

Türkiye’de Lojistik Sektörünün İncelenmesi ve Sektör Araştırmasının Bulguları¹

Belis GÜLAY ŞAHİN²

Soner ÖZKAYA³

Öz

Ulaştırma sektörünün gelişimi incelendiğinde geçmişten günümüze kadar olan süreçte her alanın gelişimini yakından ilgilendiren bir hizmet sektörü olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum ülkelerin ekonomik, sosyal ve siyasi gelişimlerini önemli derecede şekillendirmesine neden olmuştur. Dünya üzerinde özellikle küreselleşmenin yaygınlaşması ile birlikte ülkelerin ulaştırma alanlarını geliştirmesi gün geçtikçe önemli hale gelmiştir. Ulusal ve uluslararası taşıma yollarının birbirine entegre olacak şekilde altyapı yatırımlarının yapılması insanların ve nesnelerin bir yerden bir başka yere naklini tam anlamıyla ulaştırmanın yer ve zaman faydası sağlamasına yardımcı olmaktadır. Günümüzde taşımacılık kavramı akla gelince lojistik olarak da ifade edilebilmektedir. Lojistik sektörü tüm dünyada son yıllarda gözde olan sektörlerin başında gelmektedir. Lojistik sektörünün tüm dünyada büyüme potansiyelinin olması kendi sektör gelişimine katkı sağladığı gibi diğer sektörlerinde gelişimine katkı bulunmaktadır. Bununla birlikte ülke ekonomilerine doğrudan veya dolaylı olarak etki etmektedir. Ulaştırma ve depolama kavramı lojistik sektörünün alt birimlerinden biri olduğu için bu çalışmaya konu olmuştur. Buradan yola çıkarak bu çalışmada lojistik ve ulaştırma kavramları hakkında genel olarak bilgilere yer verilmiştir. Lojistik sektörünün alt birimi olan ulaştırma kavramı incelenerek önemi ortaya koyulmuştur. Türkiye’de lojistik ve ulaştırma sektörünün tarihsel gelişim süreci incelenmiş ve lojistik işletmelerinin ulaştırma ve depolama bakımından Türkiye ekonomisindeki payı ve katkısı değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Ulaştırma, Ulaştırma Sistemleri, Taşımacılık, Ekonomi.

Atıf İçin / For Citation: Gülay Şahin, B. ve Özkaya, S. (2020). Türkiye’de Lojistik Sektörünün İncelenmesi ve Sektör Araştırmasının Bulguları. Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi – USBED Cilt 2, Sayı 2, 113-137. <https://dergipark.org.tr/pub/usbed>

Makale Türü / Article Type: Araştırma Makalesi
Gönderilme Tarihi / Submission Date: 30.08.2019
Kabul Tarihi / Accepted Date: 07.04.2020

¹“Türkiye Ekonomisinin Gelişmesine Lojistik İşletmelerinin Katkısı” başlıklı Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Mart 2018 Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezinden üretilmiştir.

² Dr. Öğrt. Üyesi; Maltepe Üniversitesi, Türkiye. E-mail: belisgulay@maltepe.edu.tr, ORCID: 0000 – 0002 – 0204 – 5507

³ Yüksek Lisans Öğr.; Maltepe Üniversitesi, Türkiye. E-mail: ozkayasoner@hotmail.com, ORCID: 0000 – 0002 – 0618 – 9495



Results and Industry Research of Examination of Logistics Industry in Turkey

Abstract

When the development of the transportation sector is examined, it emerges as a service sector which closely related to the development of every field from the past to the present. Therefore it affects forming of countries economic, social and politics improvements. With globalisation process progress of transportation areas of countries becomes significant day by day. Infrastructural investments such as integrating national and international transport routes are helping to ensure that transferring people and objects from one place to another and benefit from the space and time to transport. Nowadays, the concept of transportation can be expressed as logistics. The logistics sector is one of the most popular sectors in the world in recent years. The fact that the logistics industry has growth potential all over the world contributes to the development of its own sector and contributes to its development in other sectors. However, it has a director in direct impact on the countries’ economies. The concept of transportation and storage has been the subject of this study because it's of the sub-units of the logistics sector. From this point of view, this study provides general information about logistics and transportation concepts. The concept of transportation, which is the sub-unit of the logistics sector, has been examined and high lighted. Historical development of logistics and transport sector in Turkey has been examined and share and contribute of logistics business on economy of Turkey in terms of transport and storage is evaluated.

Key Words: Logistics, Transport, Transportation Systems, Transportation, Economy.

1. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN İNCELENMESİ

1.1. Türkiye’de Ulaştırma Sektörüne Genel Bir Bakış

1.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu ulaştırması ülkemizde çok eski asırlara dayanan bir altyapıya sahiptir. M.Ö 2500-3000 yıllarında Anadolu toprakları üzerinde Sümer, Babil ve Asur devletleri askeri ve ticari amaçlarını gerçekleştirmek için yollar inşa ettikleri bilinmektedir. Anadolu’nun Asya ve Avrupa kıtalarını birleştiren stratejik bir konum bölgesinde olması nedeniyle Roma, Timurlenk ve Osmanlı ordularının batı ile doğu arasında seferler yaparken sürekli Anadolu’dan geçmişler ve kendi ihtiyaç ve amaçlarına göre yollar inşa etmişlerdir. Bu nedenle daha sonraki dönemlerde Anadolu’yu kateden baştanbaşa birçok karayolu yapılmıştır.

Bu yolların arasında en önemlisi M.Ö. 521-486 yılları arasında yaşamış olan Pers İmparatoru Dara’nın M.Ö. 512 yılında Lidya devletinin başşehri olan “Şart” kasabasından başlayan Ankara ve Cizre üzerinden geçerek İran’ın merkezinde bulunan “Sus” şehrine kadar uzanmaktadır. Bu yol 2.165 kilometre uzunluğuna sahip olan “Kral



yolu” dur. Anadolu Topraklarında Romalılar da kendi dönemlerinde 10.000 kilometre uzunluğunda karayolu meydana getirmişlerdir. Anadolu toprakları üzerinden bulunan bu tarihi yollara “İpek yolu”, “Baharat yolu” ve “Bakır yolu” gibi isimlerle anılmıştır (Gürdal, 1995:80).

Selçuklu devleti döneminde yollar ve köprüler inşa edilmiştir. Bu yollar özellikle askeri ve ticari amaçlar için ulaşımı sağlayan yapıtlar olarak da ifade edilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde karayolu ulaştırması yapımında büyük gelişmeler görülmüştür. Örnek vermek gerekirse Kanunu Sultan Süleyman zamanında yapılan yolların yanı sıra Mimar Sinan tarafından Anadolu ve Rumeli’de yapılan köprü ve geçitlerin sağlamlığı ve estetiği bakımından büyük önem ve gelişme kazanmıştır. Bu yapıtlar günümüze kadar özelliğini korumakta ve bugün dahi bu eserlerden yararlanılmaktadır (Gürdal, 1995:81).

Osmanlı döneminde, Roma ve Selçuklu uygarlıklarının kurduğu eski yol şebekesinden yararlanılmıştır (Orhon, 1983:8). Türkiye’de karayolu ulaştırması Cumhuriyet ilan edildiğinde toplam ülke sınırları içerisinde 18.350 km uzunluğundan oluşan karayolu ulaştırma altyapısı bulunmaktaydı. Bu yollardan bir bölümü 13.900 km’si Stabilize şose yol, diğer bölümü oluşturan 4.450 km’lik kısmı ise toprak yoldan oluşmaktaydı.

1923 yılında Mustafa Kemal Atatürk bir konuşmasında yolun önemini şu şekilde ifade etmiştir. Ülke yollarının çağa uyum sağlayacak düzeye ulaşması için hızla ülke programının en başına koyulması gerekliliği bahsetmiş ve “bu başarıldığında ülkede hüküm süren yoksulluk ve sefaletle çare bulunmuş olacak” diyerek ülke kalkınmasında yolun önemini vurgulamıştır.

Bu hedefler doğrultusunda ülke ulaştırma politikasının temelini oluşturan kültür, sanat ve eğitimin yaygınlaşması kapsamında ülkenin tamamına hizmet eden ulaşılmayan yerlere veya bölgelere ülke kaynaklarını kullanarak gidilebilir ve kullanılabilir hale getirerek bölgeler ve/veya yerler arasında seyahat süresini kısaltan bir ulaşım sistemi hedef olarak belirlenmiştir (Telli, 2015:132).



Cumhuriyet döneminden sonra ülkemizde özellikle 1950’lerden başlayarak karayolu yapımına ve gelişimine büyük önem verilmiştir. Karayolunda yolcu ve yük taşımacılığı hızla bir gelişme göstermiştir (Usta, 2008:41).

Ülkemizde 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. KGM’ nün görev ve sorumlulukları arasında yol güzergâhlarını tespit etmek ve bunlara yönler vermek, otoyol yapmak, yollar üzerinde köprüler, tüneller vb. gibi diğer yapıların projelendirilmesini yapmak ve aynı zamanda her türlü yapım, bakım ve onarım işlemlerini yürütmektir. KGM’ nün aynı zamanda sorumlulukları arasında yapılan yolun, trafiğin vb. projelerin sürekli ve güvenli bir şekilde devam etmesini sağlamaktır (Telli, 2015:132).

