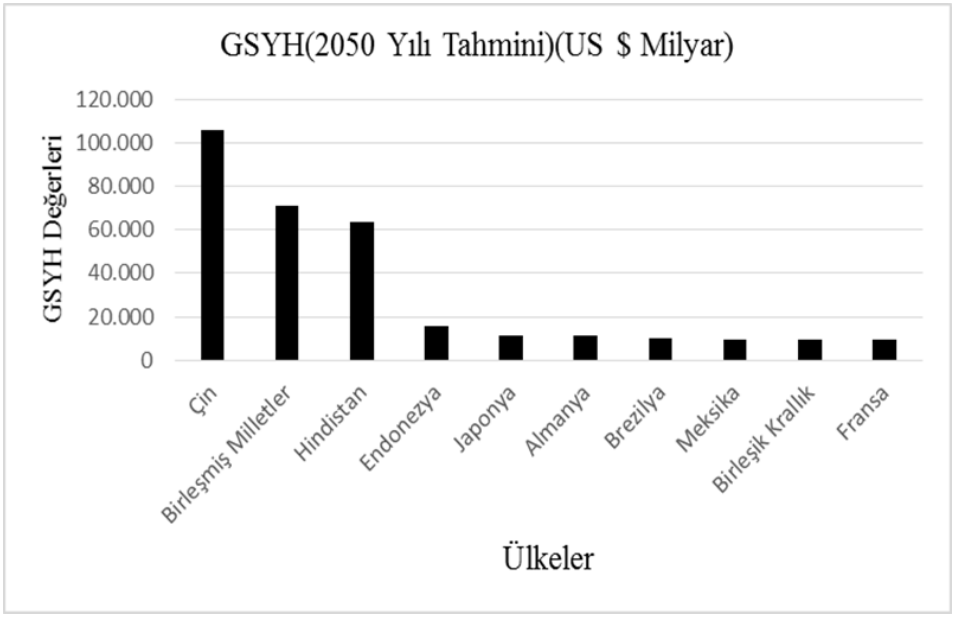
Kaynak: Dutta, 2005.

Bugün Çin Halk Cumhuriyeti yatırımlar ve ihracat bakımından dış bağımlı bir ülkedir, ancak dünyada bütçe fazlası gösteren ender ülkelerdendir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin 260 milyar dolara yakın dış ticaret fazlası bulunmaktadır. Ülke yalnızca ucuz mal ve tarım ürünlerinin yanı sıra ileri teknolojiyi de ithal etmektedir. Uluslararası Para Fonu ve Dünya Ticaret Örgütüne üye olan Çin Halk Cumhuriyeti'nde 450.000'ın üzerinde yabancı şirket faaliyetine devam etmektedir (DEİK, 2005).



Şekil 2.5. Çin Halk Cumhuriyeti'nin GSYİH Büyümesi
Kaynak: http://scottgrannis.blogspot.com.tr/2014/10/how-china-could-explain-decline-in-gold.html.

Goldman Sachs'ın yaptığı bir çalışmada önemli oranda siyesi ve ekonomik bir bunalım ya da doğa felaketi olmaması ve büyümenin sürdürülebilir olması durumunda Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2050 yılında $44 trilyonluk GSMH büyüklüğe ulaşacağını öngörmektedir (Örmeci, 2013:3).



Şekil 2.6. 2050 Yılı Tahmini GSYH Değerleri

Kaynak: https://disticaretnet.com/blog/cin-in-dunya-ekonomisindeki-yeri.

2.4. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dünya Ekonomisindeki Yeri

Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik büyümesi dünyayı ürkütmektedir. Buna rağmen hemen hemen tüm ülkeler Çin Halk Cumhuriyeti ile işbirliği yapmak için yarış içerisindedirler. Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik büyümesindeki en önemli faktörlerden biri de yabancı yatırımlardır. Çin Halk Cumhuriyeti günümüzün dünyanın en büyük ihracatçısı, ikinci büyük ithalatçısı konumundadır. 124 ülkenin en büyük ticaret ortağıdır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin en büyük ticaret ortağı AB'dir. AB ile ticaret hacmi, 2012'de 516 milyar dolar, ABD ile 491 milyar dolar, ASESAN ile 400 milyar dolar, Japonya ile 329.45 milyar dolardır (www.mfo.gov.tr/cin-halk-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfo.)

Bu veriler doğrultusunda Çin Halk Cumhuriyeti, AB, ABD, ASEAN ve Japonya ülkeleri ile işbirliği içindedir ve karşılıklı bağımlılık ilişkisindedir.

1990'lı yıllara kadar Japonya, Asya'da bölgesel ekonomik hegemon olma hedeflerindeydi. Ancak Çin Halk Cumhuriyeti'nin ortaya çıkması ile bölgesel ekonomi Japonya hakimiyetinin dışında çok taraflı rekabete dönüşmüştür. Çin Halk Cumhuriyeti bölgesel güç olmasına rağmen, Japonya'nın yerini alamamıştır. Zira Çin Halk Cumhuriyeti'nin bölgedeki yeri Japonya'nınkinden oldukça farklıdır (Overholt, 2011). Japonya ekonomik büyümeyi gerçekleştirirken, yabancı yatırımcılara kendi iç pazarını kapatmış, başka ülkelere yatırımları ve ihracatlarında agresif davranmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti bu durumu tersine gerçekleştirirken kendini dış ticaret ve yatırımlara açmıştır. Dolayısı ile Avustralya'dan Brezilya'ya kadar pek çok ülke Çin Halk Cumhuriyetine bağlı büyümekte ve Çin'i dünyada vazgeçilmek kılmaktadır (Zakeria, 2005). Bu sebeple Güney Doğu Asya ile Güney Kore Japonya'ya güvensizlikleri Çin Halk Cumhuriyeti'ne göre daha fazladır (Overholt, 2011).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik dinamizmin kazanması komşu ülkeleri Japonya ve Hindistan üzerinden gerçekleşmiştir. Hindistan, Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik büyümesiyle geriye düştüğünü fark etmiş, Çin ekonomisi gibi ekonomisini dış açarak ve libareleştirerek ekonomik büyüme hızını iki katına çıkarmıştır. Hindistan Maliye Bakanı bu durumu 2005 yılında "Çin'in ekonomik başarısı, Hindistan'ın başına gelen en iyi şeydir" olarak ifade etmiştir (Deniz,2015).

Çin Halk Cumhuriyetinin ekonomik olarak büyümesi sadece kendisi için değil, etrafında bulunan diğer ülkeler içinde önemli bir gelişme olmuştur. Örneğin, 1980'de ABD Doğu ve Güney Asya'ya yapılan doğrudan yabancı yatırımlar 8.5 milyon dolar iken, 2005'te bu durum 376.8 milyar dolara kadar ulaşmıştır (Deniz, 2015).

Çin Halk Cumhuriyeti Asya-Pasifik ülkeleri ile ilişkilerini en yüksek seviyeye çıkararak, üçüncü dünya ülkelerine yakın ilgi göstermiştir. Batı'nın yıllardır sömürdüğü bu ülkelerde Çin bir şeyler alırken bir şeyler vermiştir, bu durum karşılıklı esasa göre yapılmaktadır.

Tablo 2.6. 2016 yılı için IMF'in Tahmini

Yıllar Ülkeler	1700	1820	1890	1952	1978	1995	2001	2016
Çin	23.1	32.4	13.2	5.2	5.0	10.9	12.1	18
ABD	0.0	1.8	13.8	23.4	21.8	20.9	21.2	17.7
Avrupa	23.3	26.6	40.3	29.7	27.9	23.8	16.5	-
Japonya	4.5	3.0	2,5	3.4	7.7	8.4	7.3	-
SSCB/Rusya	3.2	4.8	6.3	8.7	9.2	2.2	2.8	-
Hindistan	22.6	15.7	11.0	3.8	3.4	4.6	5.4	-

Kaynak: Deniz, 2015.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE VERİLEN DESTEKLER

3.1. Çin Halk Cumhuriyeti Lojistik Sektörü

Çin Halk Cumhuriyeti lojistik sektöründe yeni yeni gelişme göstermektedir. Bu durumun altyapıdaki eksiklikten kaynaklandığı düşünülmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin ulaştırma altyapısı dünya çapının büyüklüğüne sahip olmasına rağmen arazi ve nüfusa oranla yetersiz durumdadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde ulaşım altyapısının %60'ına cevap verebildiği düşünülmektedir. Demiryolları ve limanlar bu talebe cevap verememektedir. Havayolu taşımacılığında ileri teknoloji, malzeme, eğitimli personel eksikliği görülmektedir (İTKİB, 2015).

Çin Halk Cumhuriyeti batı ile barışmasıyla olumlu ekonomik gelişmelerin yaşanmasına, yalnız ucuz maliyetle ürün üreten Pazar etiketinden sıyrılmış, birçok uluslararası şirketlerin dikkatini çekmeyi başarmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti 1.330.141.295 nüfusu, 8789 trilyon dolar GSYİH ile dünya ticaretinde önemli bir yer edinmiştir (China, 2010).

Lojistik sektörü iklim ve coğrafi koşulların farlılık göstermesiyle bazı zorluklara neden olmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin doğusundaki taşkın ovalarda nüfus daha yaygındır. Bu bölgeler ülkenin merkezi bölgeleridir. Kıyı kesimlerinde arazi fiyatları ve ücretlerinin artmasıyla şirketler üretim merkezlerini iç bölgelere taşımaktadır (Logistics in China, 2010).

Şirketlerin iç kesimlere doğru kaymaları iç suyolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığını geliştirerek, yatırımların yapılmasına olanak sağlamaktadır. Altyapıda görülen en önemli eksiklikler ulaşım ve haberleşmedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin bazı bölgelerinde bulunan karayolu ağları batı standartlarına yakın durumdadır. Ancak merkezin dışında bulunan kırsal kesimler ciddi anlamda altyapı sorunları

yaşamakta ve bu durum lojistik maliyetlerinin yüksek olmasına yol açmaktadır (İTKİB, 2015).

Demiryolları oldukça dağınık ve yavaştır. Fakat denizyolu daha ucuz olduğu için tercih edilmektedir ve bu durumda limanlarda yoğunluk yaşanmaktadır. Deniz taşımacılığında taşıma süresinin uzun olması talebe zamanında cevap verilmesi için ihtiyaçları karşılayacak ağır tonajlı daha fazla gemiye hizmet vermesi gerekmektedir. Demiryolu demir-kömür gibi dökme malların taşınmasında kullanılmaktadır. Uluslararası firmalara demiryolu cazip gelmemektedir (Logistics in China, 2010).

Lojistik ağının özellikle kıyı bölgelerde yoğunlaşmasının nedeni, iç bölgelerde hükümetin çabasına rağmen büyük yatırımlara gereksinim duyulmasıdır. Buna karşılık, ülkenin ekonomisinin gelişme içinde olmasından dolayı, lojistik sektörü önümüzdeki yıllarda gelişerek küresel standartları yakalayacağı tahmin edilmektedir.

Lojistik sektöründe her yıl %20 oranında büyümenin beklenmesi sektörde iyileşme ve bütün ticari aktivitelerde verimlilik sağlayacağı ve ülkenin ekonomisinde olumlu etkileyeceği düşünülmektedir. Bu durumda önemli bir potansiyeli olan lojistik sektörü uluslararası arenada ki etki alanı da genişleyecektir. Bu bağlamda Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti sektöre önem vermekte ve sektörün gelişimini desteklemektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin DTÖ yükümlülükleri uyarınca dağıtım kanallarını yabancı yatırımlara açması, sektörün küresel lojistik ağı ile bütünleşmesini sağlamaktadır (İTKİB, 2012).

Çin Halk Cumhuriyeti pazarının gelecek beş yılda Avrupa pazarına geleceği düşünülmektedir. Çin Halk Cumhuriyetinde hizmet veren TNT, DHL, UPS ve Fedex gibi uluslararası lojistik firmalar, lojistik pazarlarındaki paylarını arttırmak için, ülkedeki çalışmalara hız vermektedir (Logictics in China, 2010).

3.2.Çin Halk Cumhuriyeti'nin Lojistik Sektörüne Hükümetin Tutumu

Çin'in modern lojistik kavramı 20. Yüzyılda ortaya çıkmıştır. Reform sonrası Çin'in makroekonomik ortamı temelden değişiklik göstererek, planlı ekonomik sistemdeki değişikliklerde bozulmuştur. Hızlı ekonomik kalkınma ile bazı ticari işletmelerin mal dağıtımlarındaki işlerde artış yaşanmıştır. Demiryolları, karayolları, bağlantı

noktaları, hava alanları, ambarlar çok sayıdaki diğer altyapı tesisleri (taşıma, depolama, paketleme) sektörde hızlı bir gelişme yaşanmasına neden olmuştur.

20. yüzyılda Çin'in ulusal ekonomisinin hızla gelişmesiyle, 1990 yılında ekonomik güç önemli oranda artış göstermiştir. Güçlü mal tedariği, arz ve talep ilişkileri lojistik sektörünü geliştirmiştir. Lojistik sektörünün geliştirilmesi amacıyla Dışişleri Bakanlığı, önemli girişimlerde bulunmuştur. 2001 Mart ayında Devlet Ekonomik ve Ticaret Komisyonu, Demiryolları Bakanlığı, İletişim Bilgi ve Sanayi Bakanlığı ve diğer alt bakanlıklarla birlikte Çin Halk Cumhuriyetinin lojistik gelişimini hızlandırmak için bir genelge yayınlamışlardır. Bu belge Çin'in modern lojistik gelişimini hızlandırmak için hükümetin uyguladığı politikanın ilk yazılı belgesidir. Devlet Konseyi lojistik sektörünün gelişimi için daha sonra ilgili bakanlıklarla Serbest konteyner ve taşıma (Nisan 2002), Pilot yabancı yatırım kurulması ile ilgili görüşleri, Çin Lojistik işletmelerin (Haziran, 2002) ülkenin tanıtımı için bildirim konuları, Modern lojistik sanayi (Ağustos, 2004), lojistik sektörünün yeniden canlandırma ve çalışma planı (Mart, 2009), Çin'in lojistik ve lojistik sanayi politikası uygulamalarında bulunmuşlardır. Lojistik ekonomi ve yeni bir ekonomik büyüme potansiyeli büyüme noktasının gelişimi için önemli bir endüstri olmuştur (China, 2010).

8 Haziran 2011'de Başbakan Wen Jia Bao "eksiksiz bir politika ve önlem seti hazırlamalı ve lojistik endüstrisinin sağlıklı gelişimini sağlamalıyız" demiştir. Sekiz devletin tüzüğü olarak bilinen sonuçta ortaya çıkan lojistik girişimleri şunlar üzerine odaklanmaktadır (Fu, B. ve diğerleri;2011:37).

1. Vergi tercihi
2. Arazi politikası desteği
3. Karayolu trafiği iyileştirmesi
4. İş ortamının iyileştirilmesi
5. Kaynak entegrasyonu
6. Teknoloji yeniliği ve uygulanması
7. Devlet yatırım ve banka kredisi
8. Tarım için lojistik destek

Bu girişimler en az yedi ana tedarik zinciri alanındaki şamandıra lojistiğine ve ulaşım performansına yardımcı olmalıdır (Fu, B. ve diğerleri; 2011:38).

1. İç hat yükü: Çok parçalanmış haldeyken iç nakliye piyasası, prosedür standardizasyonu ve gözetiminde ilerleme kaydetmektedir. Çin Devlet Konseyi, lojistik sektöründe kalkınma disiplinini istikrara kavuşturmak ve güçlendirmek için yeni Sekiz Devlet Düzenlemesini ilan etmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti, navlun pazarını düzenlemek için oldukça çaba sarf etmektedir. Sekiz Devlet Düzenlemesi artan iş gücü maliyetleri ve pahalı yakıtlarla başa çıkabilmek için tasarlanmış potansiyel olarak etkili bir hamle olmuştur. Yurtiçi 3PL sağlayıcılarının ortaya çıkması navlun pazarında daha iyi etkinliğe doğru bir adım olarak görülmektedir.
2. Deniz taşımacılığı: Çin Halk Cumhuriyeti'nin limanlara yaptığı yatırım, son Beş Yıllık Plan sırasında 357 milyar doların üzerindedir. Bu yatırımlar Çin Halk Cumhuriyeti'nin yoksul küresel ekonomik koşullara rağmen güçlü ve sürekli ilerleme kaydetmesini sağlamıştır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin en büyük anakaradaki limanları Ocak 2011'de 13.5 milyon yirmi ayak eşdeğer birimleri (TEU) gerçekleştirmiştir. Bu yıllık bazda %17 oranında bir büyüme demektir ve bu durum önemli sahil limanlarındaki artışın 2001-2010 yılları arasında nispeten tutarlı olduğunu göstermektedir. Bu dönemde Şanghay'da, 2010 yılında 29.6 milyon TEU ihraç edilerek dünyanın en büyük limanı olmuştur. Dökme yük piyasalarındaki artı kapasite, petrol tankerleri ve kuru yük taşımacılığı için navlun oranlarının düşmesine neden olmuştur. Burada sorun arz ve talep dengesizliğinden kaynaklanmaktadır. Öte taraftan çok sayıda Çin gemisi, on-line gelmiş ve böylelikle kapasite artmıştır. Diğer taraftan, birçok gelişmiş ülkelerdeki borç krizleri küresel talebi bastırmaktadır.

   Liman yatırımları aslında Çin'in önceki Beş Yıllık Plan'ına göre gerileme göstermiştir. Aslında Avrupa Birliği ve ABD'den gelen talebin azaltılması için yeterli kapasite mevcuttur (Fu, B. ve diğerleri;2011:39).
3. Demiryolu taşımacılığı: Çin Halk Cumhuriyeti demiryolu taşımacılığa büyük yatırımlar yapmıştır. 2011 yılının ilk yarısında, demiryolu ile Çin Halk Cumhuriyeti'nde taşınan toplam mallar yıllık %8 artışla 1.94 milyar tona ulaşmıştır. Askeri trafik, kaynaklar ve yolcu demiryolunun mal taşımacılığında öncelikli olmasına rağmen, demiryolu yüklemesinde daha uzun vadeli yükselmeler beklenmektedir.

4. Karayolu Taşımacılığı: Kuzey Amerika ve AB gibi, Çin yerel nakliyatının büyük bir kısmı karayolu ile hareket etmektedir. Bu yüksek hacimleri karşılamak için, Çin Halk Cumhuriyeti'nin karayolu taşımacılığı ağı, ülkenin ikinci ve üçüncü katmanlı şehirlerinde giderek iyileşmektedir. Karayolu ulaşım ağının genişletilmesi, yerel yönetimler arasında öncelik taşımaktadır. Lojistik pazarındaki şiddetli rekabet sebebiyle yol odaklı hizmet seviyeleri de gelişmektedir.

   Popülerlik ve karayolu taşımacılığına talebin artmasına rağmen, maliyet endişeleri kalkınma stres noktaları listesinin başında yer almaktadır.
5. Havayolu Taşımacılığı: Hava kargo hacmi yılda yaklaşık %6 oranında artarken, Çin Halk Cumhuriyeti'nin genel lojistik pazarıyla karşılaştırıldığında bu artış fazla olmamaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nde hava taşımacılığı ağırlıklı olarak yüksek değerli ya da oldukça kompakt mal taşımak için kullanılmaktadır.

   Çin Halk Cumhuriyeti'nin önde gelen hava kargo şirketi olan China Southern 2011 yılının ilk yarısında 42.4 milyar yuan gelir elde etmiştir ve bu oran yıllık %22.3 artış göstermiştir. UPS, Çin hava kargo pazarında %10'luk bir artış geliri sağlamıştır (Fu, B. ve diğerleri:2011:39).
6. İç ve kısa deniz taşımacılığı: Kısa mesafe suyoluyla taşınan ulaşım, orta batı Çin'in ekonomik büyümesinde önemli bir role sahiptir. Bunun nedeni, Çin Halk Cumhuriyeti'nin doğu şehirlerinde giderek artan maliyetler sebebiyle geleneksel imalatın batıya ilerlediği ve tedarik zinciri karar alıcılarının iç kanallara yeni kanallar açmaya çabaladığı görülmektedir.
7. Yönlendirme: Nakliye ve aracılık hizmeti sürekli büyümenin tadını çıkarmaktadır. Merkezi Hang Kong'da bulunan Kerry lojistik Çin Halk Cumhuriyeti'nde APAC ülkelerinde ve AB'de genişleyen Çin tabanlı bir 3PL'ye iyi bir örnektir.

