

Ulaşım Sektöründe Lojistik Koridorlarının Ekonomiye Etkisi

Sevgi Sezer, Uludağ Üniversitesi, TR
ssezer@uludag.edu.tr

Öz

Geçmişten günümüze insanlar ihtiyaçlarını karşılamak için doğayla ve birbiriyle olan ilişkilerinde kendilerine fayda yaratma sürecini etkin bir şekilde sürdürebilmek için yer değiştirme ihtiyacı hissetmektedirler. Ayrıca insanlar kendilerine fayda sağlayan metalleri de taşımak durumundadırlar. İnsanlar arasındaki etkileşimin gerek ekonomik gerekse sosyal anlamda arttığı günümüz dünyasında yer değiştirme ve taşıma talebi, yani ulaşım talebi, gün geçtikçe artmaktadır. Bu talep artışı ise ulaştırma sektörünün önemini ortaya koymaktadır. Ulaştırma sektörü içinde yer alan lojistik sektörünün de dünya ticaret hacminde yeri tartışılmaz bir hal almıştır. Dünyanın her yerinde lojistik koridorları, toplumların can damarlarıdır. Lojistik koridorlarındaki darboğazların ve tıkanmaların etkileri, bütün ülkelerin ekonomik, siyasal ve kültürel yapılarına katlanarak yansımaktadır. Lojistik koridorlarının şehirlere, şehirlerin ticarete yeni boyutlar kazandırdığı yirmibirinci yüzyılda, ürünlerin, hizmetlerin ve bilgilerin hiçbir engele takılmadan, dünya ölçeğinde dolaşması dünyadaki bütün savaşların sonunu getirecektir. Ülkelerin yıldan yıla gelişen lojistik ve ticaret koridorları, dünya barışının en büyük ve en önemli sigortasıdır.

Dünyadaki lojistik koridorlarının ekonomik ve siyasal önemleri nedeniyle; Avrupa Birliğinde Tek Pazarın tamamlanması ve Avrupa Ekonomik Alanının (EEA) oluşturulmasının devamı olarak uluslararası mobilitenin artması, Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkelerinde (CEEC) meydana gelen değişiklikler, dünya ticaretinde artan karşılıklı bağımlılıklar, AB'nin Ortak Ulaştırma Politikası "dışsal boyutlar"ı yaklaşımının geliştirilmesine neden olmuştur. Bu yaklaşımın sonucunda Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri ile daha ileri düzeyde işbirliği sağlamak amacıyla en önemli alanlardan biri olan ulaştırma alanında anlaşmalar imzalanmıştır. Ekim 1991'de Avrupa Parlamentosu ve Komisyonunun birlikte düzenlediği Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı gerçekleştirilerek, sektörel bazda çalışma grupları oluşturulmuştur. Haziran 1997 tarihlerinde Helsinki'de gerçekleştirilen III. Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansında Koridor sayısı 10'a ulaşmış ve çalışmaların dört ana ulaştırma alanı içinde yürütülmesi kabul edilmiştir. Bu bilgiler ışığında çalışmamızın amacı; III. Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansında belirlenen IV. lojistik koridorunun ekonomik etkilerini araştırmak olacaktır. Bu koridorun seçilme nedeni ise koridorun Avrupa'yı Güneydoğu Avrupa'ya bağlaması ve toplam uzunluğunun 3.258 km olmasıdır. Ayrıca koridorda karayolu, demiryolu, ferry bağlantısı, hava ve deniz limanları ve kombine taşımacılık yapılmaktadır. Koridorda çoklu taşıma türleri bir arada bulunmaktadır ve Berlin-Dresden-Numberg (Almanya)-Prag-Bmo (Çekoslovakya), Viyana (Demiryolu)-(Avusturya), Bratislava- (Slovakya), Gyor-Budapeşte-(Macaristan) Arad-Craiova-Bucharest-Köstence (Romanya), Sofya-Plovdiv (Bulgaristan) –Selanik (Yunanistan), İstanbul (Türkiye)'yi bağlamaktadır.

Çalışmada ulaştırma sektörü içinde lojistik koridorlarının ekonomik etkileri IV. lojistik koridorunun geçtiği ülkelerin ulaşılabilen makroekonomik değişkenleri panel veri analizi yapılarak ortaya konulmaya çalışılacaktır. Çalışmada elde edilecek sonuçlar doğrultusunda ulaşım sektörü ile ilgili politika önerilerinde bulunulacaktır.

Anahtar kelimeler : Ulaşım ekonomisi, ulaşım sektörü, lojistik sektörü, lojistik koridoru.

JEL Kodu : R41, R48, R1.

THE IMPACT OF LOGISTICS CORRIDORS TO THE ECONOMY IN THE TRANSPORT SECTOR

Sevgi Sezer, Uludağ University, TR
ssezer@uludag.edu.tr

Abstract

From past to present, people feel the need of relocation to meet their needs and to sustain the process of creating benefits for themselves effectively in their relationship with nature and with each other. People are also required to carry the useful commodities. In today's world where has been an increase both social and economic in the interaction between people, relocation and carrying demand, ie transport demand is increasing day by day. This increase in demand, however, reveals the importance of the transport sector. The place of logistics industry which is located in the transport sector has become indisputable in the volume of world trade. Logistics corridors anywhere in the world, are the lifeblood of societies. The effects of bottlenecks and blockages in the logistics corridor are reflected exponentially to all countries' economic, political and cultural structures. In the twenty-first century that logistics corridors give new dimensions to cities and cities give new dimensions to trade; the circulation of products, services and information on a global scale without being hindered by any obstacles will bring the end of all wars. Countries' emerging logistics and trade corridors from year to year is the largest and most important insurance of world peace.

Due to the economic and political importance of logistics corridor in the world; the completion of the single market in the European Union and the increase in international mobility as a continuation of the creation of the European Economic Area (EEA), changes that occur in the Central and Eastern European Countries (CEEC), the growing interdependence in world trade, EU's Common Transport Policy has led to the development of the approach of "external dimension". As a result of this approach, in order to ensure further cooperation with Central and Eastern

European countries agreements have been signed in the transport sector which is one of the most important fields. In October 1991, the European Parliament and the Commission held together by performing the Pan-European Transport Conference, working groups have been established on a sectoral basis. In the III. Pan-European Transport Conference which was held in Helsinki in June 1997, Corridor numbers reached to 10 and execution of works in four main transport area was adopted. In the light of this information, the purpose of our study will be searching the economic impact of IV. logistics corridor which was identified in the III. Pan-European Transport Conference. The corridor connects Europe to Southeast Europe and its total length is 3258 km, thus, that is the reason for choosing this corridor. Also in the corridor road, rail, ferry connections, air and sea ports and combined transport are made. In the corridor there is a combination of multiple types of transportation and it connects Berlin-Dresden-Numberger (Germany)-Prague-Bmo (Czechoslovakia), Vienna (Railway) - (Austria), Bratislava-(Slovakia), Gyor-Budapest-(Hungary) Arad, Craiova-Bucharest-Constanta (Romania), Sofia-Plovdiv (Bulgaria)-Thessaloniki (Greece), Istanbul (Turkey).

In this study, the economic impacts of the logistics corridors in the transport sector, macroeconomic variables that can be accessed from the countries where IV. logistics corridor pass, will be attempted to be revealed by using panel data analysis. In accordance with the results obtained in this study, policy recommendations will be made on the transport sector.

Key words: Transport economics, transport industry, logistics industry, logistics corridor.