1.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Türklerin denizyolu ulaştırması ile tanışması Anadolu yarımadasına yerleşmesiyle başlamıştır. Ülkemizin Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olması nedeniyle deniz ticareti ve deniz nakliyatına başlaması denizlerde zaman içerisinde egemen olmuştur. Denizler üzerindeki bu egemenlik aslında zaman içerisinde çeşitli dönemlerde yaşanan sıkıntılı ve zahmetli süreçlerden geçerek bugünlere gelmiştir (Murat ve Şahin:2010:94-95).

Türkiye’de İmparatorluklar döneminde denizyolu ulaştırması 1536 yılında imzalanan kapitülasyonlar sonucu ülkemizin iç ve dış hat olmak üzere yolcu ve yük taşıma hakkı başta Fransa, Rusya, İsveç ve Hollanda gibi yabancı gemi işletmecilerine verilmiştir. Bu devirde karasularımızda yabancı gemiler serbestçe ulaştırma hizmetleri yapabildiklerini devir olarak ifade edebiliriz (Gürdal, 1995:70). Osmanlı devleti döneminde Türk kıyıları arasındaki deniz taşımacılığı hakkı yabancı devletlere bırakıldığı için başarılı olamamıştır (Karluk, 2009:263). Cumhuriyet döneminde kabotaj hakkı Türklere verilmesi ile deniz ulaşımı güçlü bir yapıya kavuşmuş ve kendi kıyılarımızda deniz ticareti yapma hakkı tanınmıştır (Murat ve Şahin, 2010:97).



Türkiye’de 1923 Tarihinde Lozan anlaşması ile kendi kıyıları ve karasularında (kabotaj hakkı) gemi işletme hakkını yabancı devletlerden geri alınmasından sonra devlet ve özel sektöre ait gemilerin Türk iskeleleri ve limanları arasında yük ve yolcu taşıma işlemine başlamıştır (Karluk, 2009:263). Türk deniz ticaretinin başlangıcı olarak kabul edilen Kabotaj Kanunu’na göre; “Türk karasularında ve Türk limanları arasında deniz ticaretini yapma hakkı Türk vatandaşlarına aittir”. 21.07.1982 Tarihinde 2581 Sayılı “Deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve Gemi inşa tesislerinin teşviki” kanunuyla birlikte Türk deniz ticaret filosu kapasite ve kalite yönünden hızla gelişme göstermiş ve bugün dünyanın en iyi filoları arasında yer almaktadır. Ülkemizin bugünkü kıyı şeridi toplamda 8.333 Km uzunluğundadır. Ülkemizin üç tarafı denizler ile çevrili olması deniz ulaşım yönünden jeostratejik, stratejik ve politik olarak önemli bir konuma sahiptir. Başlıca limanlarımız; İstanbul, İzmir, Mersin, İskenderun, Samsun ve Trabzon’da bulunmaktadır. Bunlardan özellikle İstanbul şehrimiz, Marmara denizi ve boğaz olması nedeniyle tarihten bugüne kadar önemli bir konuma sahip olmuştur (Telli, 2015:137).

Türkiye’de toplam olarak 172 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Bu limanların işletim hakları incelendiğinde 2 tanesi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından, 6 tanesi ise Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından işletilmektedir. Limanların işleten kurumlar açısından incelendiğinde; Kamu, belediye ve özel limanlar olmak üzere üç bölüme ayrılmaktadır.

Türkiye’de 172 adet limanın dağıtımınıza baktığımızda ise 21 adet kamu limanı, 23 adet belediye limanı ve 128 adette özel liman bulunmaktadır. Ülkemizde ve tüm dünyada olduğu gibi uluslararası ticaretin büyük bölümü en ekonomik ulaştırma olduğu için denizyolu ile yapılmaktadır (İMEAK DTO:2015:3).

1.1.3. Havayolu Taşımacılığı

1912 yılında ilk havacılık çalışmaları iki hangar ve küçük bir meydanda bugünkü Atatürk havaalanının yakınında Sefaköy’de başlamıştır. Ülkemizde 1925 yılında Cumhuriyetin ilanından sonra “Türk Tayyare Cemiyeti” kurularak sivil havacılığın



kurumsal temelleri atılmıştır. Atatürk’ün “İstikbal göklerde” sözü ile atılan bu adımlar doğrultusunda 1933 yılına gelindiğinde ise Cumhuriyetin 5 uçaklı filosu olarak bilinen ve “Türk Hava Postaları” olarak adlandırılan ilk sivil taşımacılığı oluşturulmuştur. Bu gelişmelerin sonrasında ülkemizde sivil havayolu kurmak ve taşıma yapmak için “Havayolları Devlet İşletme İdaresi” kurulmuştur.