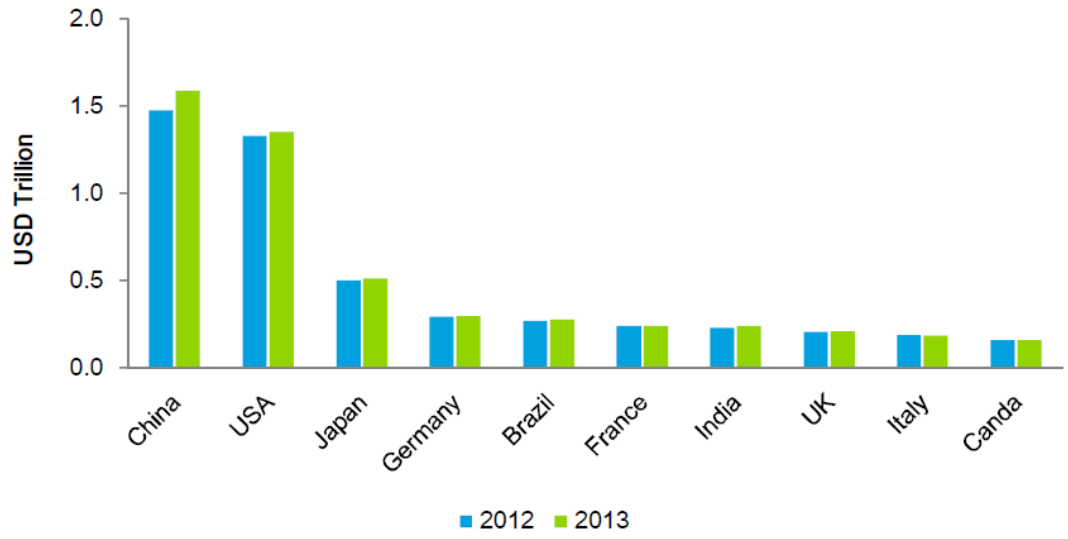
3.3.Çin Halk Cumhuriyeti Lojistik Sektörünün Durumu

Çin Halk Cumhuriyeti'nin hızlı ekonomik gelişimi, lojistik sektörünün hızlı büyümesi ile birlikte aktif lojistik sektörünü Danıştay ve ilgili bölümlerin rehberlik politikaları desteklemiştir. Ülke Kalkınma ve Reform komisyonu, Ulusal İstatistik

Bürosu, Çin Lojistik Federasyonunun 2010 yılında ortaklaşa yayınladığı Ulusal Lojistik Operasyon Brifingi Çin'in operasyon durumunun genel olarak iyi durumda olduğunu belirtmektedir (Logictics in China, 2010).

Lojistik talebin belirgin artışı, gelişmiş işletim verimliliği, lojistiğin hızla büyümesi, ulusal ekonominin düzgün ve hızlı gelişmesini sağlamak ve korunmasında önemli destekleyici rol oynamaktadır. 2010 yılı karşılaştırılabilir fiyatlarla hesaplanan milli toplam sosyal lojistik artışı %15'dir, büyüme oranı ise önceki yıla oranla 3.7 puan artmıştır (Deloitte Research, 2015).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin endüstriyel lojistik toplamı 2010 yılında 113,1 trilyon yuan olarak belirtilmiştir. Önceki yılda görülen %14,6 büyüme oranı %0.5 oranında artış göstermiştir. Toplam sosyal lojistik %90,2, ithal kargo lojistik faktörü 9,4 trilyon yuandır. Çin Halk Cumhuriyeti bu durumda hızlı bir büyüme göstermiştir (Deloitte Research, 2015).

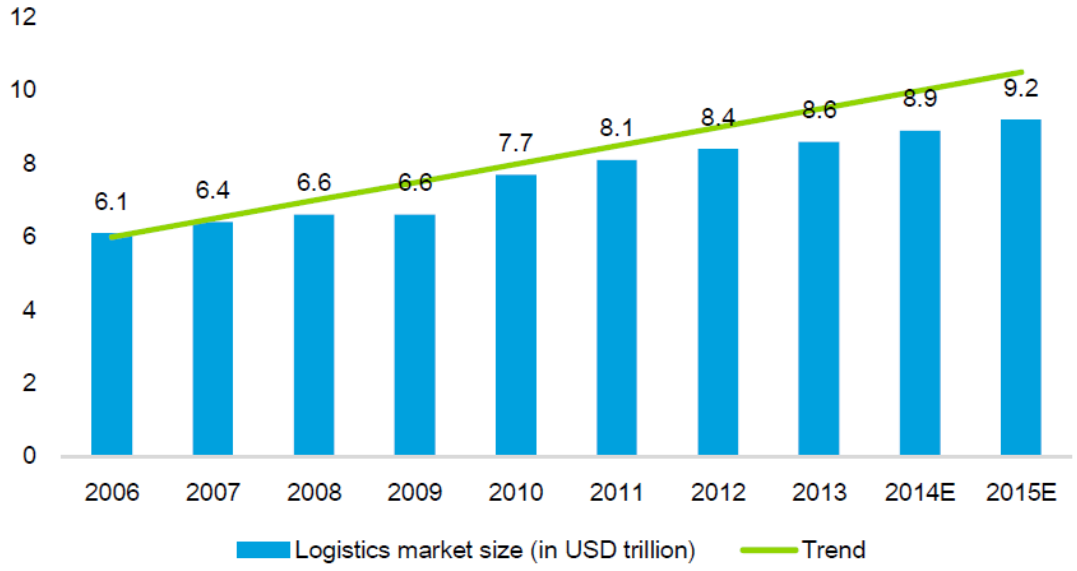


Şekil 3.1.Çin'in 2012/2013 Yılları Ülke/ Bölge Bazında Lojistik Pazar Büyüklüğü

Kaynak: Armstrong & Associates Inc., Deloitte Research

Armstrong & Associates'in son verilerine göre küresel lojistik pazarının 2009 yılında 6.62 trilyon ABD dolarından 2013 yılı sonunda 8.5 trilyon ABD dolarına kadar %29,58 oranında büyüdüğü görülmektedir. Yıllık bileşik büyüme oranı %6,69'dur. Çin lojistik pazarı 2013 yılında dünyadaki %18,6'yı oluşturmak için 1,59 trilyon ABD doları kadar büyüyerek, iki yıl üst üste dünyanın en büyük lojistik pazarı haline gelmiştir. Tahminlere göre Çin Halk Cumhuriyeti önümüzdeki yıllarda lojistik

pazarının büyüklüğü 2015 yılında 18 trilyon ABD dolarına ulaşacağı ve büyümeye devam edeceği düşünülmektedir (Deloitte Research, 2015).



Şekil 3.2. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Lojistik Endüstrisindeki Gelişmenin Tarihi

Kaynak: Armstrong & Associates Inc., Deloitte Research,2015

Lojistik düzeyi gelişmiş ülkelerde gelişmekte olan ülkelere göre ortalama düzeyi yüksektir. Gelişmiş ülkelerde lojistik sektörünün gelişimi lojistik dünyasının gelişme trendi aşağıda belirtilmiştir:

1. Çok uluslu şirketlerin Pazar paylarında belirgin avantajları vardır. Bu avantajlar, şirket birleşmeleri, satın almalar, ortak girişim, lojistik şirketler diğer yoğun lojistik şirketleri ile ortaklık girişimi (Alliance) kaynaklarını birleştirmek ve marka etkisini genişletmektir. Kaynaklarını entegre etmeleri rekabet gücünü arttırmak ve marka etkisini genişletmek için ya da çok uluslu şirketlerin egemen konumunu sağlamlaştırmak için, global lojistik bilgilerini zamanında ve doğru bir kavrayışta olmalıdır. Ayrıca inşaat uzmanlığının gerçekleştirilmesi ve lojistik işletmelerin lojistik park elverişli kullanılması onlara tamamlayıcı avantajlar sağlamaktadır.
2. E lojistiğin hızla gelişmesi ve güçlü talebin oluşması, E ticaret kurumsal, şirketler ve tedarikçiler, tüketiciler arasında hızla gelişmesi ile ve şirketlerin online ağ üzerinden iletişim kurması, satın alma firmalara yaklaşım

sağlamaktadır. Yeterince hızlı, bilgi tabanlı müşteri siparişleri, üretim ve lojistik ihtiyaçlarını kapsamlı bir anlayış ile elektronik lojistik gelişimesinde önemli bir eğilim haline gelmiştir.

3. Yeşil lojistiğin geniş ilgi görmesi, lojistik ekonomik kalkınmayı teşvik ederken, aynı zamanda sosyal çevreye olumsuz bir etki yaratmıştır. Yeşil lojistik zengin dünyanın dikkati demektir. Yeşil lojistik iki yönü içermektedir, mümkün olduğunca planlamada akış sistemleri ve lojistik faaliyetleri düşük kirletici program kullanımı, tepe dağıtım ve yeşil enerji kullanımı, diğeri de özel endüstriyel ve yaşamın kurulmasıdır. Atık bertaraf lojistik sistemidir.

Çin Halk Cumhuriyeti lojistik sektöründe 2011 yılında güçlü bir büyüme göstermiştir. Toplam lojistik değeri 158.400 milyon yuana ulaşarak %12,3 artış göstermiştir. İmalat sektörü Çin ekonomisinin anahtarı olmayı sürdürmektedir. Sanayi ürünleri toplam lojistikte %90,2 oranla önemli bir paya sahip olmuştur.

Tablo 3.1. Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2011 Yılı Toplam Lojistik Değerleri

	Milyon yuan	Toplamda % paylaşım
Toplam lojistik değer	158.400 (+12.3 %)	100
Dahil olmak üzere:		
-Tarım Ürünleri	2.600	1.6
-Endüstriyel ürünler	143.600	90.2
-İthal ürünler	11.200	7.0
-Geri dönüştürülmüş malzemeler	600	0.4
Ticari ve kişisel ürünler	200	0.1

Çin Halk Cumhuriyeti lojistik sektörü GSYİH 2011 verilerine göre son birkaç yılda azalma olduğu görülmektedir. 2011 yılında %17,8 oranındadır. Ancak bu oran gelişmiş ülkelerdeki oranların hala iki katıdır. Toplam lojistik maliyeti 2011 yılında %18,5 artışla 8400 milyar yuan olarak kaydedilmiştir. Maliyet yapısı açısından ulaştırma maliyeti toplamın en yüksek kısmını oluşturmuştur. Lojistik maliyetinde son birkaç yılda azalma olduğu görülmektedir.

Tablo 3.2. 2007-2011 Toplam Lojistik Maliyeti

Toplam Lojistik Maliyet	2007	2008	2009	2010	2011
Yönetim	%12,7	%12,7	%11,8	%12,7	%12,0
Envanter	%32,9	%34,7	%32,9	%33,8	%35,0
Ulaşım	%54,4	%54,6	%55,3	%53,5	%53,0

Kaynak: China Federation of Logistics& Purchasing.

Çin'deki lojistik verimlilik seviyesi küresel lojistik endeksine yansıyabilmektedir. Dünya bankası tarafından hazırlanan lojistik performans endeksi, farklı ekonomilerin lojistik verimliliğini ölçmektedir. Çin lojistik etkinliği 2010 yılı rekoruna göre 2012 yılında 26. Sırada yer almıştır.

Tablo 3.3. Lojistik Performans Endeksi, 2012

Economy	Rank in 2012	Rank in 2010	Economy	Rank in 2012	Rank in 2010	Economy	Rank in 2012	Rank in 2010
Singapore	1	2	Austria	11	19	South Korea	21	23
Hong Kong SAR	2	13	France	12	17	Norway	22	10
Finland	3	12	Sweden	13	3	South Africa	23	28
Germany	4	1	Canada	14	14	Italy	24	22
Netherlands	5	4	Luxembourg	15	5	Ireland	25	11
Denmark	6	16	Switzerland	16	6	**China**	**26**	**27**
Belgium	7	9	United Arab Emirates	17	24	Turkey	27	39
Japan	8	7	Australia	18	18	Portugal	28	34
United States	9	15	Taiwan	19	20	Malaysia	29	29
United Kingdom	10	8	Spain	20	25	Poland	30	30

Kaynak: Li & Fung Research Centre, 2012.

Tablo 3.3'de 2011 yılı CFLP, Çin Halk Cumhuriyeti'nin en iyi 50 yerel lojistik kuruluşlarından 2010 satış gelirleri en iyi olan 20 sıralamayı göstermektedir. 2010 yılının ilk 50 lojistik firmalarının üzerinden 20'si ulaşım konusunda ve geri kalanı depo hizmetleri hususunda hizmet vermektedir. En büyük 20 şirketin çoğu 2010 yılı satışlarında, bazıları yüksek büyüme lojistik pazarında anakara lojistik işletmelerinin giderek artan rekabeti karşısında iki haneli büyüme kaydetmiştir.

Tablo 3.4. 2010 Yılı Satış Gelirlerine Göre İlk 20 Anakara Lojistik Şirketleri

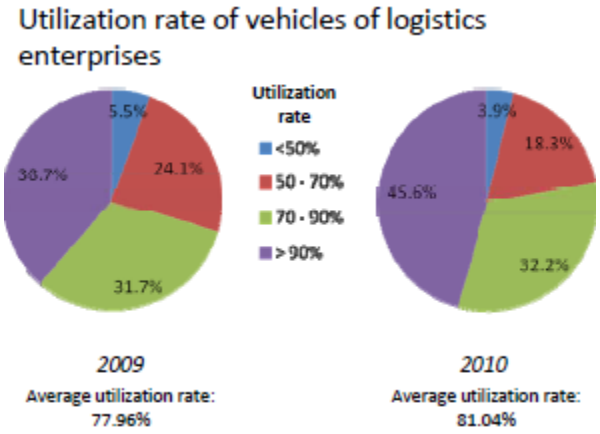
Ranking in 2010	Ranking in 2009	Logistics enterprises	2010 (billion yuan)	% yoy growth
1	1	China Ocean Shipping (Group) Company 中國遠洋運輸集團總公司	143.6	37.3
2	2	SINOTRANS & CSC Holdings Co. Ltd 中國外運長航集團有限公司	91.6	27.9
3	3	China Shipping (Group) Company 中國海運集團總公司	64.2	43.9
4	6	Xiamen Xiangyu Group Co. Ltd 廈門象嶼集團有限公司	25.7	51.4
5	7	China Railway Material Company 中鐵物資集團有限公司	22.7	61.0
6	5	China National Materials Storage and Transportation Corporation (CMST) 中國物資儲運總公司	22.0	23.8
7	-	Hebei Logistics Industry Group Co., Ltd. 河北省物流產業集團有限公司	16.4	-
8	10	Henan Coal and Chemical Industry Group Co. Ltd. 河南煤業化工集團國龍物流有限公司	16.2	83.9
9	9	China Petroleum Transportation Corporation 中國石油天然氣運輸公司	14.6	45.9
10	14	The S.F. Express Company 順豐速運（集團）有限公司	11.4	76.4
11	12	China Railway Container Transport Co. Ltd 中鐵集裝箱運輸有限責任公司	10.6	29.4
12	-	Anji Automotive Logistics Company 安吉汽車物流公司	10.0	-
13	11	Shuohuang Railway Development Co. Ltd. 朔黃鐵路發展有限責任公司	9.6	9.2
14	16	International Cargo Transport Limited of China 中國國際貨運航空有限公司	8.6	60.9
15	47	China Minmetals Logistics Corporation 五礦物流集團有限公司	8.0	-
16	13	China Railway Express Co. Ltd 中鐵快運股份有限公司	7.7	6.4
17	17	Yunnan Logistics Industry Group 雲南物流產業集團有限公司	7.5	45.0
18	15	Beijing Huayou Natural Gas Co. Ltd, CNPC 北京華油天然氣有限責任公司	7.1	16.3
19	-	SITC International Holdings Company Ltd. 海豐國際控股有限公司	6.03	-
20	18	SINOPEC Pipeline Transport & Storage Co. 中國石油化工股份有限公司管道儲運分公司	6.01	34.4

Kaynak: Li & Fung Research Centre, 2012.

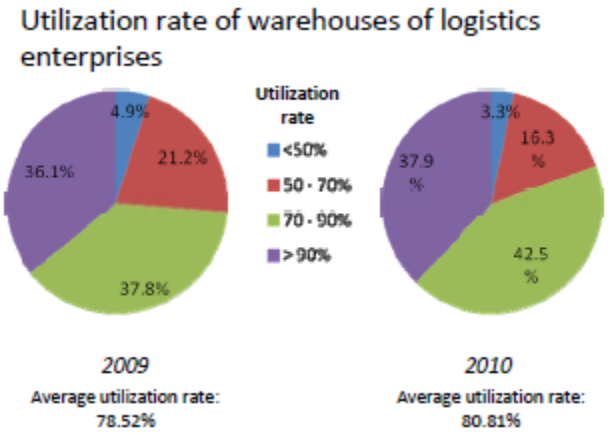
Çin Halk Cumhuriyeti'nde 2010 yılında ortalama kar marjı %5.4'e ulaşmış ve önceki yıla oranla biraz yükselme görülmüştür. Genel olarak Çin Halk Cumhuriyeti'nde

lojistik işletmelerinin karlılığı hala düşüktür. Çünkü ağır vergi yükü, yüksek ücretler, pahalı yakıt masrafları, yükselen iş gücü ücretleri kar marjını kısıtlamaktadır.

Lojistik işletmeleri 2010 yılında %77,8'i kendi kapasitelerinin %70'inden fazlasını kullanmışlardır. Araçların %88,4'ü depolarının kapasitesinin %70'inden fazlasını kullanmışlardır. 2010 yılında araçların ve depoların ortalama kullanımları artarak lojistik işletmelerinin verimliliğinde iyileşme olduğu görülmektedir (Deloitte Research, 2015).



Şekil 3. 3. İşletmelerin Lojistik Araçlarının Kullanım Oranları

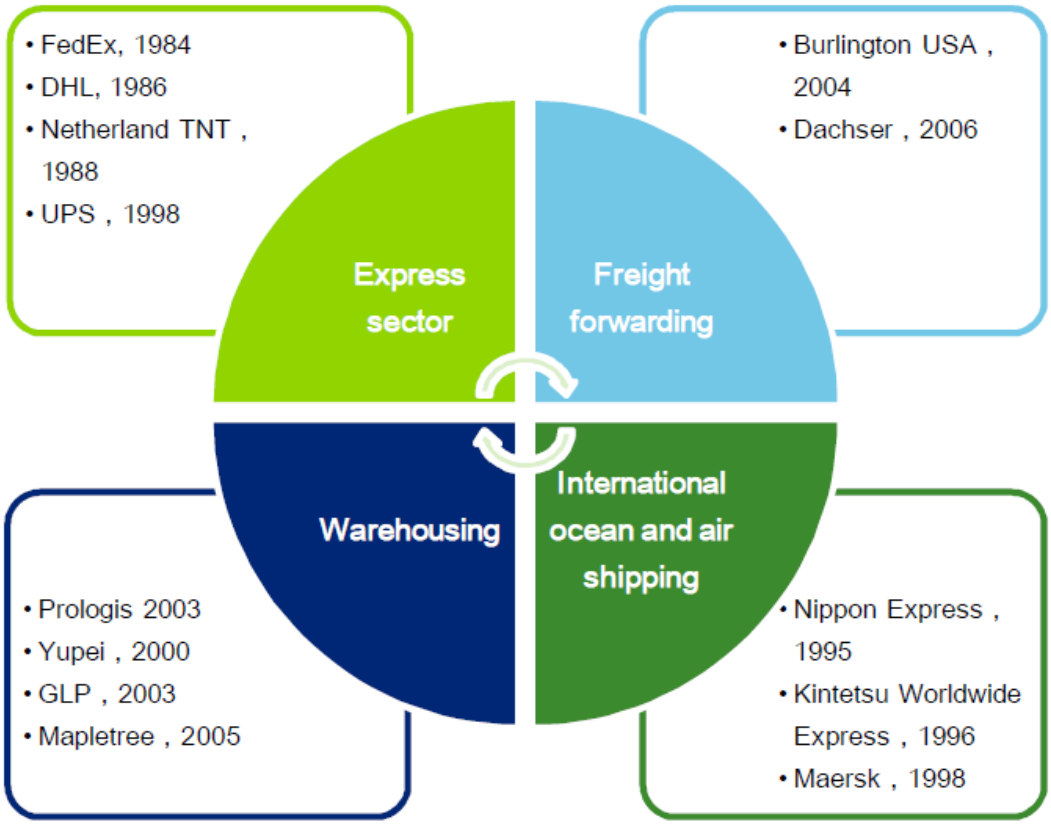


Şekil 3.4. İşletmelerin Lojistik Depolarını Kullanım Oranları

Kaynak: National Development and Reform Commission, and Nankai University

Çokuluslu lojistik şirketleri, Çin'in reformunun başlangıcında ve özellikle politika kısıtlaması nedeniyle ortak girişimler kurarak dış dünyaya açılmak suretiyle Çin

pazarına girmiştir. DTÖ'ye katılma taahhüdünü yerine getirmek için Çin, 2005 yılından beri hizmet sektörünü tamamen açmaya başlamıştır. Bunun sonucunda, lojistik sektörü yabancı yatırıma açılmıştır. Sonuç olarak, lojistik sektörü, Çin'in lojistik endüstrisinin gelişiminde bir dönüm noktasını simgeleyen, yabancı yatırıma açılmıştır (Deloitte Research, 2015).



