

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNDE LİMANLARIN ETKİNLİĞİ NASIL ARTTIRILIR?

How Is The Efficiency Of The Ports Increased In The Belt And Road Initiative?

Prof.Dr. Soner ESMER

Dokuz Eylül Üniversitesi ve İskenderun Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Hatay/Türkiye

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0614-7818>

ÖZET

Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road Initiative-BRI), 2013 yılında Çin tarafından ilan edilmiştir. Girişimde "Kuşak" olarak adlandırılan kara güzergâhlarında Çin-Avrupa arasında demiryolu hatları işletilmekte, "Yol" olarak adlandırılan denizyolu rotaları ile de deniz taşımacılığı sürdürmektedir.

Bu çalışmanın amacı, "Yol" üzerinde yer alan konteyner terminallerinin sürdürülebilir rekabet üstünlüğü elde etmeleri için dikkate almaları gereken stratejileri tespit etmektir. Bu amaca ulaşmak için, konteyner terminallerinin ana müşterileri olan konteyner gemi operatörlerinin liman seçiminde dikkate aldıkları kriterlere odaklanılmıştır.

Araştırma sonuçlarına göre güzergah üzerinde bulunan konteyner terminallerinin sürdürülebilir rekabet üstünlüğü elde edebilmeleri için konum, donanım, altyapı gibi klasik üstünlüklere sahip olmalarının tek başına yeterli olmadığı görülmüştür. İlave olarak limanların yer aldığı ülkelerin, BRI'ye dahil olan diğer ülkeler ve özellikle Çin ile aralarındaki "İkili anlaşmalar"ın önem kazandığı, ayrıca sadece "Yol" üzerinde değil, "Kuşak" üzerinde (ya da yakınında) yer almanın bir avantaj sağlayacağı ve demiryolu altyapısı ile bağlantıların bir rekabetçi üstünlük yaratacağı tespit edilmiştir.

Anahtar kelimeler: Kuşak ve Yol Girişimi, Konteyner, Terminali, Liman Seçim Kriterleri, İkili anlaşmalar.

ABSTRACT

Belt and Road Initiative (BRI) initiative was announced by China in 2013. In the initiative, railway lines are operated (Belt), and sea transportation is continuing with sea routes (Road) between China and Europe.

The purpose of this study is to identify the strategies that container terminals in sea routes need to take into account in order to achieve a sustainable competitive advantage. In order to achieve this goal, it has been focused on the criteria that container ship operators considered in port selection as the main user of the container terminals.

According to the results of the research, it is observed that the container terminals located on the route have not only sufficient with classical advantages such as location, hardware and infrastructure in order to achieve sustainable competitive advantage. In addition, it is seen that the bilateral agreements between the countries where the ports are located have gained importance especially with China and the other countries involving to the initiative.

Keywords: Belt and Road Initiative, Container, Terminal, Port selection criteria, Bilateral agreements

1. GİRİŞ

Küresel rekabette hayatta kalabilmek için küresel çaptaki eğilimleri takip etmek gerekmektedir. Bugünün dünyasında Endüstri 4.0 teknolojilerinin etkileri sadece üretim sektöründe değil, günlük hayatımızda da hissedilmektedir. Endüstri 4.0 teknolojilerinden birisi olan endüstriyel robotlar ile küresel üretimde iş gücüne bağlılığın azalması söz konusudur. Bu da gelecekte ucuz iş gücüne dayalı olarak küresel üretimi ve yatırımı çeken Çin gibi Uzak Doğu'da yer alan ve tüketim pazarlarına uzak olan ülkeler için bir tehdit unsurudur.