Ulaştırma bakanlığına bağlı “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı” 1954 yılında kurulmuş. 1987 yılından, 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığı’nın ana hizmet birimi olarak görev yapması amacıyla “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)” adıyla yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 Sayılı Kanun ile birlikte SHGM finansal açıdan özerk hale gelmiştir. Ulaştırma Bakanlığı, SHGM’ nün yardımıyla sivil havacılık politikasını belirlemektedir. SHGM görevleri arasında ayrıca havayolu şirketlerinin ruhsatlandırma işlerinden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı’nın bünyesinde olan bir başka kurum ise “Devlet Hava Meydanları İşletme Genel Müdürlüğü” dür. DHMİ’ nin görevi ise Türk havalimanlarını işletme ve hava trafiğini denetlemektir (Telli, 2015:138-139).

Ülkemizde 14.10.1983 Tarihinde yürürlüğe giren 2920 sayılı kanun ile Sivil havacılık ulaştırma sektöründe özellikle 1980’lerden itibaren bir gelişme içine girmiştir. Bu dönem THY’nın standardizasyon ve modernizasyon çalışmaları kapsamında filosunu geliştirmeye başlamasıyla birlikte hizmet standartlarını yükseltmek amacıyla yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik avantajı olduğu için dış hatlara da yöneldiği görülmektedir. Havacılık sektöründe aynı dönemde özel sektör havayollarının sayısında, filo kapasitesinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar olduğu gözlenmektedir.

Havaalanı yatırımları konusunda 1980’li yılların sonunda ve 1990’lı yıllarının başında yeni havaalanı yapımından ziyade mevcut olanların standartlarının geliştirilmesine yoğunlaştırıldığı görülmüştür. Bu kapsamda hava trafik, haberleşme, kontrol, yer hizmetleri vb. hizmetlerin güvenlik ve kalitesini artırmaya yönelik yatırımlara devam edilmiştir. Havayolu ulaştırma sektörü yıldan yıla istikrarlı bir şekilde artış göstermekle birlikte gelen-giden yolcu ve uçak trafiğinde belirgin bir gelişme olduğu görülmektedir



(İTO: 2006:68).

1.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye’de demiryolu ulaştırması ülkenin yüzey şekillerinin engebeli ve ülkenin geniş olmasıyla birlikte sosyal, ekonomik ve politik yapının geleneksel özelliğinden dolayı Avrupa ülkelerine göre daha geç işletmeye açılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu devrinde ilk demiryolu şebekesi, karlılık ve politik çıkarları ön planda tutan yabancı girişimcilerin ve şirketlerin isteklerine göre tesis edilmiştir (Gürdal, 1995:75).

1851 yılında Osmanlı topraklarında 211 km uzunluğunda Kahire-İskenderiye hattı ve 23 Eylül 1856 tarihinde bugünkü milli sınırlarımız içinde 130 km uzunluğunda olan İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlamaktadır. (TCDD Faaliyet Raporu:2016:31). İzmir-Aydın demiryolu hattı yapma ve işletme hakkı İngiliz şirketine verilmiştir. Böylece ülkemizde yabancı sermaye ile ilk tren hattı işletilmeye başlanmıştır. Bu dönemde Kars-Sarıkamış demiryolu hattı da Ruslar tarafından inşa edilmiştir.

1872 yılında Osmanlı imparatorluğunda Haydarpaşa-İzmir hattı inşa edilerek, bundan sonraki yapılan demiryollarının büyük bir kısmı yabancı müteşebbisler tarafından yapılmıştır (Gürdal:1995:74-75). Osmanlı topraklarında toplamda yapılan 8.619 Km uzunluğundaki demiryolu hattından 4.136 Km’lik kısmı bugünkü milli sınırlarımızın içerisinde kalmıştır (TCDD Faaliyet Raporu:2016:31).

Cumhuriyet döneminde demiryolu politikasının ilerlemesi bir yandan ülkede yabancılar tarafından işletilen demiryollarını satın alarak millileştirmek diğer yandan ise yeni demiryolları yapmak gibi önemli amaçlara yönelinmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında gerçekleştirilen bu millileştirme politikasının yanında demiryolu hattı yapımına da büyük önem verilmiştir (Gürdal, 1995:76).