Şekil 3.5. Çin'de bulunan Çok Uluslu Lojistik Şirketleri

Kaynak: Deloitte Research, 2015

Tablo 3.5. Çin'deki Çok Uluslu Şirketlerin Büyük Yatırım ve Satın Almalar

Multinational company	Year	Major investments and acquisitions in China
UPS	2004	Paid USD100 million to acquire stakes in the joint venture and the right to directly control the international express delivery service in 23 cities in China.
	2007	Established UPS international air transshipment center in Shanghai Pudong International Airport.
FedEx	2005	Invested USD150 million in building a new Asia Pacific transshipment center in Baiyun International Airport in Guangzhou.
	2006	Paid USD400 million to acquired the joint venture and DTW Group's express delivery network in China.
	2012	Plan to invest over USD100 million to build a new center for international express delivery and freight in Shanghai Pudong International Airport.
DHL	2006	Invested USD30 million to build a new logistics center in Waigaoqiao Bonded Logistics Park in Shanghai.
	2007	Concluded an agreement with Shanghai Airport Group to invest USD175 million to build DHL North Asia Hub in Shanghai Pudong International Airport.
	2007	Paid USD660 million to purchase back 50% stakes in Exel Freight Forwarding Co., Ltd. to convert it to a wholly-owned company.
TNT	2007	Paid RMB800 million to acquired HOAU – then the largest private highway freight company in China.
	2010	Plan to invest Euro170 million in the next five years to develop the delivery market by land in China.
Schneider Logistics	2007	Acquired the Chinese Baoyun Logistics Co. Ltd.
YRCW	2008	Paid USD44.7 million to acquire 65% stake in YRC – the largest Chinese highway freight forwarding company.
Ceva Logistics	2012	Purchased back all the outstanding shares of the joint venture to convert it to a wholly-owned subsidiary of an international logistics supplier.

Kaynak: Collected and sorted by Deloitte Research

Çinli sanayi ve ticaret işletmelerinin lojistik operasyonlarının dış kaynak kullanım oranı, gelişmiş ülkelerdeki benzer rekorlardan daha düşük olmakla birlikte, bu oran giderek artmaktadır.

Dış kaynak kullanımı oranı 2010 yılında% 63,3'e yükselmiştir. Bu durum, giderek artan Çinli işletmelerin dış kaynak kullanımının faydalarını gördüğünü ve dış kaynak kullanmaya başladığını göstermektedir (Deloitte Research, 2015).

İşletmeler, dış kaynak kullanımı fikrine karşı daha fazla isteklilik kazanmakta ve lojistik işlevlerinin önemli bir bölümünü dış kaynaklı hale getirmeye daha önem vermektedir. Dolayısı ile işlem masraflarını dışarda azaltabilirler.

2010 yılında, incelenen sanayi ve ticaret işletmelerinin% 69,4'ü lojistik işlevlerinin% 50'sinden fazlasını dış kaynak kullanıldığı belirtilmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti'nde nakliye ve dağıtım gibi geleneksel işlevler dış kaynak kullanan en popüler hizmetlerdir. Çinli işletmelerin LPS'lere daha ileri lojistik fonksiyonları dış kaynak dağıtmak için daha açık hale geldiğini ortaya koymaktadır (Logistics in China, 2010).

Tablo 3.6. Dış Kaynaklı Lojistik Hizmetleri Türleri

	2009	2010
Taşımacılık	%42.6	%47.8
Dağıtım	%38.3	%43.1
Ambarlama	%15.5	%16.3
Lojistik bilgi yönetimi	%15.6	%16.2
Paketleme&işleme	%13.5	%14.6
Lojistik sistem tasarımı	%10.7	%11.5
Envanter yönetimi	%5.4	%5.9
diğerleri	%2.1	%2.3

Kaynak: National Development and Reform Commission, and Nankai University

Tablo 3.7. Gelecekte Dışarıdan Tedarik Edilecek Lojistik Hizmetleri Türleri

	Dış Kaynak %
Taşımacılık	%4.1
Dağıtım	%8.3
Ambarlama	%12.8
Lojistik bilgi yönetimi	%25.6
Paketleme&işleme	%17.8
Lojistik sistem tasarımı	%25.6
Envanter yönetimi	%9.1

Kaynak: National Development and Reform Commission, and Nankai University

3.4.Çin'de Lojistik İşletmelerin Türleri

Devlete ait lojistik türleri; Sinotrans gibi farklı kamu kuruluşlarından olan şubeler dahil olmak üzere, Çin Nakliye Grubu, Çin Post, Çin Demiryolu Taşımacılığı, Çin Demiryolları Ekspresi, Air China Kargo, yanı sıra lojistik firmaları büyük ölçekli PetroChina ve Sinopec gibi büyük ölçekli imalat kuruluşlarına aittir. Bu işletmeler genellikle diğer doğanın lojistik işletmelerini yasaklayan pazar segmentlerinde liderdir, Offshore nakliye ve yerli posta teslimi hizmetleri devlete ait lojistik türleridir (Deloitte Research, 2015).

Yabancı mülkiyete ait lojistik türleri; Yabancı ülkelerden sermaye tarafından yatırım yapılan şirketler de dahil olmak üzere, FedEx, DHL, UPS, Kerry Lojistik ve Global Lojistik Özellikleri gibi Hong Kong, Makao ve Tayvan. Genellikle dünyanın en büyük 500 lojistik hizmet sağlayıcısıdır; bunlar küresel ağ, zengin deneyimler, büyük yetenek havuzu, daha yüksek işletme yönetimi yeteneği, keskin pazar bilgisi, olgun işletme konsepti, geniş müşteri kaynakları ve çeşitlendirilmiş finansman kanallarına sahiptirler.

Mülkiyete ait lojistik türleri; Bu işletmelerin sayıları çok büyüktür ve her pazar segmentine yayılmışlardır, karayolu taşımacılığı, evde ekspres teslimat ve depolama gibi SF Express, YT Express, STO ve YUNDA gibi bazıları ulusal bir ağ

kurmuşlardır ve bazı pazar paylarını yakalamışlardır. Özel şirketler, düşük eşyalarla segmentlere yerleştirme eğilimi gösterirler ve daha düşük fiyatlar sunarak rekabet avantajı sağlamaktadırlar (Deloitte Research, 2015).

3.5.Çin Halk Cumhuriyeti'nde Taşımacılık Altyapısının En Son Gelişimi

Kapsamlı bir ulaşım ağı, lojistik endüstrisinin gelişmesinin temelidir. Taşımacılık altyapısının iyileştirilmesi her zaman Çin'deki hükümet için bir öncelik olmuştur. Dört adet ulaşım modeli (karayolu, demiryolu, suyolu ve havayolu) şebekeleri yıllar içinde genişlemektedir. Lojistik sektöründeki toplam sabit kıymet yatırımı, 2010 yılında% 19.4 artarak 3.070 milyar yuandır ve taşımacılık yatırımları, toplam sabit varlıkların% 75.7'sini oluşturmaktadır.

Tablo 3.8. Çin, 2010 Ulaşım Dört Ana Modda Sabit Kıymet Yatırım

	2010 (milyon yuan)	Yıllık büyüme oranı%
Karayolu	1.276	20.9
Demiryolu	750	12.5
Su	208	24.4
Hava	89	46.3
Toplam	2.322	19.1

Kaynak: National Bureau of Statistics of China

Tablo 3.9. Çin'deki Ulaştırma Altyapısının Kapasitesi, 2010

	Birim	2010	Yıllık büyüme oranı%
Karayolunun uzunluğu	'000 km	4,008	3.8
Otoyol uzunluğu	'000 km	74	13.8
Sürülebilir dahili suyolu uzunluğu	'000 km	124	0.4
Havaalanı sayısı	each	175	6.1
Demiryolu uzunluğu	'000 km	91	6.7

Kaynak: National Bureau of Statistics of China

Çin Halk Cumhuriyeti'nde hem yolcu hem de navlun trafiği 2010'da istikrarlı artışlar kaydetmiştir. Yol, Çin'de hem yolcu hem de yük taşımak için ana taşımacılık modu olarak kullanılmaktadır. Dört yolculuk modeli arasında hava trafikte en etkileyici büyüme oranları 2010'da% 16.1 artış ve toplam yolcu-km 2010'da% 19.7 artış göstermiştir. Yine hava taşımacılığının büyüme oranları navlun trafiği için en yüksek seviyedeydir ve navlun trafiği% 26.4 artışla navlun ton-km 2010'da% 41.8 artmıştır (Deloitte Research, 2015)

Tablo 3.10. Çin'de Yolcu Hizmetleri

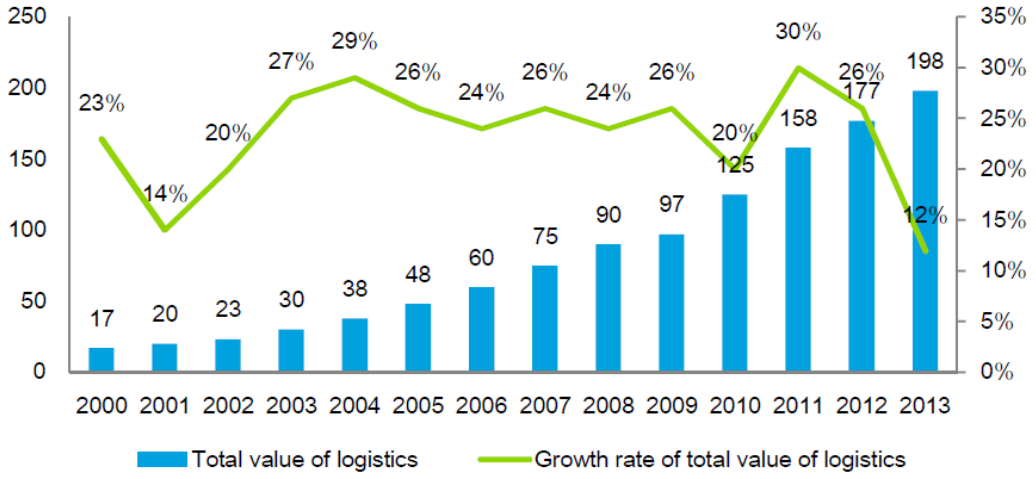
Toplam Yolcu Trafiği (milyon yolcu)			Toplam Yolcu Kilometresi (milyon yolcu-km)	
Ulaşım araçları	2010	% dağılımı	2010	% dağılımı
Yol	30.527.4	9.8	1.502.1	11.2
Demiryolu	1.676.1	9.9	876.2	11.2
Su	223.9	0.3	7.2	4.3
Hava	267.7	16.1	403.9	19.7

Kaynak: National Bureau of Statistics of China

Tablo 3.11. Çin'de Nakliye Hizmetleri

Toplam Yolcu Trafiği (milyon yolcu)			Toplam Yolcu Kilometresi (milyon yolcu-km)	
Ulaşım araçları	2010	% dağılımı	2010	% dağılımı
Yol	24.480.5	15.0	4.339.0	16.7
Demiryolu	3.642.7	9.3	2.764.4	9.5
Su	3.789.5	18.8	6.842.8	18.9
Hava	5.6	26.4	17.9	41.8

Kaynak: National Bureau of Statistics of China



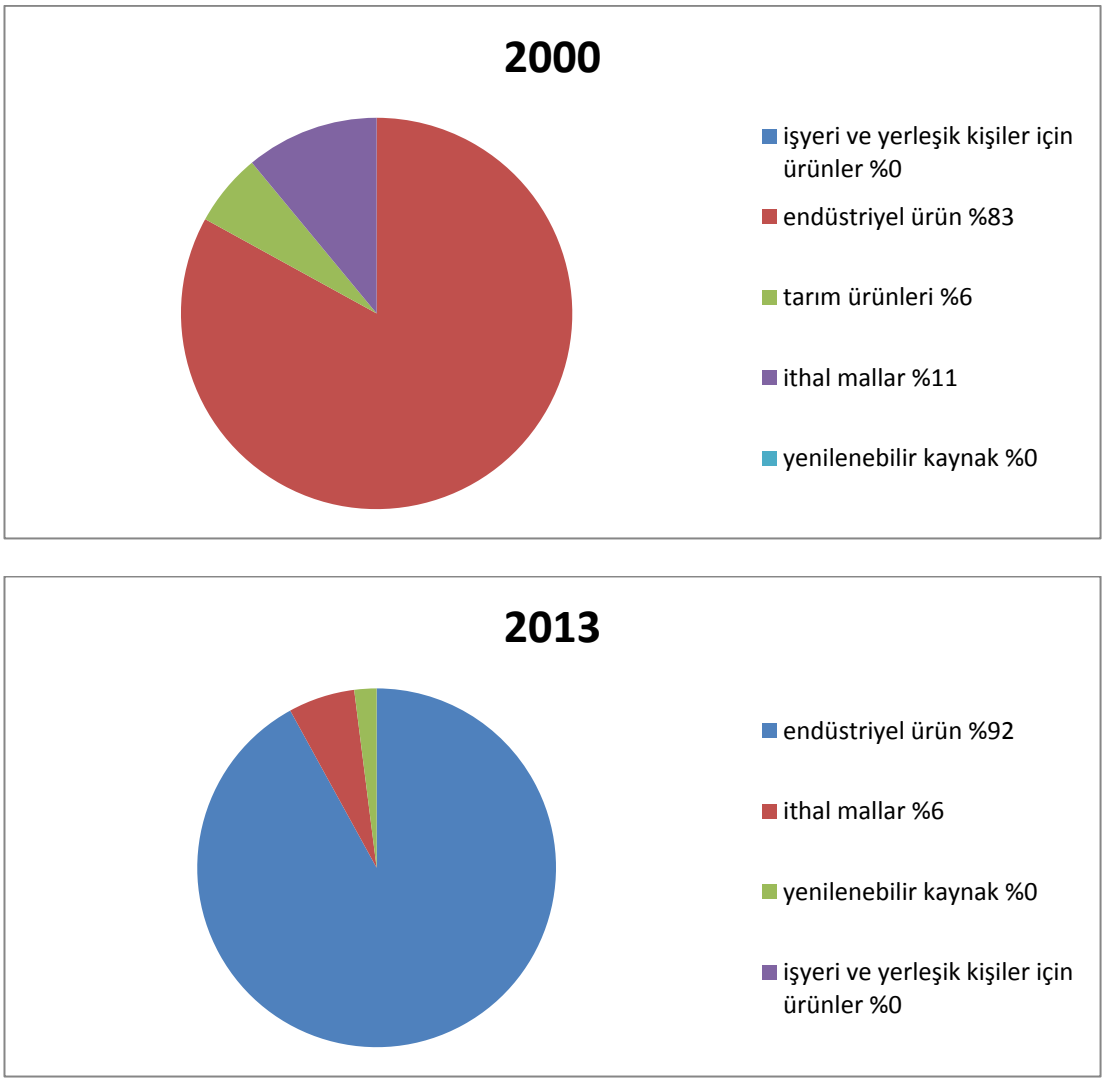
Şekil 3.6. Toplam Lojistik Değeri ve Büyüme Hızı 2000-2014

Kaynak: State Statistics Bureau, Deloitte Research, 2015

Lojistik sektörünün toplam değeri istikrarlı bir şekilde büyümektedir. Çin'deki lojistik endüstrisi, kademeli bir büyüme eğilimi göstermiştir; genel olarak son birkaç yıl boyunca sabit kalmıştır. Devlet İstatistik Bürosu verilerine göre 2000 yılından 2013 yılına kadar, Çin'deki sosyal lojistik toplam değeri, yıllık bileşik büyüme oranının % 19'u yani 3.3 kat artmıştır. Ekonomideki hızlı büyümenin ve üçüncü derece endüstrinin yanı sıra Çin'deki kentleşmede kaydedilen ilerlemenin göstergesi

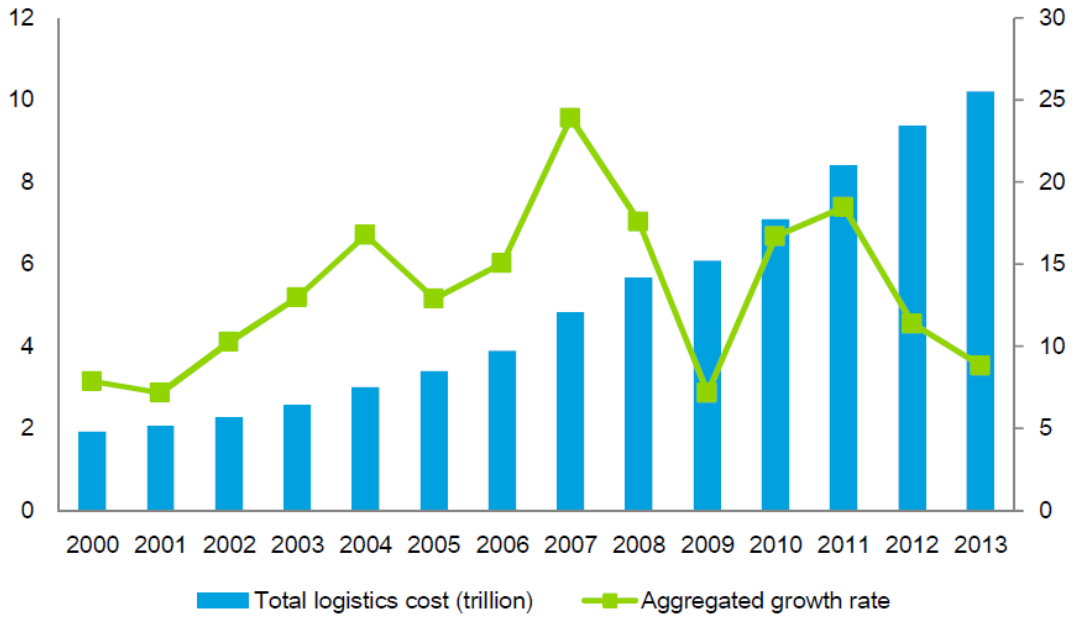
olduğu belirtilmiştir. Ayrıca Lojistik sektörü tam hızda büyümeye devam etmektedir. (Deloitte Research, 2015).

Tarımsal ürünler, yenilenebilir kaynaklar, ithal mallardaki lojistik yüzdeleri, toplam lojistik değeri üzerinden işyeri ve konut sakinlerine yönelik mallar değişmemiş veya 2000-2013 yılları arasında gerilemiştir, endüstriyel ürünlerdeki lojistik istikrarlı bir şekilde artış göstermiş ve lojistik gelişimini yönlendirmede ana etken haline gelmiştir. 2013 yılındaki sanayi ürünlerinde lojistik toplam değeri 181.5 trilyon RMB'ye, YOY bazında% 9.7 oranında büyümekte ve toplam sosyal lojistik değerinin% 91.8'ini temsil etmektedir (Deloitte Research, 2015).