Üretimin sürekliliği, talebin sürekliliğine bağlıdır. Çin, yerel ekonomisindeki yavaşlama sonucunda hem küresel çapta hem de kendi iç bölgeleri arasındaki ticaretin azalması ile yüzleşmiştir (Timmer vd., 2016). İlave olarak gelişmiş ülkelerde Endüstri 4.0 teknolojileri ile yerel üretimin teşvik edilmesi ihtimali, halihazırda dünyanın üretim üssü olan Çin'i, üretimin sürekliliğini sağlamak için, çeşitli dış ticaret politikalarının yapılması ve bizzat Çin hükümeti tarafından birçok uluslararası anlaşmaların yapılması

kamu iştirakiyle işlettiği konteyner gemi hatlarına yaptığı önemli yatırımlar ile güçlendirmiş, aynı zamanda güzergah üzerinde bir çok liman yatırımı gerçekleştirmiştir. Ancak dünyanın bu önemli denizyolu güzergahında alternatif gemi hat işletmeleri ve liman işletmeleri de faaliyet göstermekte, başka bir ifadeyle Çin ile kıyasıya rekabet etmektedir. Bu çalışmanın temel motivasyonu bu rekabete dayanmaktadır. Bu çalışmada BRI'nin yol ayağında yer alan limanların sürdürülebilir rekabeti için dikkate alınmaları gereken stratejilere odaklanmaktadır. Çalışma kapsamında öncelikle liman rekabeti ve liman seçim kriterleri konusunda literatür incelenmiş, sonrasında nitel bir araştırma süreci ile BRI kapsamında sürdürülebilir liman rekabetinin temel unsurları aranmıştır.

2. LİTERATÜR TARAMASI: LİMAN REKABETİ VE LİMAN SEÇİM KRİTERLERİ

Limanlar ekonomik refahın ulusal ve uluslararası ekonomilere transferinde kritik bir öneme sahiptir (Yeo vd., 2008). Limanlar deniz ve kara taşımacılığı arasında bir ara yüz ve entegrasyon platform olarak lojistik ve üretim sektörüne, uluslararası ticarete hizmet vermektedir. Limanlar aynı zamanda hinterlandtaki ticari gelişim için de önemli roller ve fonksiyonlar üstlenmektedir. Bu fonksiyonların yerine getirilmesi için limanların etkili ve verimli işletilmesi gerekmektedir.

1990'lı yıllarda büyüyen küresel ticaret hacmi, özellikle konteyner taşımacılığını ve dolayısı ile konteyner terminal işletmeciliğinin önemini arttırmış, böylece terminaller arasında yoğun bir rekabet ortamı oluşmuştur (Robinson, 1998). Daha geniş bir çerçeveden bakılacak olursa liman rekabeti kendi içinde dört ana gruba ayrılabilir (Gross, 1990):

- ✓ Bir kıyı ya da bölgede yer alan limanlar arası rekabet,
- ✓ Farklı ülkelere hizmet veren limanlar arası rekabet
- ✓ Aynı ülke içinde hizmet veren limanlar arası rekabet,
- ✓ Aynı liman içinde farklı operatörler arasında rekabet
- ✓ Farklı taşımacılık modları arasında rekabet

Literatürde liman rekabeti ile ilgili çalışmalar incelendiğinde, bu çalışmaların genellikle liman seçim kriterlerine odaklandığı görülür. Limanların rekabet avantajını belirleyen birçok faktör bulunmaktadır. Bu faktörler arasında limanların güncel ekipmanlara sahip olması, limanın genişleme imkânları, önemli konteyner hatları ile yapılan kontratlar, besleme (feeder) rotalarının verimliliği, fiyat tarifeleri ve diğer limanlara göre operasyon verimliliği sayılabilir (Song ve Yeo, 2015). Son yıllarda bu kriterlere ilave olarak kuramsal sosyal sorumluluk gibi kriterler de kullanıldığı görülmektedir (Yuen vd., 2017).