1933 yılında Türkiye’de demiryollarının uzunluğu 6900 kilometreye ulaşmıştır. Cumhuriyet’in onuncu yılı için hazırlanmış olan marş’ da “yurdun her tarafını demir ağlarla ördüğümüz” dile getirilmektedir (Gürdal, 1995:76). Demiryolu işletmeciliği için



24 Mayıs 1924 Tarihine ‘de 506 sayılı Kanunla Bayındırlık Bakanlığına bağlı “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuş. 31 Mayıs 1927 Tarihinde ‘de 1042 sayılı Kanunla “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” kuruldu. 27 Mayıs 1939 tarihinde ise kurulan Münakalât Vekâleti Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır (TCDD Faaliyet Raporu:2016:31).

Türkiye’de planlı bir çalışma ile kısa zamanda demiryolu şebekesi tesis eden “Devlet Demiryolları İdaresi” 1953 yılına kadar çalışmalarını başarılı bir şekilde sürdürmüştür. Ülkenin ekonomik bünyesine süratle ve kolaylıkla uyum sağlamak amacıyla 29 Temmuz 1953 yılında 6186 sayılı kanunla “Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları İşletmesi” (TCDD) haline getirilmiştir (Gürdal, 1995:76).

1.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Dünya ekonomisinin içerisinde ham petrol ve petrol ürünlerinin taşınmasında denizyollarının yanında boru hattı taşımacılığı da gelişim göstermektedir. Ancak bu durum Türkiye’de daha çok iç taşımacılık da karayolu tankerlerine bağlı kalmıştır. 1966 Yılında ilk boru hattı döşemesi TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı) tarafından Batman-Dörtüyük (İskenderun Körfezi) arasında yapılması ile işletmeye açılmıştır (Karluk, 2009:265).

1974 yılında Türkiye’de kurulan BOTAŞ (Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi) Irak-Türkiye Ham petrol Boru Hattı yapımını yürütmek ve işletme faaliyetlerinden sorumlu olmuştur. 1986 yılından itibaren ise doğal gaz ithalat, ihracat, iletim, satış ve depolama gibi ek faaliyetleri de sorumluluğuna eklenmiştir (BOTAŞ:2012:2).

Ayrıca boru hatlarıyla doğal gaz ve petrol taşımacılığı, boru hatları etüdü, mühendislik ve yapı işlerini geliştiren aynı zamanda transit boru hattı projelerinin tamamlanmasının sağlanması, pazarlama-satış ve depolanması gibi faaliyetleri de sürdürmektedir. Türkiye’de BOTAŞ enerji güvenliği sağlamada ve küresel enerji piyasasında etkin ve rekabetçi bir yol üstlenmesinde oldukça önemli bir role sahiptir (Telli, 2015:141).



1.1.6. Türkiye’de Lojistik Üs Merkezleri ve Son Durum Çalışmaları

Dünya’da lojistik sektörü hızlı bir şekilde ilerlemektedir. Bu ilerleme ile birlikte dünya ticaretin artması, her alanda hızlı teslimatın önem kazanması tüm sektörlerde çevresel duyarlılığın yayılması, organizasyonlarda yaşanan değişimler, kamu ve ulaşım sektörlerindeki yasal düzenlemeler, dış kaynak kullanımında artışın olması ve iletişim teknolojisinin kullanılması etkili olmuştur.

Ülkemizde diğer ülkelerde olduğu gibi yaşanan değişim ve gelişmeye karşı kayıtsız kalmamıştır. Lojistik sektöründe de başarılı olmak için diğer sektörlerde olduğu gibi altyapının doğru planlanması ile verimli kullanılması ile elde edilmektedir. Her ülke ürünleri rekabet sağlamak amacıyla müşterilerine ulaşmak için en iyi modern yöntemleri kullanmaya çalışmaktadır (Yapraklı ve Ünalın, 2017a:678). Dünya ticaret hacminin büyümesi lojistik faaliyetlerini de artırmaktadır. Lojistik sektöründe hızlı büyüme ve gelişme trendi iş süreçleri için bazı yenilik ve değişimleri de beraberinde getirmektedir.

Uluslararası ve Ulusal lojistik süreçleri içerisinde taşımacılık (intermodal, kombine ve çok modlu taşıma), stok ve depo yönetimi, (3PL) üçüncü parti lojistik işletmeleri, sigorta, gümrük vb. gibi lojistik hizmet ve faaliyet alanları belirtilmiştir. Tüm bu lojistik hizmetleri ve faaliyetleri mümkün olduğunca kaliteli, hızlı, az maliyetle ve birbirleri ile bütünleşmiş olarak sunulması gerekmektedir. Tüm dünyada pazarlamada zaman unsurunun etkisi lojistik faaliyet ve hizmetlerine olan talebi de özellikle artırmıştır. Bütün bunların sonucu kalifiyeli işgücü olarak hizmet veren uzmanlaşmış firmalar ve bu firmaların yoğun olduğu lojistik merkezlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Karadeniz ve Akpınar, 2011:52).