Şekil 3. 7. 2000/2013 Yılı Çin Halk Cumhuriyeti'nin Lojistik Pazarında Segment Payları

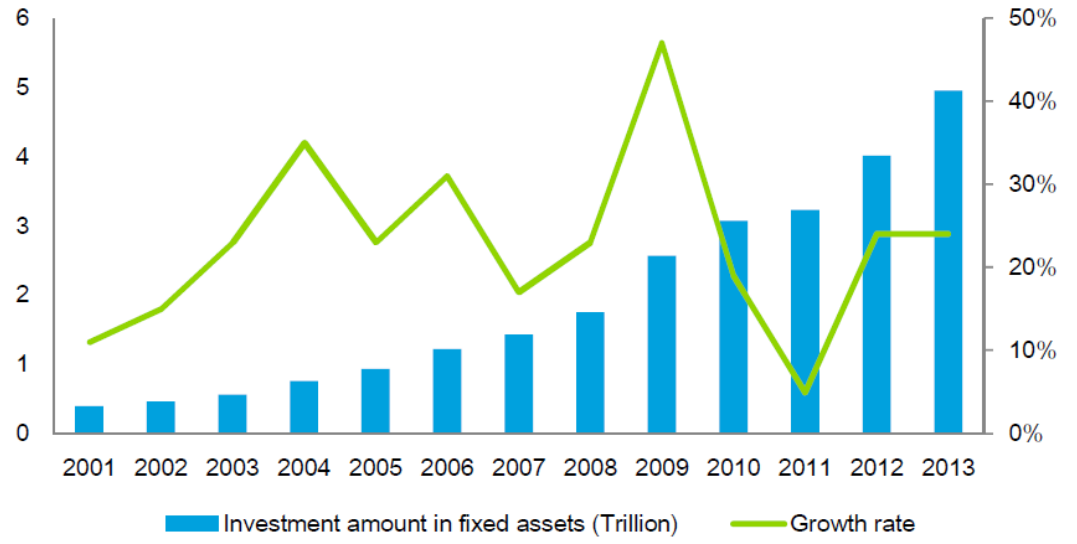
Kaynak: Deloitte Research, 2015



Şekil. 3.8. Toplam Lojistik Maliyetleri ve Çin'deki Büyüme Oranı

Kaynak: Deloitte Research, 2015

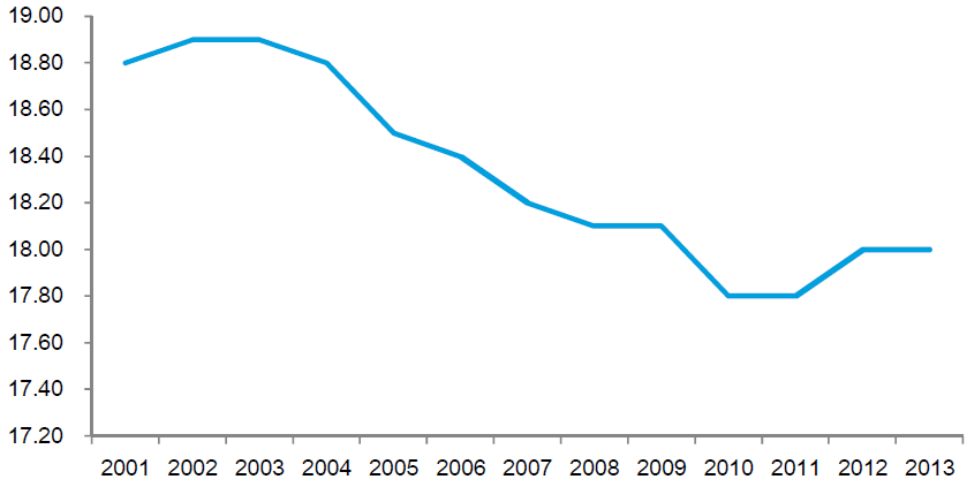
Lojistik sabit varlıklara yapılan yatırımlar hızla büyümüştür. Sabit varlıklara yapılan yatırım 2000-2013 yılları arasında% 13'lük bileşik bir oranla sürekli artmıştır. 12. Beş yıllık Plan döneminde çarpıcı bir biçimde dalgalanmalar yaşanmıştır (Kearney, 2015).



Şekil 3.9. Lojistik Sabit Varlıklara ve Büyüme Oranına Yapılan Yatırım

Kaynak: Deloitte Research, 2015

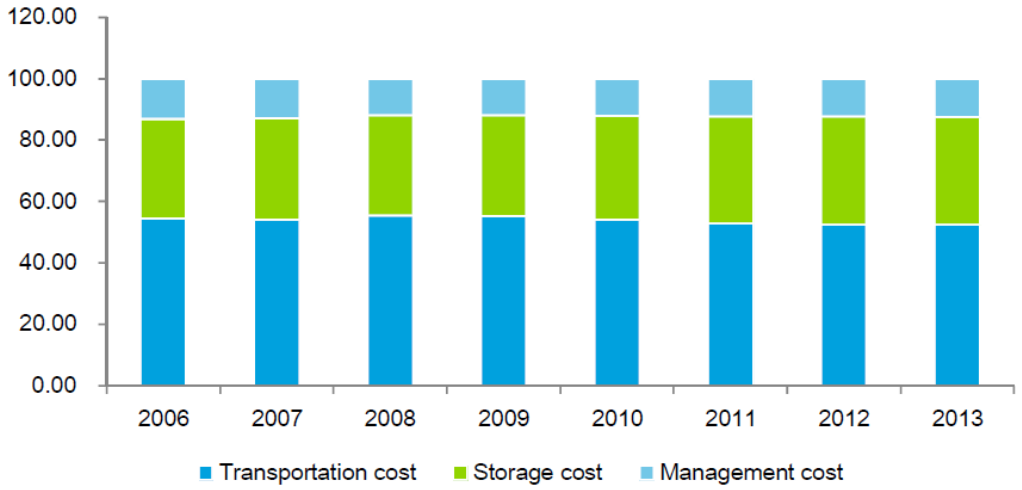
Sosyal lojistik maliyetlerinin GSYİH' ya orantısız olarak daha yüksek bir pay aldığı yaygın bir endişe olmuştur. Yurt içi ve yurt dışı istatistiklerden elde edilen sonuçlar, Çin'in geçmişte uzun yıllardır lojistikte en yüksek maliyetlere sahip olduğunu göstermektedir. Geçtiğimiz on yılda hafif bir düşüş belirtileri göstermiş, ancak son zamanlarda toparlanma sürecine girmiştir. Çin'deki yüksek tarafın sosyal lojistik maliyetleri birçok faktöre de katkıda bulunmuştur; bunların arasında sanayi yapısı, Emtia fiyatlaması, üretim ve tüketim yerleri arasındaki mesafe ve sanayilerin akılcı olmayan dağılımı maliyetleri etkilemektedir. Bu arada yüksek maliyetler, dağıtım yönetim sisteminin ve kurumsal yönetim tarzının daha düşük seviyesine de bağlanabilmektedir (Kearney, 2015).



Şekil 3.10. Toplam Lojistik Maliyetlerin GSYİH'ya Oranı (%)

Kaynak: Wind, Deloitte Research, 2015

Çin'deki lojistik maliyetleri ulaşım maliyetlerinin en büyük yığınını aldığını, ancak 2006-2013 yılları arasında düşüş eğilimi izlediğini ortaya koymaktadır. Depolama maliyetlerinin yüzdesi yavaş yükselirken yönetim maliyetinin yüzdesi büyük oranda değişmeden kalmıştır. Son yıllarda lojistik maliyetlerin yükselişini yönlendiren başlıca faktörler olarak arazi kullanım maliyetleri ve depolama maliyetlerinde artışın belirlenmesidir. Arsa fiyatındaki doğal yükseliş haricinde, patlayan bir e-ticaret, e-işletmelerin depo yapımındaki heyecanını artırmış ve bu arada Çin'de birçok yerde çeşitli lojistik sanayi parkları kurulmuştur (Deloitte Research, 2015)



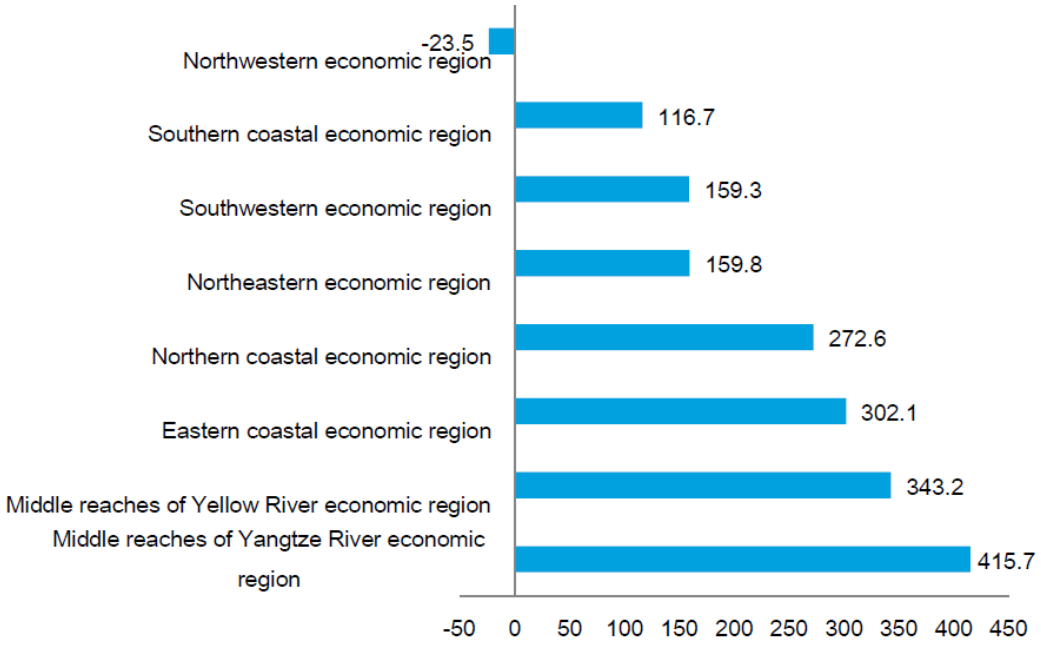
Şekil 3.11. Toplam Sosyal Lojistik Maliyetlerinin Bileşimi

Kaynak: Wind, Deloitte Research, 2015

Çin Halk Cumhuriyetinde lojistik işletmelerin kar marjı daha düşüktür ve üst düzey lojistik işletmeler henüz bulunmamaktadır. Çin Lojistik Bilgi Merkezi tarafından yapılan bir ankete göre, 2013 yılında Çin'in önde gelen lojistik işletmeleri, ana faaliyet alanlarından% 4,1, aynı dönemde belirlenen büyüklükteki sanayi işletmelerinden 1,4 puan daha düşüktür (Deloitte Research, 2015).

Çin Halk Cumhuriyeti'nde kamu lojistik işletmeleri gelir ve miktar bakımından en iyi 50 lojistik işletmeleri listesine hakimdir. Çin'deki 2014 üst lojistik işletmelerinin büyük bir çoğunluğu merkezi ya da devlete ait şirketler tarafından hakim duruma getirilmekte, onu özel ya da münferit kuruluşlar takip etmektedir. Listede, Çin ve yabancı ülkeler arasındaki yabancı sermayeli şirketler veya ortak girişimler nadiren görülmektedir. İlk 10 şirketten 8'i merkezi mülkiyete aittir. Tek başına Hong Kong tarafından finanse edilen bir işletme hariç, devlete ait işletmelerin tamamına sahip olduğu devlet teşebbüsleri sırasıyla 9. ve 10. sırada yer almaktadır. Merkezi mülkiyetli ve devlete ait lojistik işletmeleri, diğer nitelikteki lojistik işletmelerden çok daha yüksek bir işletme geliri göstermişlerdir. Listenin sonuna doğru, Çin'in Lojistik Sektörü 2015'de 11 merkezi sermayeli ve devlete ait işletmelerin Yatırım Teşvik Raporu sayısı özel ya da bireysel olarak düşmektedir (Deloitte Research, 2015)

Politika, bilim ve teknoloji ile pazardaki faktörler Çin'in lojistik sektöründeki patlamayı büyük oranda yönlendirmektedir. 2013 yılı Eylül'den Ekim ayına kadar, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Avrasya'nın ekonomik entegrasyonu doğrultusunda iki stratejiyi öne sürmüştür; kısaca One Belt One Road stratejisi olarak kısaltılmaktadır. İlk tahmine göre, "One Belt One Road" boyunca toplam nüfus 4.4 milyar, toplam 21 trilyon ABD doları bir ekonomidir ve dünyada sırasıyla % 63 ve % 29'u oluşturmaktadır. Çin tarafından ilk kez savunulan ve en üst düzey hükümet yetkilileri tarafından yönlendirilen ulusal bir strateji olarak, "One Belt One Road" Çin için modern bir toplum inşa etme ve dünya lideri olma yolunda derin ve stratejik önem taşımaktadır. "One Belt One Road"Batı Çin'de Shanxi, Gansu, Qinghai, Ningxia, Sincan, Chongqing, Sichuan, Yunnan ve Guangxi dahil olmak üzere 9 ili, özerk bölgeyi ve belediyeyi etkilemektedir. Doğu Çin'de Jiangsu, Zhejiang, Guangdong, Fujian ve Hainan dahil olmak üzere 5 il de görev almaktadır. Bazı bölgeler için bazı çerçeve planları yapılmış ve inşaatlar başlamıştır. Öncelikle kültür, turizm, ticaret, finans, ulaşım ve altyapı gibi yerel endüstriler yararlanacaktır (Deloitte Research, 2015)



Şekil 3.12. 2013'te Çin'deki 8 Ekonomik Bölgede Navlun Hacminde% Büyüme

Kaynak: Wind, Deloitte Research, 2015

3.6.Çin Halk Cumhuriyeti Lojistik Faaliyetlerinde Zorluklar ve Dış Ortam

Çin Halk Cumhuriyeti'nin lojistik pazarı çok parçalanmış durumdadır. Çok sayıda küçük çaplı yerel LSP'ler (Logistics Planning System) bulunmaktadır. Bu lojistik firmaları uygun fiyatlarla yerel know-how ve teklif hizmetleri sunmaktadır. Bununla birlikte, tek bir kamyon firması bütün şehir ve köyleri kapsayan ülke çapında bir ağa sahip olmamaktadır. İşletmelerin günlük sayısıyla uğraşmak zorunda kalmaları sebebiyle yüksek işlem maliyetleri sıklıkla yaşanmaktadır (TESAM, 2015).

Bazı küçük ölçekli yerel LSP'ler (Logistics Planning System) modern lojistik uygulamalarına adapte olamamaktadır. Onların hizmet standardı, standart çalışma prosedürlerinde listelenen şartlara her zaman uymayabilmektedir. Karşılıklı güven ve standartlaştırılmış süreçleri oluşturmak zaman almaktadır (TESAM, 2015).

Daha az ihracat emirleri, örneğin daha az lojistik hizmetleri gerektirir. Çin'de hammadde taşımak ve Çin'den mal ihracatı talebinde azalma yaşanmaktadır.

Çin'deki ihracat hacmini etkileyen başlıca faktörler şunları içerir:

1. İstikrarsız küresel ekonomi
2. Avrupa borç krizi
3. ABD ekonomisinde toparlanmanın yavaşlaması
4. Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da toplumsal istikrarsızlıklar

Havaalanları, limanlar ve demiryolu üzerindeki altyapı projeleri Çin'de yürürlüğe girmektedir. Bununla birlikte, altyapı geliştirme ağırlıklı olarak kıyı bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. İç Çin hala geride kalmaktadır. İç sahadan Çin'e taşınan / göç eden kıyı işletmeleri giderek daha fazlalaşmaktadır. Malların farklı doğasından dolayı, trafikte dengesizlik hareketi kıyı ve iç bölgeler arasında yaygındır. Örneğin, ham maddeler kamyonla iç bölgelere taşınırken nihai yüksek kaliteli ürünler hava yoluyla yurtdışı pazarlara doğrudan ihraç edilir. Boş yük kamyonlarının kıyı şehirlerine geri gönderilmesi pahalı ve çevre dostu değildir.

Çin'deki depolar alt standarttadır örneğin, Soğuk zincir tesisatına ihtiyaç duyan mallar için sıcaklık kontrollü depolama eksikliği, kamyonlar için yeterli yükleme rıhtımı olmamasından dolayı iş süreci israfı, verimsiz manuel işletme ve depo

yönetim teknolojisinin düşük olması, envanter kontrolü düşük görünürlük seviyesi ve gerçek zamanlı bilgi paylaşımının olmamasıdır.

Çin'de toprak istifleme uygulamaları oldukça yaygındır. Ev sahipleri, kendi kullanımları için sitelerin bir bölümünü ayırırlar ve geri kalanını depo olarak kâr amaçlı kiralamaktadırlar. Bununla birlikte, depo tasarımı LSP'lerin ihtiyaçlarına uygun olmayabilmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde yolların ve köprülerin inşaat masraflarını karşılayabilmek için yerel yönetimler tarafından yüksek ücretler uygulanmaktadır. Nakliye ücretleri, kamyon firmalarının nakliye giderlerinin % 30 ile % 40'ını oluşturabilmektedir (Deloitte Research, 2015).

Birçoğu şehir, kasaba içi kamyon hizmetleri konusunda özel şartlar getirmektedir. Örneğin, operatörler kasaba içi kamyon servislerini işletebilmek için belirli lisansları almalıdırlar. Bununla birlikte, kamyon firmalarına verilen lisansların sayısı sınırlı kontenjanda olmaktadır. Bazı şirketler, uygun lisansları alamamaktadırlar ya lisanslı kamyon firmalarını kiralamak için malları iletmek ya da lisanssız çalışmak için para cezası alma riski taşıyan yüksek maliyet ödeyebilmektedirler. Ayrıca şehir içi yükleme süresinin kısıtlanması operasyonel esnekliği azaltmaktadır.

Yakıt maliyetinin artırılması, lojistik operatörleri için önemli bir sorundur. Yaşamda çabalamak için aşırı yük kamyonları Çin'de yaygın olarak bulunmaktadır. Yol kazaları oldukça sık yaşanmakta ve yollar genellikle boşluk için engellenmektedir. Şiddetli trafik sıkışıklığının olması, zamanında teslimat garanti verememektedir.

Küçük işletmelerin kullandığı araçlar genellikle açık kamyonlar ya da basitçe tuval ile kaplı araçlardan oluşmaktadır. Ürün hasarı ve güvenlik önemli bir meseledir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde artan ücretler, kiralama, su ve elektrik ücretleri lojistik operatörlerinin yükünü arttırmaktadır. İç pazara teşvikin sağlanması, 12. Beş yıllık planın ana konularındandır. Yerel harcamaları teşvik etmek için, birçok ilde asgari ücret seviyeleri halihazırda % 10'dan fazla artış göstermiştir. Birçok işletme için işçilik maliyetlerindeki ısrarlı artış önemli bir mücadele olmaktadır. Ayrıca Çin'deki kiralama ve arazi maliyetleri de artış göstermektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde birçok küçük ve orta büyüklükteki işletmeler sık sık daha ucuz finansman sağlamayı oldukça zor bulmaktadır. Bu nedenle, daha iyi tesisleri

donatmaları onlar için oldukça zor olmaktadır. Sofistike BT uygulamalarını benimsemeli ya da ağlarını daha fazla şehre genişletmektedirler.

Alt standart lojistik hizmetleri, işletmelerin öz-yönetim zihniyetlerini de açıklamaktadır. Dış kaynak kullanımı lojistik işlevlerindeki düşük seviye, Çin lojistik sektörünün büyümesine engel olabilmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik işgücünün yetersiz tedarik edilmesi kritik bir konu olmaktadır. Çin'de lojistikte ve taşımada mezun sayısında artış olmasına rağmen, emek arzı Çin'deki talebin çok altında, emek sıkıntısı da rekabetçi işgücü piyasasında yüksek devir hızlarına neden olmaktadır.