Terminal türü açısından bakıldığında ise liman rekabeti ve liman seçimi çalışmalarının genellikle konteyner taşımacılığına yönelik olduğu görülmektedir. Ancak son yıllarda nadir de olsa kuru dökme yük taşımacılığına yönelik de çalışmalar da literatürde yerini almaya başlamıştır (Balcı vd., 2018). Bu çalışmaların bir özeti Tablo 1'de sunulmuştur. Bu çalışmalarda her ne kadar farklı tarafların liman seçimi, farklı metodolojilerle yapılsa da, daha önce bahsedildiği gibi bu çalışmalar ağırlıklı olarak konteyner taşımacılığı sektörüne yöneliktir.

Tablo 1'de görüldüğü gibi liman rekabetiyle ilgili çalışmalar, liman kullanıcılarının belirli kriterleri dikkate alarak birden fazla liman arasından kendine en uygun olan limanı seçme üzerine kurgulanmıştır. Günümüzde liman kullanıcılarının liman seçimi çok daha karmaşık bir hal almıştır. Limanların zaman içinde uluslararası tedarik zinciri ve lojistik içindeki rolünün değişmesi bunun en temel nedenlerinden birisidir. Liman kullanıcıları limanlardan yük elleçleme, depolama gibi temel hizmetler yerine çok daha karmaşık ve çok boyutlu hizmet taleplerinde bulunmaktadır. İlave olarak bu çalışmanın odak noktasında olduğu gibi BRI gibi uluslararası girişimler de liman rekabetini farklı bir boyuta taşımıştır. Bu çalışma liman rekabeti konusuna BRI kapsamında yaklaşmaktadır.

3. METODOLOJİ

Liman seçim kriterleri, liman kullanıcılarının bir limanı tercih ederken dikkate aldıkları unsurlardır. Dolayısıyla limanların müşteri çekebilmeleri ve rekabet edebilmeleri için bu kriterlere odaklanmaları gerekmektedir. Bu çalışmanın temel amacı BRI kapsamında limanların rekabetçi üstünlüklerini sürdürebilmeleri için hangi kriterlere odaklanmaları, hatta hangi kritere daha fazla önem vermeleri gerektiğini belirlemektir.

Bu araştırma daha geniş kapsamlı bir araştırmanın ilk sonuçlarını içermektedir. Çalışmada nitel bir araştırma süreci izlenmiş, yarı yapılandırılmış mülakatlar ile veri toplanmıştır. Yarı yapılandırılmış mülakat

teknîği nitel araştırmalarda konunun derinlemesine incelenmesi için ideal bir yöntemdir (Wilson, 2011). Literatür ışığında tasarlanan yarı yapılandırılmış mülakat formu ile konunun uzmanlarına danışılmış, kriterlerin BRI kapsamında değerlendirilmesi istenmiştir. Böylece BRI kapsamında liman seçim kriterleri elde edilmiştir.

3.1. Örneklem Seçimi

Denizyolu taşımacılığının iki temel unsuru, denizlerde yükün taşınması ve limanlarda yükün işlem görmesidir (Rodrigue, 2010). Başka bir ifadeyle gemi işletmeciliği ve liman işletmeciliği deniz taşımacılığının iki temel iş dalıdır.

Çalışmanın kapsamı gereği fikirlerine danışılan uzmanlar Tablo 2’de yer alan ve dünyada ilk 10 sırada yer alan gemi operatörlerinden seçilmiştir. Konteyner gemi operatörleri Alphaliner listesinden elde edilmiştir. Bu çalışma 20 katılımcı üzerinden yürütülmüştür.