1.2. Türkiye’de Faaliyet Gösteren Lojistik Firmalarının Sınıflandırılması

Ülkemizde lojistik sektörü sermaye, ciro büyüklüğü, karlılık, çalışma prensipleri, anlayış ve örgüt kültürleri açısından birbirlerinden farklı yapılarda oluşan firmalardan oluşmaktadır. Basit bir şekilde sınıflandırma yapacak olursak aşağıdaki gibi



sınıflandırma yapmak mümkündür.

1. Çoğunlukla spot işlemlerle uğraşan küçük firmaların çalışma şekilleri geleneksel biçimdedir. Bu nedenle modern iş konuları anlayışından uzak günlük ve anlık işlerle uğraşarak varlıklarını sürdürmektedirler. Bu sebeple firmaların amacı ciro ve karlılığın ön planda olmasıdır.
2. Kökeni taşımacılık sektörüne dayanan ve yerli sermaye ile kurulan firmalar olarak bilinen piyasa şartlarını iyi bilen bir taraftan geleneksel diğer taraftan ise global olmaya çalışan KOBİ firmalarıdır. Bu firmaların örgütsel anlayışı geleneksel ancak ticari anlayışı ise büyümeye yöneliktir. Büyümek için pazarın büyümesi için çalışan firmalar olarak bilinmektedir. Köklü deneyimleri olan firmalardır.
3. Bir holding içerisinde yer alan büyüme ve gelişmeye sahip uluslararası alanda iş yapabilme yeteneğine sahip olan aynı zamanda global partnerleri olan ya da olmayan büyük firmalardır.
4. Yabancı firmaların uluslararası marka olma avantajlarını kullanarak Türkiye’deki şubelerinde güven veren ve bununla birlikte kendi standartlarında hizmet sunarak pazarın gelişmesine katkı sağlayacağına inanan aynı zamanda yerel avantajlarından yararlanmayı hedefleyen firmalardır.
5. Kuruluşları kargo şirketi düzeyinde olan ve sonrasında aynı isimle lojistik firması kuran ve önceki var olan kargo taşıma ağından faydalanarak yeni yatırımlarla sektörde lider olmayı amaçlayan ya da yeni ürün ve hizmetler sağlayarak pazar içerisinde ilgi çekmek ve yeni projelerle pazarın payını büyütme hedefleri bulunan firmalardır. İlk kez kendi alanında kalite ödülü alanları da bulunmaktadır (Bakkal ve Demir, 2011:11-12).

1.3. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Rekabet Düzeyi

Lojistik hizmet faaliyetlerini en basit bir şekilde tanımlayacak olursak mal akışını



düzenleyen ve bu sürecin devamlılığının sağlanmasıdır. Bu durum dünya ve Türkiye ekonomisinde büyük bir öneme sahiptir. Ayrıca lojistik sektörü iş alanı ve istihdam oluşturma yönünden büyüme potansiyeli oldukça olan bir ağ içermektedir. Küreselleşmeyle birlikte Dünya Ticaretinde “üretim fonksiyonunun asli bir parçası” ve “stratejik bir rekabet unsuru” haline gelen lojistik faaliyetleri mal akışını sınırlar arasında kesintisiz olarak sağlanması ve üretimin dünya pazarına “doğru zamanda, doğru yere ve doğru şekilde” ulaşması yönünde ve üretim süreci içerisinde stratejik bir konu olmuştur (MÜSİAD, 2010:23).

Lojistik sektöründe önemli yer tutan firmaların gerek meslek örgütleri gerekse akademi boyutlu eğitim çalışmasıyla deneyim, beceri ve eğitimlerini artırmak amacıyla yeni uygulamalar ile tanıştırmak aynı zamanda eğitim düzenleyici olarak lojistik sektörü içerisinde saygın bir yer edinmeyi amaçlamışlardır. Aynı zamanda son yıllarda üniversitelerde verilmekte olan lojistik eğitimi de lojistik sektörüne yetişmiş nitelikli insan gücü sağlama bakımından önemli bir kaynak oluşturmaktadır. Firmalar yazılım konuları içinde benzer bir gelişme gözlenmektedir. Kendileri için özel yazılım sipariş vererek ya da kendi bilgi işlemlerini oluşturarak müşteri servis hizmetlerinde rekabet edebilmektedirler. Firmalar üretici, müşteri ve tedarikçilerle internet ve uydu sistemleri kullanarak yoldaki yüklerin takibi, sevkiyat, mesafe ve maliyet konularında bilgisayar ortamında tespit edebilmekte ve bilgi transferi de yapabilmektedir (Bakkal ve Demir:2011:12-13).