Birçok pratisyen, artan talep gören müşterileri karşılamak için modern yönetim bilgisi ve beceri stratejilerinden yoksundur. Çok fazla sayıda yabancı şirketler, Çin'de işlerini kurmuştur ve yerel deneyimler içeren LSP'ler (Logistics Planning System) araştırmıştır. Yerel firmaların personeli çoğunlukla operasyonel tecrübeye sahip olmasına rağmen, birçoğu yabancı dillerde potansiyel müşterilerle iletişim kuramamaktadır. Öte yandan, çoğu eğitimli olmasına rağmen ilgili tecrübelerden ve yumuşak becerilerden yoksun olmaktadırlar. Sonuç olarak, yerel firmalar Çin'deki yabancı LSP'lere olan sözleşmeleri kolayca kaybedebilmektedirler.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde devlet daireleri arasındaki üst düzey koordinasyon eksikliği birden fazla yetki alanına neden olur. Demiryolları Bakanlığı hala, sivil havacılık, posta hizmetleri, iletişim ve kent içi toplu taşıma alanlarını birleştiren Ulaştırma Bakanlığı'ndan ayrı bir bakanlık olarak bulunmaktadır. Demiryolu ile diğer ulaşım modları arasında intermodal taşımacılık geliştirmek hala uzun bir yol olarak görülmektedir.

Eksik düzenlemeler ve lojistik operasyonu konusunda standardizasyon eksikliği, sektörün sağlıklı gelişmesini engellemektedir. Çin'de çok yönlü lojistik hizmetlerini sağlamak için LSP'lere çeşitli işletme lisansları uygulamak gerekir, bu lisanslar genellikle çeşitli devlet daireleri tarafından verilmektedir. Lisans başvurusu maliyetli olabilmekte ve işlem oldukça uzun sürebilmektedir. Aynı zamanda, işletmeler farklı hükümet organlarına birden fazla vergi ödemek zorunda kaldıkları için, LSP'lere (Logistics Planning System) daha fazla maliyet yükü getirmektedir.

Başbakan Wen Jiabo, Haziran 2011'de Danıştay kurul toplantısında lojistik endüstrisinin sağlıklı bir şekilde gelişmesini teşvik etmek için 8 tedbirin altını çizdi:

1. Lojistik işletmelerin vergi yükünü azaltmak
2. Lojistik sektörü lehine arazi kullanımı tahsisine ilişkin politika desteğini geliştirmek
3. Kamyon hizmetleri için daha iyi bir çalışma ortamı teşvik etmek
4. Lojistik işletmelerin yönetimini geliştirmek
5. Lojistik tesislerin ve kaynakların entegrasyonunu teşvik etmek
6. Lojistik teknolojisinin yenilik ve uygulamasını teşvik etmek
7. Lojistik endüstrisine girdileri arttırmak
8. Tarım ürünlerinin lojistik gelişimini desteklemek.

Ağustos 2011'de Devlet Konseyi, Fikirleri ilan etmiştir. Sözü edilen 8 önlemin üzerinde başka bir tedbir eklemiştir:

1. Paydaşlar arasındaki eşgüdümün artırılması, lojistik endüstrisinin teşvik edilmesinde hükümetin işlevlerinin ve yönetiminin hızlandırılması

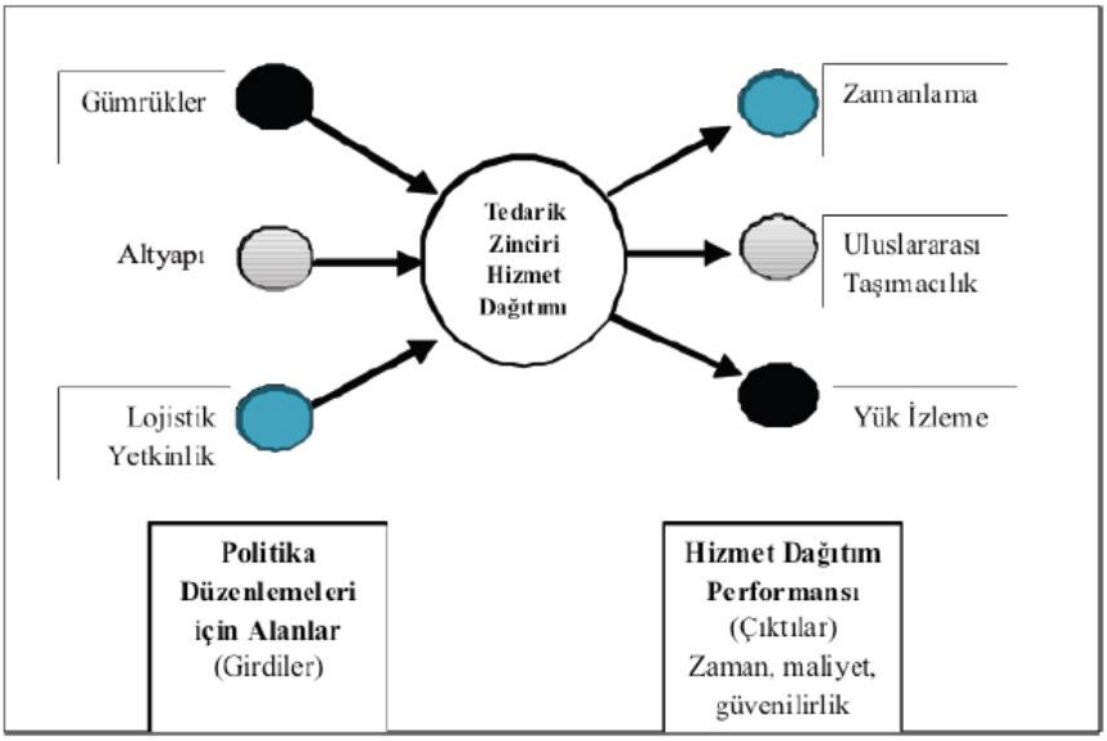
3.7.Lojistik Performans Endeksi

Lojistik performans Endeksi (LPI) Dünya Bankası tarafından ülkelerdeki lojistik performanslarını ölçmek için oluşturulmuştur. Bu ölçümler her ülkenin lojistik firmalarında çalışan ve yöneticilere hazırlanan sorular ve cevapların puanlarına göre belirlenmektedir (Lojistik makaleleri, 2014). Dünya Bankası LPI (Lojistik Performans Endeksi) ülkelerin lojistik süreçleri, kuruluşları ve lojistik çevreleri ile maliyet ve zaman performansı hakkında detaylı bilgi sunmaktadır (Burmaoğlu, 2012:198).

Lojistik Performans Endeksi (LPI), 160 ülke ve 2007-2014 yıllarına kadar karşılaştırmalı hesaplamalar yapmaktadır. Bulgular ülkelerde lojistik firmalarında çalışan yaklaşık bin kişiye anket uygulamaları sonucunda elde edilmektedir. LPI (Lojistik Performans Endeksi) 6 alt başlıktan oluşmaktadır (World Bank;2014:7).

- Gümrükler

- Altyapı
- Uluslararası taşımacılık
- Lojistik yetkinlik
- Yük izleme
- Zamanlama



Şekil 3.13: lojistik Performans Endeksinin Girdi ve Çıktıları

Kaynak: World Bank, The Logistics Performance Index and Its Indications, Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Ekonomy 2014;7.

Ülkelere ilişkin Lojistik Performans Endeksi (LPI), gümrük işlemlerinin etkinliği, ulaştırma alt yapısının yetkinliği, sevkiyatların takip kolaylığı ve zamanında yapılmasına dayanan algıların yansımasıdır (data.worldbank.org).

Tablo 3.12. Seçilmiş Ülkelerin 2007,2010,2012,2014 LPI Skorları Sıralaması

Ülkeler	2007 Sırası	2007 Skoru	2010 Sırası	2010 Skoru	2012 Sırası	2012 Skoru	2014 Sırası	2014 Skoru
Almanya	3	4,10	1	4,11	4	4,03	1	4,12
Singapur	1	4,19	2	4,09	1	4,13	5	4,00
İsveç	4	4,08	3	4,08	13	3,85	6	3,96
Hollanda	2	4,18	4	4,07	5	4,02	2	4,05
Lüksemburg	23	3,54	5	3,98	15	3,82	8	3,95
İsviçre	7	4,02	6	3,97	16	3,8	14	3,84
Japonya	6	4,02	7	3,97	8	3,93	10	3,91
İngiltere	9	3,99	8	3,95	10	3,90	4	4,01
Belçika	12	3,89	9	3,94	7	3,98	3	4,04
Norveç	16	3,81	10	3,93	22	3,68	7	3,96
ABD	14	3,84	15	3,86	9	3,93	9	3,92
Fransa	18	3,76	17	3,84	12	3,85	13	3,85
Avusturya	5	4,06	19	3,76	11	3,89	22	3,65
Çin	30	3,32	27	3,49	26	3,52	28	3,53
Türkiye	34	3,15	39	3,22	27	3,51	30	3,50
Hindistan	39	3,07	47	3,12	46	3,08	54	3,08
Rusya	99	2,37	94	2,61	95	2,58	90	2,69

Kaynak: World Bank (2010). Connecting to Compate: Trade logistics in the Global Economy, s.28. World Bank (2007). Connecting to Compate: Trade logistics in the Global Economy, s.2.

Tablo 3.12 incelendiğinde Çin Halk Cumhuriyeti LPI skor sıralamasında 2007 ve 2014 yılları arasında değişimlerin yaşandığı görülmektedir. 2007 yılında LPI sıralamasına göre 30. sırada yer almıştır ve skoru 3.32 olarak belirlenmiştir. 2010 yılı LPI skor sıralamasına göre 27. sırada yer almakta ve skoru 3.49 olmuştur. 2012 yılı LPI sonuçlarına göre ise 26. sırada yer almış ve skoru 3.52 olmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti 2014 yılında LPI skor sıralamasında 28. sırada yer almakta ve skorunu 3.53'e yükselttiği görülmektedir.

3.7.1. Altyapı: Ticaret ve Taşımacılık ile Alakalı Altyapı Kalitesi

Çin Halk Cumhuriyeti 2010 ve 2012 LPI sonuçlarına göre, belirli altyapı tipleriyle ilgili olumlu görüşlerin dünya genelinde artış gösterdiği görülmektedir. Bütün katılımcıların en fazla görüşlerini bildirdikleri alan Bilgi ve Telekomünikasyon Teknolojileri olduğu görülmektedir. Öte yandan, demiryolu altyapısı demiryolu altyapısı diğer görüşlere oranla en alt sırada yer almaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti LPI sonuçları genel göstergelerle paralellik göstermektedir.

3.7.2. Yük İzleme: Taşımaların İzlenebilirliği ve Takip Edilebilirliği

Lojistik ve tedarik zincirinin devamlılığının olması için sevkiyatların sürekli olması gerekmektedir. Teknoloji sayesinde firmalar mallarını izleyebilmekte ve tedarik zincirindeki hareketleri yönetebilmektedir. Akıllı taşıma sistemi ile malların akışının izlenmesi önemli rol oynamaktadır. Akıllı taşıma sistemleri maliyeti düşürmekte, müşteri memnuniyetini sağlamaktadır. Takip ve izleme sistemlerinin avantajları aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Ünlü, 2007):

- Haberleşme giderlerinde azalma
- Rekabet avantajının artması
- Etkin filo yönetiminin sağlanması
- Araçların hızları ve rotalarının takip edilebilmesi
- Araç yüklerinin takip edilmesi ve yeni yüklerin en yakın araca yönlendirilmesi ile esnekliğin sağlanması
- Güvenliğin artması
- Ürünlerin tesliminin yapılacağı yerlere varış sürelerinin belirlenmesi

3.7.3. Uluslararası Taşımacılık: Rekabetçi Fiyatlarla Taşıma Yapabilme Kapasitesi

Lojistik performans geliştirme, uluslararası ticaret ve uluslararası rekabette entegrasyonu sağlamak için uygulanan en önemli politikalardandır. Uluslararası ticaret araştırmaları, az gelişmiş ülkelerde lojistik maliyetlerinin azaltılmasının ticaret maliyetlerinin düşürülmesinde önemli bir yeri olduğunu göstermektedir (Çemberci ve diğerleri, 2015).

Lojistik yalnızca taşıma veya ticaretin kolaylaştırılması olarak görülmemelidir. Lojistik hizmetlerin alt yapı ve ulaşım imkanlarının geliştirilmesini de kapsamaktadır. 2007 raporundan bu yana, lojistik önceliklerinin küresel ve ülke düzeyinde, özellikle dar gelirli ülkeler düzeyinde değiştiği görülmektedir. lojistik etkinliği ve ticaretin kolaylaştırılması konuları, özel firmaların, politika yapıcılarının, uluslararası örgütlerin gündemlerinde üst sıralarda yer almaktadır (Çemberci ve diğerleri, 2015).

3.7.4. Gümrükleme: Gümrük Süreçlerinin Verimliliği

Lojistik Performans Endeksi (LPI) sınır işlemleri ve süreçlerine ilişkin bir çok göstergeyi içermektedir. İthalat ve ihracat süresi, lojistik performansın faydalı ölçütlerinden biridir ve ticari işlemlerinin tamamlanma süresidir. Lojistik Performans Endeksi (LPI) araştırması ithalatta, liman ve havalimanı arz zincirinde teslim süresinin düşük performans gösteren ülkelerde yüksek performans gösteren ülkelere nispeten 2 kattan fazla olduğunu göstermektedir. Karayolu arz zincirinde fark 3 kat fazla olmuştur. Bu durumun nedeni coğrafi engeller ve iç taşımacılık piyasalarını bazı ülkelerde ciddi zorlukların yaşandığını göstermektedir (Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi, 2014).

3.7.5. Hizmetler (Yetkinlik): Lojistik Hizmetlerinin Yeterliliği

Lojistik hizmetlerinin yeterliliği ve kalitesi bütün ülke performansında önemli olmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nde Demiryolu taşımacılığı ise demiryolu altyapısı puanına göre az puan almıştır.

3.8.Yeni Gelişen Pazarlar Lojistik Endeksi

Agility'nin yayınlamış olduğu "Yeni Gelişen Pazarlar Lojistik Endeksi" gelişmekte olan 41 ülkenin piyasasının lojistik yatırımlar için çekiciliğini ölçmek amacıyla küresel bir çalışmadır. Lojistik yatırımları çekebilmek maksadıyla ülkelerin piyasa durumlarının birbirleriyle karşılaştırılması sonucunda hesaplanan endeks yardımıyla gerçekleşmektedir. Endeks üç kategoriden oluşmakta, her kategori farklı sayıda alt değişkenleri bulundurmaktadır. İstatistik teknikler ile alt indeksler ve alt indeks değerlerinin ortalamalarıyla toplam indeks değeri bulunmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti 2012 yılında 8.58 olan en yüksek toplam indeks değeriyle birinci olmuştur (Çemberci ve diğerleri, 2015). (Tablo3.14).

Tablo 3.13. Yeni Gelişen Pazarlar Lojistik Endeksindeki Değerler

Pazar büyüklüğü ve büyüme çekiciliği	**Piyasa uyumluluğu**	**Bağlantılılık**
Üretim	Lojistik hizmet hacmi	Denizyolu trafiği
Büyüme oranı	Gelir dağılımı	Havayolu taşımacılığı altyapısı
Nüfus	Şehirleşme oranı	Ulaştırma altyapısı düzeyi
	Doğrudan yabancı yatırımlar	Gümrük ve sınır hizmetlerinin düzeyi
	Güvenlik	
	Ticareti kolaylaştırıcı düzenlemeler	

Kaynak: Agility, 2012:5

Tablo 3.14. Yeni Gelişen Pazarlar Lojistik Endeksi Ülke Sıralaması

Sıralama	Ülkeler	2012 Toplam Skor	2011 Toplam Skor
1	Çin	8,58	8,07
2	Hindistan	6,96	6,64
3	Brezilya	6,84	6,54
4	S.Arabistan	6,7	6,27
5	BAE	6,49	6,09
6	Endonezya	6,44	6,26
7	Rusya	6,29	6,06
8	Malezya	6,01	5,6
9	Şili	5,97	5,78
10	Meksika	5,84	5,93
11	Türkiye	5,8	5,65

Kaynak: Agility, 2012:9

3.9.Çin Halk Cumhuriyeti'nde Perakende Lojistik

Çin Halk Cumhuriyeti'nin perakende pazarlarında dünyadaki yeri Japonya ve ABD'den sonra üçüncü sıradadır. İler ki yıllarda perakende sektörü çok daha hızlı şekilde büyüme göstereceği düşünülmektedir. Diğer taraftan Çinli tüketicilerin gelirleri arttıkça gıda dışı harcamaları da artmaktadır.

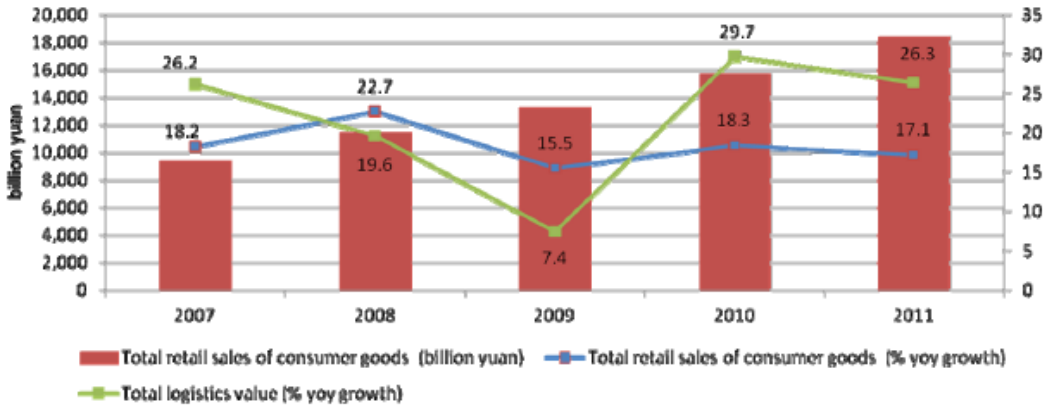
Çin'in büyük olmasının fırsatlarının yanı sıra lojistik anlamında da pek çok sorunu beraberinde getirmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nde resmi rakamlara göre 660 tane şehir bulunmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti perakende piyasasına ulaşmak isteyen

perakendecilerin yüzlerce şehirde binlerce dağıtım noktaları kurmaları gerekmektedir.

Büyüklüğü ile göz kamaştıran Çin Halk Cumhuriyeti pazarında yer almak ve dağıtım kanalı oluşturmak isteyen yabancı yatırımcıların sıkça uyguladığı yol franchising yöntemidir ve giderek önem kazanmıştır. Çin Halk Cumhuriyeti'nde İç Ticaret Bakanlığı'nın uygulamadan memnun olduğu ve gelecekte uygulamanın geliştirileceği belirtilmiştir. Ancak belirli bir franchising yasası bulunmamaktadır. Fakat yabancı yatırımcılar bir takım franchising metodları kullanarak çok yönlü dağıtım kanalları oluşturmuşlardır (Akşehir Ticaret ve Sanayi Odası: 27).

Tüketim mallarının toplam perakende satışları son yıllarda çift haneli bir büyüme kaydetmiştir. 2011 yılında, Çin'de tüketim mallarının toplam perakende satışları, geçen yılın aynı dönemine göre% 17.1 artarak 18.392 milyar yuan'a ulaştığı görülmektedir. Çin'in perakende sektörünün hızla büyümesi lojistik talebinin artmasına yol açmıştır. Çin'deki perakendeciler giderek daha fazla depo ve ulaşım gibi lojistik hizmetleri talep etmektedirler.

Tablo 3. 15. Çin'de Tüketici Ürünlerinin Toplam Perakende Satışları



Kaynak: Preliminary data for total retail sales of consumer goods in 2011

China Federation of Logistics & Purchasing and National Bureau of Statistics of China

Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Ulusal İstatistik Bürosu ve Çin Lojistik ve Satın Alma Birliği tarafından 2011 yılında ortaklaşa yürütülen bir lojistik araştırmasına göre, farklı tüketici mallarının lojistik maliyet bileşenleri, incelenen perakende işletmeler arasında önemli farklılıklar göstermektedir. İncelenen tüm perakendecilerin toplam lojistik maliyetinin en yüksek kısmını nakliye maliyeti

oluşturmaktadır. Bununla birlikte, diğer maliyet bileşenleri, farklı endüstri bölümleri arasındaki perakendeciler arasında önemli ölçüde farklılık göstermiştir.