Tablo 1: Literatürdeki liman seçim kriterleri

Kriterler	Yazar(lar)
Yıllık çalışma saati	Tang vd., 2008
Ulaşılabilirlik ve işlem kolaylığı	Tang vd., 2008; Yeo vd., 2008; Yeo vd., 2014
Yük hasar ve kayıp oranı	Balcı vd., 2018, Langen, 2007; Murphy ve Daley 1994; Tongzon 2009
Elleçlenen yük miktarı	Murphy ve Daley, 1994; Song ve Yeo, 2004; Tang vd., 2008; Tiwari vd., 2003; Tongzon ve Sawant, 2007,
Sorunları çözme yeteneği	Murphy ve Daley, 1994
Yükü teslim alma uygunluğu	Murphy ve Daley, 1994
Müşteri odaklılık	Balcı vd., 2018; Langen, 2007
Su derinliği	Tang vd., 2008; Tiwari vd., 2003
Verimlilik	Tongzon ve Sawant, 2007; Tongzon, 2009
Liman ekipmanları	Langen, 2007; Murphy ve Daley, 1994
Hinterlant bağlantıları	Langen, 2007; Tang vd., 2008; Yeo vd., 2008; Yeo vd., 2014
Bilgi servisleri	Langen, 2007; Murphy ve Daley, 1994
Lojistik maliyetler	Nir vd., 2003; Yeo vd., 2008; Yeo vd., 2014
Rıhtım ve vinç sayıları	Balcı vd., 2018, Tiwari vd., 2003
Hizmet verilen rota sayısı	Nir vd., 2003; Tiwari vd., 2003
Müşteri ihtiyaçlarına hızlı yanıt verebilme	Balcı vd., 2018, Tongzon, 2009
Limandaki kişisel iletişim	Langen, 2007
Liman idare ve yönetimi	Guy ve Urli 2006; Lirn vd., 2004
Liman tarifesi	Balcı vd., 2018, Guy ve Urli, 2006; Lirn vd., 2004; Tang vd., 2008; Tiwari vd., 2003; Tongzon ve Sawant, 2007; Tongzon, 2009
Limanın alt ve üst yapıları	Guy and Urli, 2006; Lirn vd., 2004; Tongzon ve Sawant, 2007; Tongzon, 2009
Liman lokasyonu	Balcı vd., 2018, Alonso ve Soriano, 2009; Guy ve Urli, 2006; Langen, 2007; Lirn vd., 2004; Malchow ve Kanafani, 2001; Nir vd., 2003; Song ve Yeo, 2004; Tongzon ve Sawant, 2007; Tongzon, 2009
Liman hizmetleri	Tongzon ve Sawant, 2007; Yeo vd., 2008; Yeo vd., 2014
Bölgesel merkez olma	Yeo vd., 2008; Yeo vd., 2014
Gemi sefer sıklığı	Langen, 2007; Malchow ve Kanafani, 2001; Nir vd., 2003; Tongzon, 2009
Gemi hizmet süresi	Tang vd., 2008
Özel yüklere yönelik elleçleme yetenekleri	Murphy ve Daley, 1994

Tablo 2: Dünyanın ilk 10 konteyner gemi ve terminal operatörleri

Sıra	Konteyner Gemi Operatörleri
1	APM-Maersk
2	MSC
3	COSCO Group
4	CMA CGM Group
5	Hapag-Lloyd
6	ONE
7	Evergreen Line
8	Yang Ming M.T. Corp.
9	Hyundai M.M.
10	PIL

Kaynak: <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> Erişim 23.10.2020

Veri toplama süreci Kasım 2020 ile Aralık 2020 arasında gerçekleştirilmiştir. Genellikle lokal acente ya da temsilciliklerden merkez ofise ulaşma yolu izlenmiş, her bir işletmeden orta ve üst düzeyde yer alan ve ağırlıklı operasyon faaliyetleri ile ilgilenen yöneticilere ulaşılmış, her işletme iki katılımcı ile çalışmaya



katkı sağlamıştır. Görüşme yapılan kişiler yargısal örnekleme yöntemiyle seçilmiş (Malhotra, 2008), böylece araştırma sorularına cevap verebilecek kapasitede kişilerin seçimi emniyet altına alınmıştır.