1.4. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'ne Göre Türkiye'nin Yeri

Lojistik hizmetleri kalitesinin ölçülmesinde kullanılan kaynakların verimlilik konusundaki çıktıları, yani ürün ve hizmetin algılanma sürecinde yaşanan aşamaların başarısının tespiti için performans ölçümü büyük önem arz etmektedir. Bir ülkenin veya kurumsal bir firmanın rekabet piyasasındaki yerinin belirlenmesi sürecinde performans ölçümü önemli bir etkidir. Performans ölçümünün yapılmasının amacı yapılan işin kalite ve verimliliğini ölçmek için yapılmaktadır.

Temel lojistik faaliyetlerinin performansını ölçmek için bazı göstergeler mevcuttur.



Aynı zaman uluslararası lojistik içinde taşımacılık, depolama, ülke içindeki gümrük kapıları, ödeme sistemleri, kargo konsolidasyonu vb. gibi birçok kriteri bulunmaktadır. Bu nedenle bir ülkenin lojistik performansının ölçülmesi sadece bir gösterge ile ölçmeye çalışmak oldukça zordur. Bu sebeple bir ülkenin iyi bir lojistik performansı endeks değerine sahip olup olmadığı konusunda bazı unsurlar veya kriterler çerçevesinde belirlenmesi daha iyi olacaktır. Bu amaçla ülkelerin kendi aralarındaki rekabet düzeylerini ölçmek için Dünya Bankası lojistik sektörü içerisinde akademik camia partnerleri, iş hayatındaki profesyonellerden oluşan dünyanın birçok yerinde çalışan üst düzey yöneticilerin tecrübe ve bilgilerine dayanarak geliştirmiş oldukları anket üzerinden puanlama yaparak değerlendirmektedirler.

LPE'nin girdi ve çıktı bileşenleri bulunmaktadır. Bu bileşenler incelendiğinde gümrük, altyapı, lojistik yeterliliği ve kalitesi girdiler kısmı oluşurken; zamanlama, uluslararası sevkiyatlar, takip ve izleme çıktıları kısmını oluşturmaktadır (Yapraklı ve Ünal, 2017b:593-595).

Bir ülkenin lojistik sektöründeki faaliyetlerini etkin bir şekilde yürütebilmesi amacı ile bu kriterler aracılığıyla hangi alanlara dikkat edilmesini gerektiğini işaret etmektedir. Bu kriterleri incelediğimize gümrük ve altyapı konuları daha çok devlet politikası ve yatırımlarıyla ilgilidir. Diğer kriterler ise çoğunlukla özel sektör firmalarının performanslarını ilgilendirmektedir. Bunlara ek olarak takip edilebilirlik kriteri ise lojistik sektörü içerisinde bilgi teknolojilerinin etkin kullanımınıdır. Diğer taraftan lojistik performansında hizmet kalitesi ve zamanlama kriterleri de müşterilerin beklentilerini karşılamasının önemine dikkat çekmektedir. Lojistik Performans Endeksinin bakış açısına göre lojistik sektörünün performansı ana lojistik faaliyetlerinde başarılı olabilmek için devlet kurumları, özel sektör ve müşteri beklentilerini de içine alarak bir bakış açısına bağlı olduğu ortaya çıkmaktadır (Demir, 2013:9).



2. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

2.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Türkiye ekonomisinin gelişmesine lojistik işletmelerin katkısı bu çalışmada ulaştırma ve depolama bakımından ele alınmıştır. Bu amaçla 2000-2016 yılları arasında Türkiye ekonomisindeki gelişimi ve değişimi incelenerek lojistik sektörünün payı ve katkısı değerlendirilmiştir. Bu incelemede özellikle 2000 ve 2016 yılları arasında olmasının amacı lojistik alanında Türkiye pazarına 3PL işletmelerinin 2000’li yıllardan sonra faaliyete geçmesidir. Kısaca bu gelişmeleri aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür.