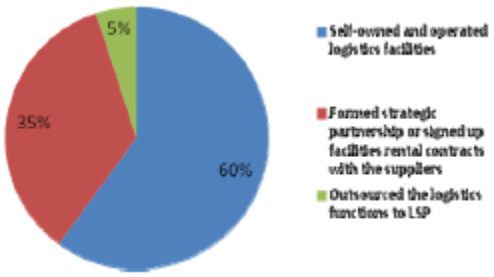
Tablo 3.16. Toplam Lojistik Maliyet Kompozisyonu

	Toplam lojistik maliyetindeki nakliye yüzdesi (%)	Toplam lojistik maliyetin en ilginç maliyetin yüzdesi(%)	Depolama maliyetinin toplam lojistik maliyetinin yüzdesi (%)	Toplam lojistik maliyetinde yönetim maliyetinin yüzdesi (%)	Toplam lojistik maliyetinde paketleme / işleme / dağıtım maliyetinin yüzdesi (%)
Büyük mağazalarda, süpermarkette vs perakende ticaret yapmak	55.5	6.2	2.0	26.8	7.4
Gıda, içecek ve tabaklar perakende ticareti	58.7	4.1	1.0	24.0	12.0
onfeksiyon ve günlük emtia ürünleri perakendeciliği	46.1	3.8	11.5	22.3	6.8
Eczacılık ürünleri ve ekipmanları perakendeciliği	30.4	1.0	12.60	28.5	20.4

Kaynak: National Development and Reform Commission, National Bureau of Statistics and China Federation of Logistics and Purchasing

Çin Halk Cumhuriyeti'nde büyük ölçekli perakendeciler arasında bireysel ve operasyonel lojistik tesisleri yaygındır. Çin'deki daha büyük ölçekli perakendeciler, operasyonlarının lojistik akışlarını daha iyi yönetmek için kendi lojistik tesislerini kurmaktadırlar. Çin Zinciri Mağazası ve Franchise Kuruluşu'na göre, Çin'deki

perakende işletmelerin% 60'ı 2010 yılında kendi lojistik tesislerini işletmeye başlamışlardır.



Şekil 3.14. Lojistik Tesislerine Sahip Olan ve İşleten Perakende İşletmelerin Oranı, 2010

Kaynak: China Chain Store and Franchise Association

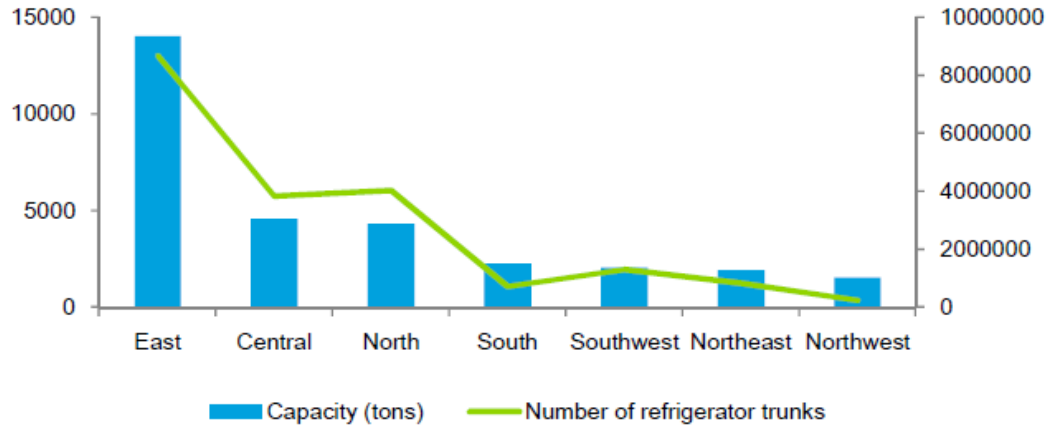
3.10. Çin'de Soğuk Zincir Lojistiği

Soğuk zincir tesislerinin kurulması genellikle daha yüksek sermaye yatırımları gerektirmektedir. Çin Soğuk Zinciri Lojistik Geliştirme Raporu'na göre (2010), Çin'de soğuk zincir depolarının ve soğutmalı kamyonların kurulum maliyeti, normal depolar ve kamyonlar inşa etmekten üç kat daha fazla olabilmektedir. Çin'de, küçük ve orta büyüklükte lojistik işletmeler, ülke çapında şebeke kapsama alanı ile entegre soğuk zincir lojistik hizmetleri sunma konusunda nadiren yeteneklidirler. Gıda kalitesi ve güvenliğini sağlamak için, daha geniş ölçekli gıda işletmeleri soğuk zincir lojistik süreçlerini yönetmek için kendi lojistik işletmelerini kurmuşlardır (Li& Fung, 2012).

Büyüyen uluslararası LSP sayısı, perakende lojistik işletmelerine girmiştir. Hem yurtiçi hem de yurtdışındaki perakende satıcılar, Anakaradaki sofistike lojistik hizmetlerini giderek daha fazla talep etmektedirler. Uluslararası LSP'ler Çin'in perakende lojistik pazarında tabanını genişletmek için geniş fırsatlar bulunmaktadır. Yerel küçük ve orta büyüklükteki LSP'ler düşük katmanlı şehirlerde ve kırsal pazarda güçlü bir varlığa sahiptirler. Daha büyük çaplı perakendeciler, ikinci ve üçüncü katmanlı şehirlere ve son yıllarda kırsal pazara açılımlarını hızlandırmışlardır. Kendi lojistik kollarını kullanmak yerine, ürünlerini uzak bölgelere dağıtmak için yetkili LSP'lere başvurmaktadırlar (Li& Fung, 2012).

Çin Halk Cumhuriyeti'nde Online Perakendecilik Çin'de Hızlı Büyüme göstermektedir. Lojistik sektörü, online perakendeciliğin gelişimini kısıtlamış ve çevrimiçi perakendecilerin lojistik giderlerini artırmıştır. Çevrimiçi perakendecilik tarafından üretilen çok sayıda sipariş, birçok ekspres teslimat şirketini aşırı yüklemektedir. Devlet Post Bureau tarafından yapılan bir ankete göre, Çin'in ekspres teslimat hizmetlerinin zamanında teslimatı sağlanamamasından dolayı katılımcıların yarısından fazlası memnun olmamıştır. Hizmet kalitesini artırmak için, bazı çevrimiçi perakendeciler müşterilerine en iyi lojistik hizmetleri sunmaya çalışmaktadırlar.

Son yıllarda Çin soğuk zincir lojistiğindeki büyüme oranları, piyasa tahminlerinin üzerindedir. Çin Soğuk Zinciri Lojistik Birliği'nden alınan verileri göre, 1998'den 2008 yılına kadar olan on yılda, 2008'den 2010 yılına kadar olan iki yılda soğutucu depo kapasitesi sadece 2 milyon metreküp artmıştır, bu durumda kapasite dört kat artmıştır. Çin Lojistik Soğuk Zincir Komitesi tarafından sağlanan en son verilere dayanarak, Çin'deki genel buzdolabında depo kapasitesinin 2013 yılında 70 milyon m^3'ü aştığını tahmin edilmektedir. Soğutuculu depoların üzerinde buzdolabı kamyonu sayısı hızla artmaktadır. Çin Soğuk Zinciri Lojistik İttifakı tarafından 680 soğuk zincir lojistiği üzerinde yapılan ankete göre, Çin'de belirlenen büyüklükteki işletmeler, 2014 yılında toplam 29.444 adet buzdolabı kamyonu ve toplam 3.3 milyon ton yeni buzdolabında depo bulunan kapasite planlandı (devam eden inşaatlar ve ikinci etap depolar dahil değil), 2013'te 13 milyon tonluk planlanan yeni kapasiteden büyük bir düşüş yaşandı. 2014'te 1205 yeni buzdolabı kamyonu, 2013'te 1280'den fazla değişmeyen Çin'deki soğutucu depo kapasitesinin doygunluğa ulaştığını gösterirken, buzdolabında kamyon talebindeki artışın istikrarlı, şehir dağıtımı ve teslimat dış kaynağı olma ihtimalini arttırmaktadır (Li& Fung, 2012).



Şekil 3.15. Çin'de Bölgeye Göre Soğuk Zincir Tesisinin Geliştirilmesi

Kaynak: China Cold Chain Logistics Alliance, Deloitte Research, 2015.

Özellikle, ekonomik açıdan gelişmiş iller ve belediyeler veya tarımın konsantre olma eğiliminde olanları, daha yüksek toplam buzdolabında depo kapasitesine ve kişi başına düşen kapasiteye sahiptir (Deloitte Research, 2015).

4. Shandong, Fujian, Zhejiang, Şanghay, Guangdong ve Jiangsu, toplam soğutucu depo kapasitesi açısından en üst sırada;
5. Kişi başı kapasite açısından Tianjin, Ningxia, Şanghay, Pekin, Fujian ve Shandong en üst sırada yer almaktadır.

Soğutuculu depolarda kaydedilen ilerlemeye rağmen, bazı engellerle sağlıklı bir soğuk zincir endüstrisi inşa etmenin yollarını aramaktadır.

1. Büyük ölçekli soğutucu depoların aşırı tedarik edilmesi ve toptan veya perakende için depoların arzı kısa olan irrasyonel soğuk depo yapılarının gerekliliği, etler için antrepoların aşırı tedarik edilmesi, ancak meyve ve sebzelerin depoları için arzın kısa olması
2. Anahtar soğuk zincir ekipmanlarındaki yerel teknoloji yetersizdir ve ithalata bağımlı olmalıdır. Yetersiz emniyetli bazı güncel buzdolabında depolar özellikler ve yüksek bakım maliyetleri hala kullanılmaktadır ve modern soğuk zincir geliştirme talebini karşılayamamaktadır.
3. Soğutuculu depoların genel elektronikleşme ve istihbarat düzeyi düşüktür ve modern tedarik zinciri sistemleri ile sinerjikleşmek zordur.

Tablo 3.17. 2015 Yılında Tarımsal Ürünlerde Soğuk Zincir Lojistik Gelişim Hedefleri

İndeks	Tip	2010 Seviyesi	2015 Hedefi
Soğuk zincir sirkülasyon oranı	Meyve & sebze	%5	%20
	Et	%15	%30
	Su ürünleri	%23	%36
Soğutmalı nakliye oranı	Meyve & sebze	%15	%30
	Et	%30	%50
	Su ürünleri	%40	%65
	Meyve & sebze	%20-%30	%15
	Et	%12	%8
	Su ürünleri	%15	%10

Kaynak: Plan on the Development of Cold Chain Logistics for Agricultural Products, Deloitte Research

Politikalar ve piyasa talebi ile dolup taşan 2013'deki soğuk zincir lojistik sabit varlıklarına yapılan toplam yatırım, 100 milyar RMB'yi aşmıştır ve YOY bazında% 24 artmıştır. Tüm bu faktörler gelecekte Çin'deki soğuk zincir pazarının sürekli yükseltilmesini ve geliştirilmesini sağlayacaktır.

3.10. E-Ticarette Gelişime Genel Bakış

Çin E-ticaret Araştırma Merkezi (CECRC) verilerine göre, Çin'in e-ticaret işlemlerinin 2013 yılında 10,2 trilyon RMB'ye, YOY bazında% 29.9 büyüme gösterdiği ve 2014 yılı için 13.5 trilyon RMB'ye ulaşması ve% 30'un üzerinde bir büyüme oranı sürdürmesi beklenmektedir. Araştırmalar, Çin'in e-ticaret işlem hacminin 2017 yılına kadar 20 trilyon RMB'yi aşacağını öngörmektedir (Deloitte Research, 2015).

Çin'deki sınır ötesi e-ticaret ticaret hacmi 2013 yılında 3,1 trilyon RMB'ye ulaşmıştır ve küresel sınır ötesi e-ticaret iş hacmi% 0,7, toplam e-ticaret hacmi% 14, Çin'deki ithalat ve ihracat işlem hacmi % 12''dir (Deloitte Research, 2015).

Tablo 3.18. Çin Halk Cumhuriyeti'nde Çevrimiçi Perakende ile Senkronize Büyüme

E-commerce mode			Typical enterprise	Express delivery mode
B2B			Alibaba	batch logistics+ precision delivery
B2C	Open platform		Tmall, Tencent	Third-party logistics
	Self-running operation	Comprehensive	JD.com, Suning,Gome, Amazon, Vip.com, Dangdang, yhd.com	Self-built logistics by e-business Express delivery enterprise enters e-commerce
		Vertical	Sfbest.com, womai.com,benlai.com,beibei.com,jumei.com	E-business-owned warehouse Delivery service outsourcing
		Brand	Miui, Vancl	
C2C			Taobao, Eachnet	Third party express delivery

Kaynak: Development & Research Center of the State Post Bureau, Deloitte Research, 2015

Çin Halk Cumhuriyeti, online perakende satışlarında yıllık ortalama% 90 büyüme oranına ulaşmıştır. 2013'te tüketim mallarının toplam perakende satışlarının% 8'ini

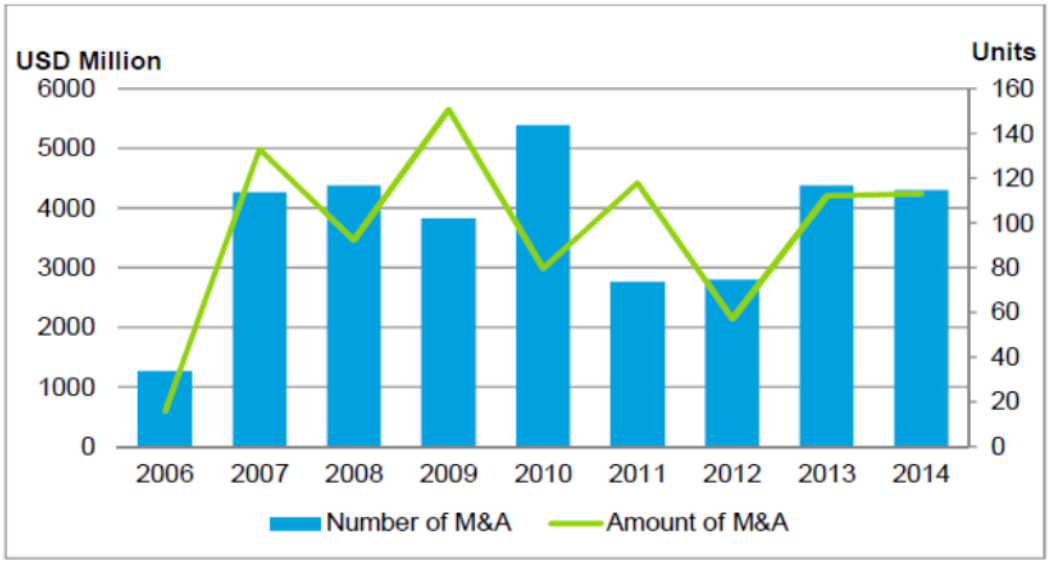
oluştururken, Birleşik Devletler' deki aynı dönemde% 6'ya karşılık gelmektedir. 2013'te Çin'deki toplam online alışveriş sayısı 312 milyona ulaşmıştır.

3.11.Çin'in Lojistik Sektöründe Yatırım Eğilimleri

21. yüzyılın başlangıcından bu yana, özellikle Çin'in DTÖ'ye girmesinden sonra, Çin hükümeti ve Çinli işletmelerin birleşim rehberi "Izin vermekle" "Dışarı çıkmakla" küresel ekonomiye entegre olmaya çabalamışlardır. Bununla birlikte, günümüzde, çoğu hizmet sektörü, "Izin vermek", "Dışarı çıkmak" tadır. Lojistik, ekonomik ve ekonomik gelişmenin yanı sıra ekonomik küreselleşmenin bir ürünüdür. Dış dünyaya ilk giren sektörlerden biri olan lojistik, yabancı yatırımları çekmek için önemli bir alan olmuştur. Lojistik Çin'deki yabancı yatırımlarda bir odak noktası haline gelmiştir (Li &Fung, 2012).

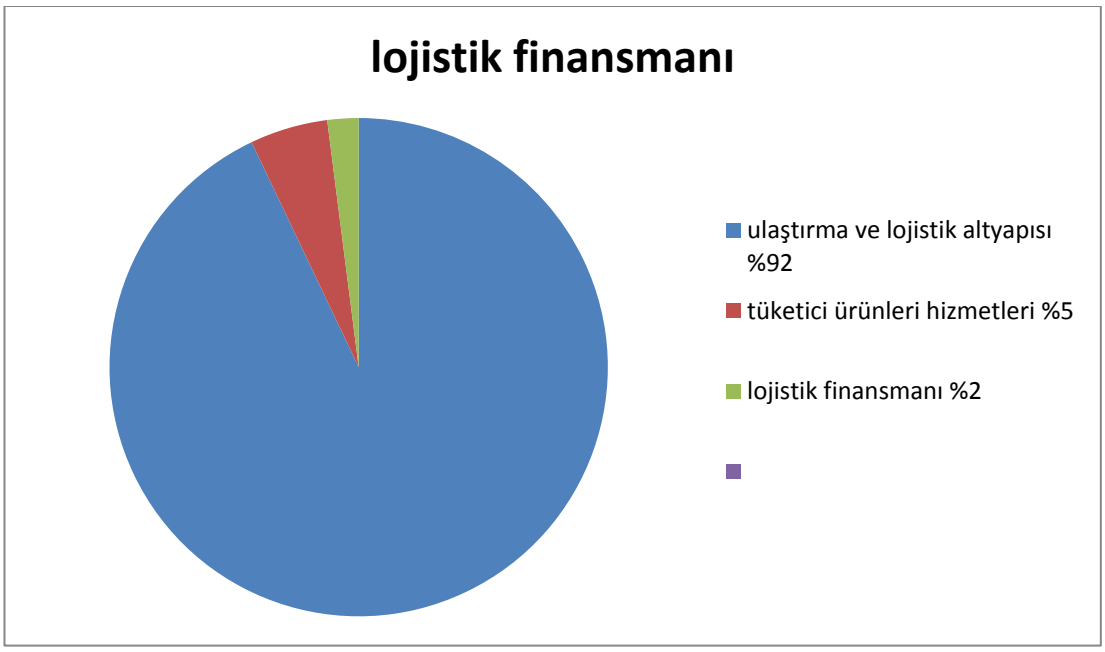
İstatistikler, son 10 yılda lojistik sektörünün Çin'deki yabancı yatırımlarda (esas olarak devralımda) odak noktası olduğunu göstermektedir, 2008 ve 2012 yıllarındaki iki mali krizde düşüş yaşanmıştır. 2014 yılında Çinli lojistik işletmelerinin yabancı işletmeler tarafından satın alınması, ulaştırma ve lojistik altyapı alanlarında toplam 539 ABD Doları (USD milyon) tutarında alım yapılmıştır. Çin ekonomisindeki sürekli büyüme ve lojistik yatırımının daha da kaldırılması, lojistik sektörünü yabancı yatırım çekmek için önemli bir alan haline getirecektir (Deloitte Research, 2015).

Tablo 3.19. 2005-2014 Çin'in Lojistik Sektöründe Yabancı Yatırımların Sayısı ve Miktarı



Kaynak: Deloitte Research, 2015

Nakliye ve lojistik altyapısı gibi temel lojistik hizmetleri sunan Çin lojistik işletmeleri en çok yabancı yatırımcılar tarafından tercih edilmektedir, % 93'ü taşımacılık ve lojistik altyapı lojistik işletmelerini ilgilendirmektedir. Tüketici ürünleri ve hizmetleri ile lojistik finansal hizmetler alanında az sayıda alım gerçekleştirilmiştir, bu oranlar % 5 ve% 2 'dir.



Şekil 3.16. Yabancı Yatırımcılar Tarafından Satın Alınan Çin Lojistik İşletmelerinin Türleri.