3.2. Nitel Araştırma Süreci: Yarı Yapılandırılmış Mülakat

Boddy (2016) 12 adet görüşmenin nitel araştırmalarda teorik doygunluğa ulaşmak için yeterli olduğunu ifade etmiştir. Diğer yandan teorik olarak yeni değişkenlerin üretilmediği noktada örneklem büyüklüğünün tatminkar bir seviyeye geldiği kabul edilmektedir (Bryman, 2008). Formu dolduran 20 katılımcı ile iki aşamalı yarı yapılandırılmış mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Mülakatın ilk aşamasında katılımcılara Tablo 1’de yer alan klasik liman seçim kriterleri gösterilmiş ve bu kriterler içinde önemli gördüklerini seçmeleri istenmiştir. İkinci aşamada ise katılımcılara BRI kapsamında liman seçimi için ilave bir kritere ihtiyaç duyulup duyulmadığı sorulmuştur. Mülakatların çoğu elektronik ortamda yürütülmüştür.

4. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Nitel araştırmaya süreci sonucunda toplam 16 değişken elde edilmiştir. Bu 16 değişken ve bu değişkenlere ilişkin kısa açıklamalar aşağıdaki gibidir:

1. *Limanın fiziksel yeterliliği*: Limanın rıhtım/iskeleleri, su derinliği, liman baseninin genişliği, manevra dairesi, yaklaşım kanalı gibi operasyona yönelik fiziksel altyapıları ifade etmektedir.
2. *Limanın ekipman yeterliliği*: Yük elleçlemede ve gemi manevralarında kullanılan tüm ekipmanları ifade etmektedir.
3. *Yük elleçleme hızı*: Özellikle rıhtımda gemiden yükün boşaltılması ve gemiye yükün yüklenmesi ile ilgili operasyon hızını ifade etmektedir.
4. *Yük elleçleme maliyetleri*: Liman tarifesi, navlunlar, ara elleçleme gibi tüm taşıma sürecindeki maliyetleri ifade etmektedir.
5. *Limanın mevcut lokal ve transit yük hacmi*: Limanın halihazırda elleçlediği yük miktarıdır.
6. *Limanın depolama olanakları*: Limanın depolama imkan ve kapasitesidir.
7. *Limanın BRI güzergahındaki lokasyonu*: Limanın BRI’nin denizyolu rotalarında yer aldığı lokasyondur.
8. *Limanın işletmecisi*: Liman işletmecilerinin lokal ya da küresel yapılanmasını ifade etmektedir (Küresel Terminal Operatörleri vb.).
9. *Limanın hinterlant (ulaşım) bağlantıları*: Limanın kara ve demiryolu ulaşım bağlantılarını ifade etmektedir.
10. *BRI’nin kara ayağına (Demir ipek yolu vb.) bağlantılar*: Limanın demiryolu bağlantılarının BRI güzergâhlarına erişim imkanlarını ifade etmektedir.
11. *Limanın müşteri ilişkileri*: Limanın müşteri temsilcilerinin hevesliliğini ifade etmektedir.
12. *Limanın hasar/kayıp performansı*: Liman içinde oluşan hasar ve kayıp yük oranını ifade etmektedir.
13. *Ev sahibi ülkenin Çin ile ikili ilişkileri (İkili anlaşmalar)*: Limanın yer aldığı ülke ile Çin hükümeti arasındaki anlaşmaların ve işbirliklerinin boyutunu ifade etmektedir.
14. *Ev sahibi ülkenin Çin ile ticari ilişkileri*: Limanın yer aldığı ülkedeki işletmeler ile Çin’deki işletmelerin aralarında iş ilişkilerinin boyutunu ifade etmektedir.
15. *Ev sahibi ülkenin transit yük mevzuatı*: Limanın yer aldığı ülkedeki transit yük mevzuatının sadelik ya da karmaşıklığını ifade etmektedir.
16. *Limanın entegrasyon (dikey/yatay) düzeyi*: Limanın başka limanlarla ya da gemi hattı, lojistik merkezler, kuru limanlar ya da lojistik hizmet sağlayıcıları gibi tedarik zincirinin diğer unsurları ile arasındaki entegrasyon düzeyini ifade etmektedir.