Kaynak: Deloitte Research, 2015

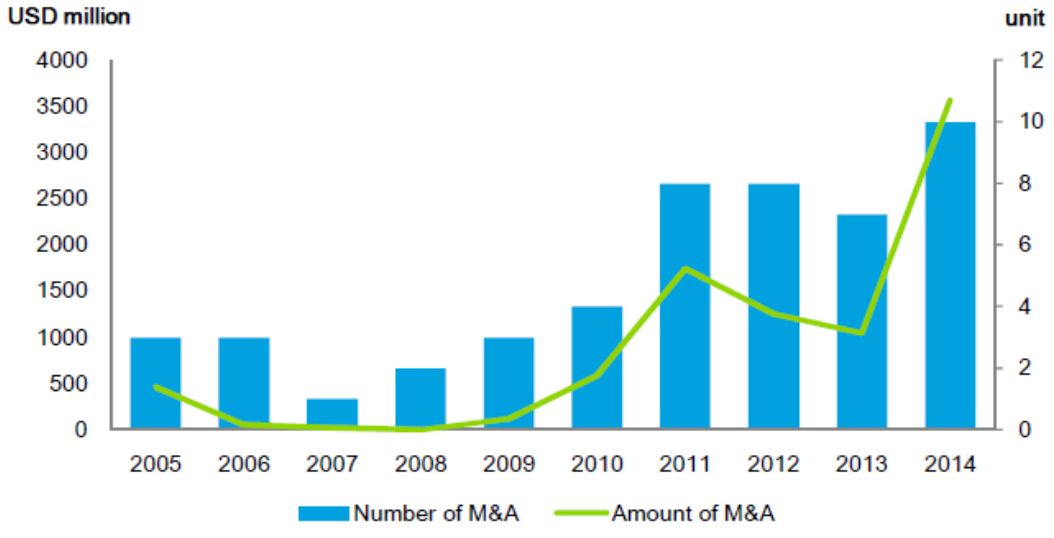
Çin lojistik işletmelerini satın alan yabancı sermayenin başlıcası Asya'dır, bunu Avustralya, Avrupa ve Kuzey Amerika izlemiştir.

Yabancı işletmeler, Çin lojistik pazarına girmek için aşağıdaki üç stratejik yaklaşımdan birini benimsemektedirler (Deloitte Research, 2015) :

1. Tire 1 şehirlerindeki şirket ve şebeke için gayrimenkul yerlerini yakalamak.
2. Kontrol oranı üzerine odaklanarak proaktif olarak Tire 2 ve Tire 3 şehirlerine nüfuz etmeye çalışmak.
3. Ortaklık, satın alma ve özelleştirme vb. Yollarla yavaş yavaş pazara girmek.

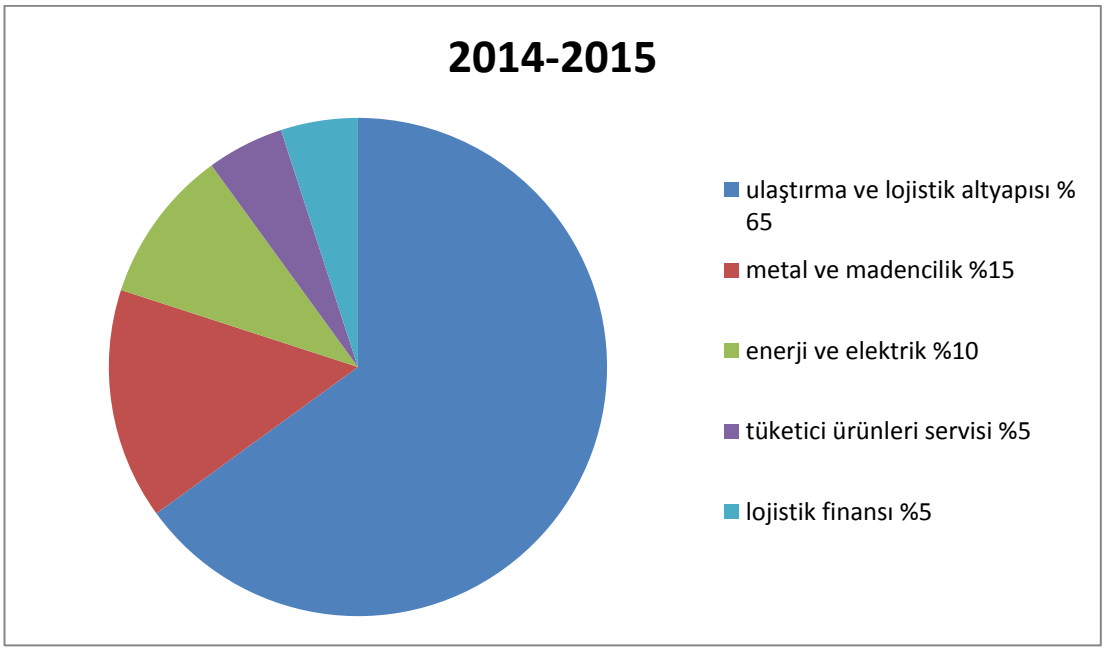
2005 yılı, Çinli lojistik şirketlerinin yurtdışı birleşme ve devralmalar bölümünü açtığı yıl olmuştur. O zamandan söz konusu sermaye miktarı artmaya devam etmiştir. Finansal krizin ardından, 2014 yılında Çin lojistik işletmelerinin yurtdışı satın alımlarındaki doruk noktasına tanık olmuştur. Toplam birleşme ve devralma sayısı 10, ilgili toplam sermaye 3565 (USD milyon) 'dır. Çin lojistik işletmelerinin güçlenmesi ve politikaların daha cesaretlendirilmesi ile Çinli lojistik işletmelerinin gelecekteki "dışarı çıkma"; çabalarında istikrarlı bir artış olacağı düşünülmektedir (Deloitte Research, 2015).

Tablo 3.20. Çin Lojistik İşletmelerince Yapılan Yurtdışı Yatırımların Sayısı ve Miktarı



Kaynak: Thomson

Son 10 yılda Çin lojistik işletmelerinin birleşmeleri ve satın almalarının% 65'ini nakliye ve lojistik altyapı alanlarında, % 15 metal ve maden endüstrisinde, 994.58 (USD milyon) toplamda % 3 ve enerji ile ilgili lojistikte% 15 oranında büyüme göstermiştir. Birleşme ve devralmaların geri kalan% 10'u tüketici ürünleri ve hizmetleri ile lojistik finansal hizmetler alanında gerçekleşmiştir (Deloitte Research, 2015).



Şekil 3.17. 2005-2014 Yurtdışı Birleşmeler ve Satın Almalar Yapan Çinli İşletmelerin Türleri ve Miktarı

Kaynak: Deloitte Research, 2015

Geçtiğimiz 10 yıl içerisinde, Çin'in lojistik işletmeleri toplam 49 adet birleşme ve satın almayı gerçekleştirmiştir. Bunlardan 15'i Asya'da toplam 694 milyon dolarla, 23'ü Avrupa'da toplam 1887 (milyon dolar) tutarında, 3'ü Avustralya'da toplamda 69 (USD milyon), birinde Afrika'da 1 185 (USD milyon) ve 7'si Amerika'da toplam 4309 ABD Dolarıdır (USD milyon). Çin lojistik işletmeleri, birleşme ve satın alımlarını Asya, Avrupa ve Amerika'daki olgun pazarlarda yoğunlaştırmıştır. Yaklaşan küresel alışverişe hazırlanmak için birleşmeler ve satın alımlar yoluyla denizaşırı dağıtım yapmak istemektedirler (Deloitte Research, 2015).

3.12. Çin Lojistik Endüstrisinin Gelişme Eğilimleri

Çin'in ekonomik dönüşümü lojistik endüstrisini derinden değiştirmiştir**.** Günümüzde Çin ekonomisi yeni bir aşamaya girmekte, buna paralel olarak, lojistik endüstrisi, yükseltme ve dönüşümün kavşağına ulaşmaktadır. Makroekonominin yavaşlaması hem üreticilere hem de lojistik sektörüne iki değişiklik getirmiştir. Birincisi, artan iş gücü maliyetleri, Çin imalat sanayini kademeli olarak işgücü maliyeti düşük bölgelere (orta ve batı bölgeler) kaydırmıştır. Bu durumda, Çin'deki üretim lojistiği, bölgeler arasındaki dengesiz lojistik sorununu çözmek umuduyla orta ve batı bölgelerdeki yatırımları yoğunlaştıracaktır. İkincisi, imalat işletmelerinin lojistik verimliliğine daha fazla önem verdiklerini ve daha gelişmiş bir lojistik sisteminden kar sağlamaya daha fazla önem verdiklerini, böylece derinlemesine tedarik zinciri entegrasyonu yapılan lojistik işletmeler için geniş pazarlar sunulmaktadır (Li& Fung, 2012).

Endüstriyel yeniden yapılanma, özellikle fazla kapasiteye sahip sanayilerin daralması, etkilenen sektörlerdeki lojistik işletmelerini iş ayarlamaları yapmaya ve gelişen alanları geliştirmeye zorlamıştır. Öyle ki, birincil, ikincil ve üçüncül sanayi tarafından yapılan GSYİH' ya yapılan katkı, 2011 yılından bu yana aşamalı olarak değişmiştir. İmalat endüstrisindeki pay düşmeye devam ederken (% 52'den% 43'e), tarım ve hizmet sektörleri artmaya devam etmektedir (hizmet sektörünün payı% 44'den% 52'ye yükselmiştir) (Deloitte Research, 2015) .

Çin'de fazla kapasiteye sahip olan endüstriler sadece pazar doyumundan etkilenen çelik ve çimento gibi aynı zamanda otomobil endüstrisini de içermekte çok yakında, araçların sahiplenilmesi konusunda hükümetler tarafından pek çok şehirde uygulanan kısıtlayıcı politikalar gibi insan faktörleri nedeniyle arz fazlasının talebi karşılayabileceği görülmektedir. Bir sonraki aşama için otomobil değer zincirindeki büyüme büyük ölçüde ikinci el otomobillerin satışı ve satış sonrası hizmetinden gelir, bu iki yönlü tedarik zinciri yatırımını yönlendirmektedir (TESAM, 2015).

Lojistik işletmeler ile e-ticaret işletmeleri arasındaki entegrasyon hızlanmakta ve sınır ötesi rekabet yoğunlaşmaktadır. Alibaba'nın 2014 yılında listelenmesi, Çin'deki e-ticaret platformlarının geliştirilmesinde büyük bir başarıyı simgelemektedir. Çevrimiçi satışlar ve karşılık gelen parsel dağıtımı tutarlı bir şekilde% 40'dan fazla

bir artış göstermiştir. E-ticaretin hızlı bir şekilde ortaya çıkması Çin'deki perakende ticaret perakende ticareti üzerinde derin etkilere neden olmuştur, piyasadaki geleneksel dağıtım sistemini yok ederek ve daha da önemlisi talep ile uyuşmak için üretim sıklığı ve miktarı üzerine daha yüksek bir gereksinim getirmiştir. Bununla birlikte, geleneksel lojistik işletmeler ile e-ticaret işletmelerinin entegrasyonu başlamıştır (Deloitte Research, 2015).

1 Temmuz 2014'te, sadece üç e-ticaret için Pekin, Şangay, Guangzhou ve Shenzhen arasında durmaksızın hızlı trenler faaliyete geçmiştir. E-ticaret ekspres trenleri, e-ticaret ve ekspres teslimat kuruluşları arasındaki işbirliğinin sonucudur (Deloitte Research, 2015).

Tüm lojistik endüstrisinde operasyonel verimliliğin iyileştirilmesi, standardizasyon ve teknolojinin geliştirilmesine dayanmaktadır. Son yıllarda, büyük veri, cloud computing ve internetin temsil ettiği yeni teknolojiler, lojistik endüstrisinin dönüştürülmesi ve yükseltilmesi için büyük fırsatlar sunmuştur. İşçilik masraflarındaki artış, işletmeler tarafından yazılım ve teknolojileri benimseme konusundaki ilgiyi önemli ölçüde artırmıştır (Li& Fung, 2012).

Hizmet ve teçhizatın standardizasyonu genel lojistik hizmet verimliliğini ve kalitesini arttırmada önemli bir rol oynamaktadır. Lojistik sisteminin standartlaştırılması, donanımının standardize edilmesine dayanılarak ve yazılım standardize edilerek geliştirilmiştir. Başka bir ifadeyle, standartlaştırılmış bilgi, tesis ve teçhizatın kurulması üzerine, işletme, yönetim ve hizmet standartlarının geliştirilmesi lojistik endüstrisinin geliştirilmesine yardımcı olmaktadır.

Uluslararası piyasada kapasite bırakma, bölgesel ve sınır ötesi genişleme, lojistik büyümede yeni metodlar olacaktır. Mobil İnternetin daha popüler hale gelmesi nedeniyle e-ticarette devam eden yapısal değişme öngörülebilir. E-ticaretin her sanayiye nüfuz etmesi son yıllarda kaydedilen yükselişlerden biridir, Online alışveriş yapanların sayısını, harcanan miktarı ve çevrimiçi alışveriş kapsamını arttırmak. Özellikle kırsal pazarlardan, 3. kademe ve 4. katlardan gelen şehirlerin yanı sıra sınır ötesi çevrimiçi alışverişten gelen talep serbestisi hem pazar gelişimi hem de lojistik için bölgesel genişleme açısından büyük fırsatlar sunacaktır (Deloitte Research, 2015).

Ticaret Bakanlığı'nın tahminlerine göre, 2016 yılında Çin'in sınır ötesi e-ticaretinde toplam ithalat ve ihracatın değeri, yılda% 30'dan fazla büyüyerek 6,5 trilyon RMB'ye ulaşacaktır (Deloitte Research, 2015).

SONUÇ

1990'lardan bu yana, Çin Halk Cumhuriyeti'nin ulusal ekonomisinin hızla gelişimi, ekonomik gücü belirgin, malların zengin kaynağı, yavaş yavaş alıcının pazara taşıma sistemleri, arz ve talep oluşumu, lojistik sektörünün güçlü şekilde gelişmesine neden olmuştur.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde ulaşım altyapısının yalnızca %60'ına cevap verebilmektedir. Limanlar ve demiryolları taleplerine cevap verirken, havayolu taşımacılığında ileri teknoloji, eğitimli personel eksikliği ve malzeme yetersizliği nedeniyle tam anlamıyla gelişme gösterememiştir. Çin Halk Cumhuriyeti ucuz üretim yapan Pazar etiketinden sıyrılarak birçok uluslararası şirketlerin dikkatini çekmeyi başarmış ve 1.330.141.295 nüfusu, 8789 trilyon dolar GSYİH ile dünya ticaretinde önemli bir yer edinmiştir.

Çin Halk Cumhuriyeti lojistik sektörüne önem vermekte ve gelişimini desteklemektedir. D.T.Ö yükümlülükleri gereğince dağıtım kanalları yabancılara açılması sektörün küresel lojistik ağı ile bütünleşmesini sağlamaktadır.

Lojistik sektörünün gelişmesinin arkasında devlet desteği önemli bir etkiye sahiptir. Bu kapsamda Merkezi Hükümet Mart 2001'de Devlet Ekonomik ve Ticaret Komisyonu, Demiryolları Bakanlığı, İletişim, Bilgi ve Sanayi Bakanlığı ve diğer birimlerle birlikte Çin'in modern lojistik gelişimini hızlandırmak amacıyla bir genelge yayınlamıştır. Bu genelgenin ardından serbest konteyner ve taşıma ve pilot yabancı yatırım kurumunun kurulması ile ilgili görüşlerini açıklamıştır. Ayrıca, Çin lojistik işletmelerin ülkenin tanıtımı için yapabilecekleri, modern lojistik sanayi, lojistik sektörünün yeniden canlanması ve çalışma planı, Çin'in lojistik ve lojistik sanayi politikası gibi konularda ciddi düzenlemelere gidilmiştir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik gelişmesiyle, lojistik sektörünün hızlı büyüme boyutu, Danıştay ve ilgili bölümler tarafından aktif bir politika desteğinin geliştirilmesiyle lojistik sektörü yönlendirilecektir.

Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Ulusal İstatistik Bürosu, 2010 Milli Lojistik Operasyonu Çin Lojistik Federasyonu'nun ortaklaşa yayınladığı bültende Çin'in 2010 yılında Lojistik durumunun iyi olduğunu belirtmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik gelişmelerinin 2010 yılında hız kazandığı düşünülmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektörü yeni yeni gelişme göstermektedir. Bunun nedeni, Çin'in altyapı eksikliği olduğu düşünülmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin ulaştırma altyapısı yetersiz seviyededir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik iç kesimlerde gelişme göstermiştir. Ancak kırsal kesimlerde ciddi boyutta altyapı sorunlarının olması lojistik maliyetlerini yükseltmektedir. Bu durumda şirketler iç kesimlere doğru kayarak iç suyolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığını geliştirerek yatırımların yapılmasına olanak sağlamaktadırlar.

Hükümetin çabası ile lojistik iç bölgelerde büyük tarımlara gereksinim duymaktadır kıyı bölgelerde lojistik yoğunlaşmaktadır. Bunun nedeni limanlardan maliyetlerin daha ucuz olmasıdır. Çin'de bu durum karşısında limanlarda yoğunluk yaşanmaktadır.

Çin Devlet Konseyi, lojistik sektöründe kalkınma disiplinini istikrara kavuşturmak ve güçlendirmek için yeni Sekiz Devlet Düzenlemesini ilan etmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti navlun pazarını düzenlemek için oldukça büyük çaba sarf etmektedir, artan iş gücü maliyetleri ve pahalı yakıtlarla başa çıkabilmek için tasarlanmış potansiyel olarak etkili bir hamle olmuştur.

Yurt içinde 3PL sağlayıcılarının ortaya çıkması navlun pazarında daha iyi etkinliğe doğru bir adım olarak görülmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti limanlara 357 milyar doların üzerinde yatırım yapmıştır ve bu yatırımlar yoksul küresel ekonomik koşullara rağmen güçlü ve sürekli ilerleme kaydetmesini sağlamıştır.

Dökme yük piyasalarındaki artı kapasite, petrol tankerleri ve kuru yük taşımacılığı navlun oranlarının düşmesine neden olmuştur. Buradaki sorun arz ve talep

dengesizliğinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Öte yandan birçok gelişmiş ülkelerdeki borç krizleri küresel talebi bastırmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti demiryolu taşımacılığına ciddi yatırımlar yapmıştır. Askeri trafik, kaynaklar ve yolcu demiryolunun mal taşımacılığından öncelikli olmasına rağmen, demiryolu yüklemesinde daha uzun vadeli yükselmeler beklenmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti yerel nakliyatının büyük bir kısmını karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirmektedir. Karayolu ulaşım ağının genişletilmesi, yerel yönetimler arasında öncelik taşımaktadır. Lojistik pazarındaki şiddetli rekabet sebebiyle yol odaklı hizmet seviyeleri gelişmektedir.

Hava yolu taşımacılığı hacmi yılda yaklaşık %6 oranında artarken, Çin Halk Cumhuriyeti'nin genel lojistik pazarıyla karşılaştırıldığında bu artış fazla olmamaktadır. Çin Halk Cumhuriyetinde hava taşımacılığı ağırlıklı olarak yüksek değerli ya da oldukça kompakt mal taşımak için kullanılmaktadır.

Kısa mesafe suyoluyla taşınan ulaşım, orta batı Çin'in ekonomik büyümesinde önemli bir role sahip olmuştur. Bunun sebebi, Çin'in doğu şehirlerinde giderek artan maliyetler sebebiyle geleneksel imalatın batıya ilerlediğini ve tedarik zinciri karar alıcılarının iç kanallara yeni kanallar açmaya çabalamasıdır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektöründe her yıl %20 oranında büyüme beklenilmesi, sektörde iyileşme ve ticari aktivitelerin verimliliği sağlayacağı ve ülkenin ekonomisini olumlu etkileyeceği düşünülmektedir. Bu bağlamda Çin Halk Cumhuriyeti lojistik sektörüne önem vererek sektörün gelişimini daha çok desteklemelidir.