Kriterler en az 1 kez katılımcılar tarafından seçilmiş ya da önerilmiştir. Nitel araştırmanın doğası gereği tüm önerilen ya da seçilen kriterler dikkate alınmıştır. Kriterlerin kendi aralarında her hangi bir öncel sıralaması yoktur ve sonuçlar rastgele bir sıralama ile verilmiştir. Bulgulara ilişkin tartışmalara sonuç bölümünde yer verilmiştir.

5. SONUÇLAR

Konteyner taşımacılığını temel ulaşım altyapısı olan konteyner terminalleri arasında geçmişten bu yana birçok düzeyde rekabet süregelmektedir. Bu mevcut kıyasıya rekabete her geçen gün ilave boyutlar eklenmektedir. Nitekim BRI gibi küresel boyuta ulaşmış bir yapılanmada konteyner taşımacılığı için yeni bir bakış açısı ve rekabet düzeyi ortaya çıkmıştır.

Bu çalışmada “Yol” üzerinde yer alan konteyner terminallerinin sürdürülebilir rekabet üstünlüğü elde etmeleri için dikkate alınmaları gereken stratejileri tespit etmek üzere nitel bir araştırma süreci izlenmiştir. Konteyner terminallerinin ana müşterileri konteyner gemi hatları olduğu için sorular doğrudan hatlara yöneltilmiştir. Elde edilen kriterler literatür ile paralellik göstermekle birlikte literatürde olmayan yeni kriterler de katılımcılar tarafından önerilmiştir.

Limanın fiziksel olanakları, tarifesi, sahip olduğu ekipmanları, yük elleçleme hızı, mevcut yük hacmi, depolama olanakları, hinterlanda ulaşım bağlantıları, müşteri ilişkileri ve kayıp/hasar oranları gibi kriterler halihazırda literatürde yer alan kriterleridir. Diğer yandan BRI kapsamında önerilen kriterlerin önerilmesi çalışmadan beklenen sonuçların elde edilmesine yol açmıştır. Limanın BRI'nin “Kuşak” ayağına olan demiryolu bağlantılarının mevcudiyeti, limanın yer aldığı ülkenin Çin ile hükümetler arası ve işletmeler arası ticari ilişkileri, transit yük mevzuatı ve yatay/dikey entegrasyonlar gibi belirlenen kriterler araştırmanın orijinal bulgularıdır.

Araştırma mevcut haliyle keşifsel bir boyuttadır ve sonraki aşama için bir hazırlık özelliği taşımaktadır. Bu yönüyle bu çalışma geniş kapsamlı bir çalışmanın ilk aşamasıdır. Sonraki aşamada elde edilen bu değişkenlerin, bir çok kriterli karar verme metodolojisi ile kendi aralarında bir sıralama yapılarak önem derecelerinin belirlenmesi hedeflenmektedir. Böylece güzergahdaki limanların BRI kapsamında en fazla önem vermesi gereken değişkenler belirlenebilecektir.

KAYNAKLAR

ALONSO, L. G. ve SORIANO, J. S. (2009). Port selection from a hinterland perspective. *Maritime Economics and Logistics*, 11(3), 260-269.

BALCI, G, CETİN, İ.B. ve ESMER, S. (2018). An evaluation of competition and selection criteria between dry bulk terminals in Izmir. *Journal of Transport Geography*. Volume 69, May 2018, Pages 294-304

DU, J. ve ZHANG, Y. (2018) Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment? *China Economic Review* 47 (2018) 189–205

GOSS, R. (1990). Economic policies and seaport: Part 4 – strategies for port authorities. *Maritime Policy and Management* 17(4): 1–28.

GUY, E. ve URLI, B. (2006). Port Selection and Multicriteria Analysis: An Application to the Montreal-New York Alternative. *Maritime Economics & Logistics*, 8(2), 169-186.

<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>, 23.01.2019

<https://www.aa.com.tr/tr/politika/kusak-ve-yol-projesinde-bir-trilyon-dolarlik-bir-yatirim-yatiyor/1266866>, 20.01.2019

HUANG, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review* 40 (2016) 314–321.