Çin Halk Cumhuriyeti 2010 yılı endüstriyel lojistik toplam maliyeti 113,1 trilyon yuan'dır. Önceki yıllara nispeten %14,6 büyüme göstererek %0,5 oranında artış göstermiştir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin bu veriler doğrultusunda lojistik sektöründe hızlı bir büyüme gösterdiği görülmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti 2011 yılı lojistik sektöründe güçlü bir büyüme göstererek, toplam lojistik değeri 158.400 milyon yuana ulaşmış %12,3 oranında artış göstermiştir. Çin Halk Cumhuriyeti bu verilere göre imalat sektöründe Çin ekonomisinin anahtarı olmayı sürdürdüğü görülmektedir.

Kapsamlı bir ulaşım ağının genişlemesi, lojistik sektörünün gelişmesi için önemlidir. Taşımacılık alt yapısının iyileştirilmesi Çin hükümeti için bir öncelik olmuştur. 2010 yılında Çin Halk Cumhuriyeti hem yolcu hem de navlun trafiğinde istikrarlı artışlar göstermiştir.

Devlet İstatistik Verilerine göre 2000 yılından 2013 yılına kadar Çin Halk Cumhuriyeti Sosyal lojistik toplam değeri bileşik büyüme oranı %19'dür ve büyüme 3.3 kat artmıştır. Bu bağlamda Çin Halk Cumhuriyeti lojistik sektöründe hızla büyümeye devam etmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti lojistik sabit varlıklarla yapılan yatırımlarda da büyüme yaşanmıştır. Ancak 12. Beş Yıllık Plan döneminde önemli oranda dalgalanmalar yaşandığı görülmektedir. Son dönemlerde toparlanma göstererek büyümeyi sürdürmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde kamu lojistik işletmeleri miktar ve gelir bakımından en iyi 50 lojistik işletmeleri listesine sahiptir. 2014 üst lojistik işletmelerinin çoğunluğunu merkezi veya devlete ait şirketler tarafından yürütüldüğü görülmekte, onu özel veya münferit kuruluşlar takip etmektedir. Politika, teknoloji ve bilim ile pazardaki faktörler Çin Halk Cumhuriyeti lojistik sektöründe patlamayı ciddi oranda yönlendirmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin lojistik pazarı oldukça parçalanmış durumdadır. Pek çok sayıda küçük çaplı yerel LPS'lerin bulunması, uygun fiyatlarla yerel know-how ve teklif hizmetlerinin sunulmasını sağlamaktadır. Bazı küçük ölçekli LPS'ler lojistik uygulamalarına adapte olamamaktadır. Bu durumda Çin Halk Cumhuriyeti'nde ham madde taşımak ve mal ihracatı taleplerinde azalmalar yaşanmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde malların farklı doğasından kaynaklı trafikte dengesizlik hareketi kıyı ve iç bölgeleri arasında yaygın yaşanmaktadır. Ham maddeler kamyonla iç bölgelere taşınırken yüksek kaliteli ürünler havayolu ile yurtdışı pazarlarına ihraç edilmektedir. Böylelikle boş kamyonların kıyı şehirlerine dönmeleri pahalı ve çevre dostu olmamaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde depolama alt standartlardadır. Soğuk zincir tesisatına ihtiyaç duyulan mallar sıcaklık kontrolü depolama eksikliği, kamyonların yeteri yükleme rıhtımının olmamasından kaynaklı iş süreci israfı, verimsiz manuel

işletmelerin olması ve depo yönetimini teknolojisinin eksikliği, envanter kontrolünün düşük seviyede olması ve tam anlamıyla bilgi paylaşımının yaşanmaması depoların alt standartlarda olduğunun göstermektedir.

Yakıt maliyetlerinin artması, lojistik sektörü için önemli bir sorun olmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nde aşırı yük kamyonlarına sık rastlanılmakta, yol kazaları sık yaşanmakta ve trafik sıkışıklığı nedeni ile zamanında teslimat garantisi verilememektedir. Bu durumda küçük işletmeler açık kamyonlar ya da basit tuval eli kaplı araçlar kullanmaktadırlar. Bu bağlamda ürün hasarı ve güvenlik önemli bir sorun olmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik işlevlerinde dış kaynak kullanımının düşük seviyede olması sektörün büyümesine engel olabilmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik sektöründe işgücünün yetersiz olması kritik bir konu olmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nde lojistik ve taşımacılıkta mezun sayısının fazla olmasına rağmen, emek arzı talebin çok altındadır ve emek sıkıntısı ise rekabetçi iş gücü piyasalarında yüksek devir hızlarına neden olmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde eksik düzenlemeler ve lojistik düzenlemeleri ve lojistik operasyonu konusunda standardizasyon eksikliğinin yaşanması sektörün sağlıklı şekilde gelişmesine engel olmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde çok yönlü lojistik hizmetlerini sağlamak için LPS'lerin işletme lisansları uygulamaları gerekmektedir. Ancak lisans başvurusu maliyetli ve işlem oldukça uzun sürmekte ve işletmeler farklı hükümet organlarına birden fazla vergi ödemek zorunda kalmaktadırlar. Bu durum LSP'lere çok fazla maliyet yükü getirmektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde perakende pazarı dünyada Japonya ve ABD'den sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Büyüklüğü ile göz kamaştıran Çin Halk Cumhuriyeti pazarında yer almak ve dağıtım kanalı oluşturmak isteyen yabancı yatırımcılar franchising uygulamaları oldukça önem kazanmıştır. Ancak belirli bir franchising yasası bulunmamasına karşın, yabancı yatırımcılar bir takım franchising metodları uygulayarak çok yönlü dağıtım kanalları oluşturmaktadırlar.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde perakendecilik sektöründe yaşanan hızla büyüme lojistik talebin artmasına neden olmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki perakendeciler daha fazla depo ve ulaşım gibi lojistik hizmetleri talep etmektedirler.

Çin Halk Cumhuriyeti'nde Online perakendecilik hızla büyüme göstermiştir. Lojistik sektörü online perakendeciliğin gelişimini kısıtlamakta ve çevrim içi perakendecilerin lojistik giderlerini arttırmaktadır. Teslimatların zamanında yapılmamasından dolayı memnuniyetsizlik yaşanmaktadır. .

Çin Halk Cumhuriyeti hükümeti lojistik sektörünün daha fazla güçlenmesi için gereken altyapıyı sağlamaya devam etmektedir. Özellikle Pearl River Delta bölgesi ve Çin Anakara ile lojistik kalkınma stratejisinin yaratılmasına yönelik çalışmalara devam etmektedir.

HK Lojistik Kalkınma Konseyi sektörün gelişmesi için kamu ve özel sektörlere hizmet sağlamaktadır. Konsey, tedarik zincirindeki kargo bilgilerinin genişletilmesi için mal hareketlerinin işlenmesi maksadıyla bilgi platformu oluşturulması için bir fizibilite çalışması yaparak, 2014 yılında bu formla çalışma sonuçları da sektöre aktarılmıştır. Aynı zamanda konsey tarafından, bilgi teknolojileri lojistik operasyonlarda kullanılması amacıyla bir program düzenlenmiştir ve sektörle işbirliği yaparak gerekli eğitim programları ve seminerleri düzenlemiştir.

Gerekli altyapı çalışmalarının yapılması, yatırımların artması ile lojistik, ekonomi ve yeni bir ekonomik büyüme potansiyeli büyüme noktasının gelişiminde önemli bir endüstri olacaktır.

KAYNAKÇA

Agility (2011). http://www.agilitylogistics.com/EN/Documents/Agility_Downloads/2011_Emerging_Merkez_Logistics_Index.pdf/.

Agility (2012). http://www.agilitylogistics.com/EN/Documents/AgilityDowloads/2012_Emerging_Markets_Logistics_Index.pdf/

Akdemir, H.Y.(2011). Lojistik Sektörü İşgücü Profilinin Değerlendirilmesi İzmir İli Örneği, Yüksek Lisans Tezi Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İzmir.

Akşehir Ticaret ve Sanayi Odası, Çin Halk Cumhuriyeti Ülke Raporu, http://aksehirtso.org.tr/ckfinder/files/%C3%87%C4%B0N%20HALK%20CUMHUR%C4%B0YET%C4%B0%20RAPOR.pdf.

Ardant, P. (1968). Çin Halk Cumhuriyetinde Yönetim, (Çev: Visalettin Pekiner) TODAİ AMME ENSTİTÜSÜ pdf.

http://www.todaie.edu.tr/resimler/ekler/09025a6e953a2ce_ek.pdf?dergi=Amme%20Idaresi%20Dergisi

Armstrong& Associates (2009). Curnet State of Third-Party Logistics, Armstrong& Associates, İnc. www.3PLogistics.com.

Bayraktutan Y. &Özbilgin, M. (2015). Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri Maliye Araştırmaları Dergisi 2015 yıl 1, cilt 1, sayı 2.

Bayraktutan, Y. & Özbilgin, M. (2014). Lojistik Merkez Kocaeli Proje Raporu KOTO&MARKA Y…, Kocaeli.

Burmaoğlu, S. (2012). Ulusal Inovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki AB Ülkeleri Üzerine Bir Çalışma, Ege Akademik Bakış 12(2) Nisan, 193-208.

Braitwate, A. (2007). Performance Measurement and Management in the Supply Chain in Donald Waters, Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management 253-272 Kogan Page, London.

Chen, G.S. (2007). Good Governance: Chinese Local Government Model İnnovation, Whu Han University Press, First Press, China.

Council of Supply Chain Management Professionals Supply Chain Management Terms and Glossary, Updates February 2010.

Çağlıyan, V. (2002). Küresel Rekabet Ortamında Tedarik Zinciri Yönetimi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Çemberci, M. & Civelek, M.E.& Canbolat, N. (2015). The Moderator Effect of Global Competitiveness Index on Dimensions of Logistics Performance Idex, Science Direct Procedia-Social and Behovioral Sciences 00(2015) 000-000 www.sciencedirect.com

Danışkan, E.S.(2016). Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Gelecek Öngörüleri, İstanbul Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü Tartışma Metinleri No:22.

Deniz, Y. (2015). Çin'in Ekonomik Dönüşümü ve Üçüncü Dünya, www.academia.edu/19629359/ÇİN_İN_EKONOMİK_DÖNÜŞÜMÜ_VE_ÜÇÜNCÜ_DÜNYA

Deloitte (2015). Investment Promotion Report of China's Logistics Industry 2014-2015, Simplified Version, pdf.

DEİK, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2004). Türk- Çin İş Konseyi Çin Ülke Bülteni.

DEİK (2003) Çin Ülke Bülteni, DEİK Yayını, Haziran 2005, s.6.

Dutta, M. (2005). China's Industrial Revolution Challenges for a Macroeconomic Agenda, Journal of Asian Economics, 15, pp.1169-1202.

Eymen & Erman, U. (2007). Tedarik Zinciri Yönetimi, Kalite Ofset Yayınları.

Flores, T.& Krakomsky G.& Simmons, J. (2003). Productivity Growth in China, 1961-1999, Public Policy 556: Macroeconomics. P. 10.

Fu, B.& Bentz, A.B.& Mc Call, M.T& URE, A. (2011). Logistics in China: Thinking ahead, www.logisticsmgmt.com

Ge, W. (1999). Special Economic Zones and the Opening of the Chinese Economy: Some Lessons for Economic Libarlization, World Development, 27, pp.1267-1285.

Gebze Ticaret Odası (2014). Çin Halk Cumhuriyeti Raporu, Ekim 2014.

Gilow, F. (2002). Belirleyici Başarı Faktörü: Lojistik. http://www.europavision.net/200207/insan_kaynakları/frankGlow.html.

Gökçen, G. (2003). Lojistik Maliyetler, Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi 5(3) ss.63-74.

Gökdemir, L.& Mor, G. (2006). Dirijistik Çin Modeli ve Türkiye Çin Ekonomik İlişkileri, Finans Politik ve Ekonomik Yorumlar Dergisi 43(504), ss.54-66.

Görçün, Ö.F. (2010). Yasal Düzenlemeler ve Lojistik Yönetimi Perspektifinden Karayolu Taşımacılığı, Beta Basım İstanbul.

Guijun, L.& Schramm, R.M.(2003). China's Foreign Policies Since 1979: A Review of Developments and An Assessment, China Economic Review, 14, pp.246-280.

Hacırüstemoğlu, R. & Şakrak, M. (2002). Maliyet Muhasebesinde Güncel Yaklaşımlar, Türkmen Kitapevi, İstanbul.

Hausman, W. & Hau, L.L. & Subramanian, U. (2005). Global Logistics Indicators, Spply Chain Metrics, and Bilateral Trade Pattems. Policy Research Working Paper No: 3773 World Bank.

Hugos, M. (2013). Essentilds of Supply Chain Management, John Wiley& Sons Inc. USA.

IGEME (2005). http://www.ias.igeme.gov.tr/p1s/portal/web.ulkeprofil_pr?_ulkekod=720Qp_baslikkod=2.

İTO (2006). Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İTO yayın, İstanbul.

İTKİB (2012). Temel Ekonomik Göstergeler Genel ve Sektörel Bilgiler, İTKİB Genel Sekreterliği AR&GE ve Mevzuat Şubesi.

İTKİB (2015). Çin Halk Cumhuriyeti Deri ve Deri Ürünleri Pazarı, İTKİB Genel Sekreterliği Tekstil ve Deri ve Halı Şubesi, Mart 2015.

Kaya S. (2010). Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (Swot) Analizi, AR&GE Bülten 2010 Kasım –Sektörel www.izto.org.tr/portals/o/iztogenel/dokumanlar/turkiyenin_lojistik_potansiyeli_s_kaya_25.04.2012%2010_51_19.pdf.

Kabu, B.(1993/1999). Üretim Yönetimi, 10. Baskı, Avcıol Basım Yayın, İstanbul.

Kalkınma Bakanlığı (2014). Onuncu Kalkınma Planı, Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014.

Kearney, A.T. (2015). China 2015: Transportation and Logistics Strategies, Leadership reawires innovation expension and redesigned networks.

Krauth, E. & Moonen, H.& Popova, V.& Schut, M. (2005). Performance Mausurement and Control in Logistics Services Providing, International Conferance on Enterprise Information Systems, Vol.2, pp 239-247.

Kumar, S. (2013). Are You Measuring the Right Metrics to Optimize Logistics Processes? http://www.genpact.com/insight/are_youmeasuring_the_right_metrics_to_optimize_logistics_processes/

Landers, T.L.& Mendoza, A. & English, J.R. (2008). Logistics Metrics, Introduction to Logistics Engineering, Ed. Don Taylor CRC Press USA.

Lawrence, S.V. & Martın, M.F. (2013). Understanding China's Political System, CRS Report for Congress, 7-5700.

Li, M. & He, Y.F. (2010). Public Management and Local Government Series, Wu Han University Press, First Press, China.

Li& Fung (2012). China's Logistics Industry Update 2012, June 2012 pdf.

Liu, A.& Wall, G. (2005) Human Resources Devlopment in China, Annals of Tourism Research 32, pp.689-710.

Lojistik Nedir? http://www.yurtiçilojistik.com.tr/lojistiknedir.html.

Logistics in China DHL Logbook http://www.dhl.discoverlogistics.com/cms/en/course/trends/asia/china.jsp.

MUSİAD (2016). Lojistik Sektöründe Sürdürebilirlik Yeşil Lojistik, 2015 Lojistik Sektörü Raporu.

Oda, S. (2008). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne.

Orhan, O. (2003). Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul Ticaret Odası Yayını No: 2003-39 İstanbul.

Overholt, W.H. (2011). Asya, Amerika ve Jeopolitiğin Dönüşüm, Efil Yayınevi, Ankara.

Örmeci, O. (2013). 21. Yüzyılda ABD-Çin Rekabeti, SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi Agustos 2013, sayı 29, s 3.

Özbay, T. (2004). Sorularla Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing) İTO yayınları No:2004-27 İstanbul.

Özcan, S. (2008). Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2008 cilt 5, sayı 10.

Özgün, M. (2006). Kalite Arttırıcı Bir Strateji Olarak Dış Kaynaklardan Yararlanma ve Lojistik Hizmet Sağlayıcı Firmalar üzerine Bir Araştırma, İstanbul Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Sandıklı, A& Güllü, İ. (2005). Geleceğin Süper Gücü Çin, Tasam Yayınları, İstanbul.

Sezen, S. (2016). Çin'in İkinci Uzun Yürüyüşü, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü, 2. Baskı, Ankara.

Sezgili K.& Öztürk, A.(2002). Dış Kaynaklardan Yararlanmanın Yeni Bir Rekabet Stratejisi Olarak Kullanılması ve Uygulama Süreci, Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi cilt XXI, sayı 2, s.127.

Susumu, I. & Nobuji, T& Morito, I. (1995). Technique of Streteoscopic Image Display, EP. Pat. No: 035481.

Suvacı, B. (2013). Tedarik Zinciri Yönetimi (Ed: Timur, N.M. ve Çekerol, G.S.) 1. Baskı, Anadolu Üniversitesi yayın no:2889, Açıköğretim Fakültesi yayın no: 1846, Eskişehir.

Sürmen, Y.& Aygün, D.(2006). Türkiye'de Lojistik Faaliyetler ve Muhasebe İşlemleri-I Muhasebe ve Finansman Dergisi 30, ss. 54-65.

Şen, K.İ. (2014). Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetlerine Yaklaşımları, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, cilt 4, sayı 1, sayfa 83-106.

Tanbaş, M. (2010). Taşımacılık ve Lojistik Rehberi, Tugem yayınları, İstanbul.

Tekin, M. (1998). Üretim Yönetimi, Cilt 1, Arı Ofset, Konya.

TESAM (2015). Çin Raporu Tesamogr.tr/Cin-raporu.

Türker, M.& Örerler,E.O.(2004). Türk Şirketlerinin Küresel Şirket Haline Getirilmesi Yolları, İTO yayınları, No:2004-60 İstanbul.

UNCTAD (2002). Trade And Development Report 2002, New York.

Vural, D.& Gençer, C.& Karadoğan, D. (2014). Ulaştırma Uygulamalarına Yönelik Çok Modlu Model Önerisi Savunma Bilimleri Dergisi, cilt 13, sayı 2, sayfa 2.

Yardımcıoğlu, M.& Kocamaz, H.& Özer, Ö.(2012). Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetlerinde Yöntemleri, I Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu 1-2 Ekim 2012, ss.245-256.

Yarmalı, H.Ö. (2010). Lojistikte Pazarlama, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.

Yarmalı, H.Ö.& Baykara, M.& Şen, Y.S. (2013). Lojistik Sektör Raporu 2013, Mavi Ofset, İstanbul.

www.isgüvenliksağlık.blogspot.com.tr./2014/02/dunya-ekonomisinde-lojistiğin-yeri-ve.html.

Zeng, W.& Lou, H. (2006). Local Gavernment Management, Pekin Universitiy Press, First Press, China.

Zhou, T.Y.(2008). Chinese Administrative Reforms 30 Years, Shi Jie Press Group, Shang Hai.

Wang, Y.& Yao, Y. (2003). Sources of China's Economic Growth 1952-1999: Incorporating Human Capital Accumulation, China Economic Review (14), p.44.

Wu, A.M. (2009). Four Great Inventions of Nacient China and its Influence in the World. 1997/2.

World Bank (2007). Connecting to Compate: Trade logistics in the Global Economy s.2.

World Bank (2010). Connecting to Compate: Trade logistics inthe Global Economy s.28.

World Bank (2014). The Logistics Performance Index and Its Indicators, Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Economy, 1-60.

Qian, Y. (1999). The Process of China's Market Transition (1978-1998): The Evolutionary, Historical and Compature Perspectives, Stanford University, p.34.

http://politikaakademisi.org/2014/12/11/siyasal-sistemler-cin-halk-cumhuriyeti/

http://www.stats.gov.cn, 2016

http://scottgrannis.blogspot.com.tr/2014/10/how-china-could-explain-decline-in-gold.html.

https://disticaretnet.com/blog/cin-in-dunya-ekonomisindeki-yeri.

www.mfo.gov.tr/cin-halk-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfo

- T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, http://www.hazine.gov.tr.

http://www.slideshane.net/mabets/lojistik-ve-tedarik-zinciri-yonetimi.

(www.ec.europea.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm.).