KIM, A.R. (2016). A Study on Competitiveness Analysis of Ports in Korea and China by Entropy Wight TOPSIS. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 32(4) 187-194.

LANGEN, P. W. d. (2007). Port competition and selection in contestable hinterlands - the case of Austria. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 7(1), 1-14.

MALCHOW, M. ve KANAFANI, A. (2001). A disaggregate analysis of factors influencing port selection. *Maritime Policy & Management*, 28(3), 265-277.

MARK, J.J. (2014). “Silk Road,” *Ancient History Encyclopedia*. http://www.ancient.eu/Silk_Road/. 25.01.2019.



- MURPHY, P. R. ve DALEY, J. M. (1994). A Comparative Analysis of Port Selection Factors *Transportation Journal*, 34(1), 15-21.
- NIR, A.-S., LIN, K. ve LIANG, G.-S. (2003). Port choice behaviour--from the perspective of the shipper. *Maritime Policy & Management*, 30(2), 165-173.
- ORESTIS SCHINAS, O. ve WESTRAP, A.G. (2017). Assessing the impact of the maritime silk road *Journal of Ocean Engineering and Science* 2 (2017) 186–195.
- ROBINSON, R. (1998) Asian Hub/Feeder nets: the dynamics of restructuring. *Maritime Policy and Management* 25(1): 21–40
- SHEU, JIUH BIING ve KUNDU TANMOY (2018) Forecasting time-varying logistics distribution flows in the One Belt-One Road strategic context. *Transportation Research Part E* 117 (2018) 5–22.
- SONG, D. W. ve YEO, G. T. (2015). A Competitive Analysis of Chinese Container Ports Using the Analytic Hierarchy Process. In *Port Management* (pp. 339-359). Palgrave Macmillan UK.
- SONG, D.-W. ve YEO, K.-T. (2004). A Competitive Analysis of Chinese Container Ports Using the Analytic Hierarchy Process. *Maritime Economics & Logistics*, 6(1), 34-52.
- TANG, L. C., LOW, J. M. W. ve Lam, S. W. (2008). Understanding Port Choice Behavior—A Network Perspective. *Networks and Spatial Economics*, 11(1), 65-82.
- TIMMER, H., BUSSOLO, M., GOULD, D.M., LETELIER, R.A., NGUYEN, T.C., PANTEROV, G.L., SHAW, W., USHAKOVA, E., BURNS, A., IZVORSKI, I.V., PIGATO, M.A. ve SANCHEZ, C. (2016) The impact of China on Europe and Central Asia. Europe and Central Asia economic update. Washington, D.C.: World Bank Group. ISBN (electronic): 978-1-4648-0912-5.
- TIWARI, P., ITOH, H. ve DOI, M. (2003). Shippers' Port and Carrier Selection Behaviour in China: A Discrete Choice Analysis. *Maritime Economics and Logistics*, 5(1), 23-39.
- TONGZON, J. L. (2009). Port choice and freight forwarders. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45(1), 186-195.
- TONGZON, J. L., ve SAWANT, L. (2007). Port choice in a competitive environment: from the shipping lines' perspective. *Applied Economics*, 39(4), 477-492.
- YEO, G.-T., NG, A.K.Y., LEE, P.T.-W. ve YANG, Z. (2014) Modelling port choice in an uncertain environment, *Maritime Policy & Management*. 41:3, 251-267
- YEO, G.-T., ROE, M. ve Dinwoodie, J. (2008). Evaluating the competitiveness of container ports in Korea and China. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(6), 910-921.
- YU, H. (2017). Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*. Vol. 26, No: 105, 353–368.
- YUEN, KUM FAI, THAI, VINH V. ve WONG, YIIK DIEW. (2017). Corporate social responsibility and classical competitive strategies of maritime transport firms: A contingency-fit perspective. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 98 (2017): 1-13.