Türkiye’de lojistik sektöründe özellikle yük bazlı olarak faaliyet gösteren 3PL şirketleri 2000’li yıllarda kurulmuş ve zaman geçtikçe büyüme hızlarında artış meydana gelmiştir (Akiş, 2016:4). Türkiye’de genel olarak lojistik sektörü emekleme devresini geride bırakarak bu yıllarda yerli ve uluslararası şirketler ile iş birliği yapmıştır. Sürekli olarak hizmet kalitesi artırabilen dinamik bir sektör haline gelmiştir. Bununla birlikte lojistik sektörü içerisinde çeşitli strateji ve politika uygulamaları geliştirmeye başlamıştır (Bakkal ve Demir, 2011:8-9).2000’li yıllar itibariyle lojistiğin öneminin kavranması ile birçok işletme örgüt içi yapılarını tekrardan düzenleyerek lojistik ve tedarik zinciri adına departmanlar kurmuştur. İşletmelerin gerçekleştirdiği faaliyetlerde tek başına olmadıklarının farkına varmış ve kendi içinde buldukları tedarik zincirlerinin başarısını sağlamak için önemler almaya çalışmışlardır. Bu gelişmeler sonucunda bütünleşik lojistik hizmeti sunan birçok lojistik firması Türkiye’de faaliyete geçerek hızla gelişim göstermiş ve büyümüşlerdir. Bu gelişme ile ülkenin dünya lojistik pazarı içinde yer almasını sağlamıştır (Tek ve Karaduman, 2012:16-17). Bu gelişmelerle birlikte doğrudan ya da dolaylı bir şekilde ülke ekonomisine katkısı bu çalışmaya konu olmuştur. Lojistik sektörünün ulaştırma ve depolama bakımından Türkiye ekonomisine katkısı değerlendirilmiştir.

2.2. Araştırmanın Yöntemi

Türkiye ekonomisinin gelişim süreci 2000-2016 yılları arasında TÜİK verilerinden elde edilerek değerlendirme yapılmıştır. Bu amaçla; Türkiye nüfusu bakımından, GSYH



üretim bakımından kişi başına düşen tutar, GSYH üretim bakımından tüm sektörler, GSYH bakımından ana faaliyet kollarına göre sektörlerin dağıtımı, Türkiye’nin ana faaliyet kollarına göre büyüme oranları, Ulaştırma, depolama bakımından lojistik sektörünün payı, ulaştırma ve depolama bakımından lojistik sektörünün diğer sektörler ile karşılaştırılması, toplam dış ticaret hacmi, dış ticarete taşıma yollarına göre ihracat ve ithalat olmak üzere dağılımı, Türkiye’nin ana faaliyet kollarına göre büyüme oranları ile LPE’nin karşılaştırılması, Ulaştırma ve depolama bakımından lojistik sektörü ile LPE’nin karşılaştırılması konuları değerlendirmeye alınmış ve araştırmanın amacına uygun olarak incelenmiştir.

2.3. Türkiye Ekonomisi

Türkiye ekonomisi bu bölümde araştırma bakımından 2000-2016 yılları arasındaki durumu değerlendirilmiştir. Bu amaçla Türkiye nüfusu bakımından, GSYH üretim bakımından kişi başına düşen tutar, GSYH üretim bakımından tüm sektörler, GSYH sektör dağıtımı (Sanayi, Tarım, Hizmet) oranları, GSYH bakımından ana faaliyet kollarına göre büyüme rakamları ve toplam dış ticaret (ithalat+ihracat) olarak gelişimi ve değişimi yönünden incelenmiştir.

2.3.2. GSYH Üretim Bakımından Türkiye Ekonomisi

2000-2016 yılları arasında Türkiye Ekonomisi değerlendirilirken Türkiye nüfusu, GSYH kişi başına düşen tutar ve GSYH tüm sektörler (cari fiyatlarla) bakımından ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Ekonomisi (Cari Fiyatlarla)2000-2016 yılları arasında Türkiye nüfusu 2000 yılında 64 milyon 269 bin kişi iken, 2016 yılında 79 milyon 278 bin kişiye yükselmiştir. GSYH kişi başına düşen tutar bakımından karşılaştırma yapıldığında ise 2000 yılında 2.656 TL iken, bu tutar 2016 yılında yükselerek 32.904 TL olmuştur. Genel bir değerlendirme ile Türkiye nüfusu ve GSYH kişi başına tutar istikrarlı bir şekilde gelişim göstermiş ve bu trendi gelecek yıllar içinde aynı düzeyde değişim ve gelişim olacağı ön görülmektedir.



GSYH üretim bakımından Türkiye ekonomisinin gelişim süreci değerlendirildiğinde 2000 yılında 170.666.715 bin TL iken, bu tutar 2016 yılında yükselerek 2.608.525.749 bin TL olmuştur. 2000-2016 yılları arasında tüm sektörlerin tutar bakımından gelişimi incelendiğinde bir önceki yıla göre sürekli olarak artış gözlenmiştir. Bu bakımdan incelendiğinde en fazla artış %46,42 oranında 2002 yılında olurken, en az artış ise %0,44 oranında 2009 yılında olduğu gözlenmektedir.

2.3.3. GSYH Sektör Dağıtımı ve Türkiye Ekonomisinin Büyüme Oranları

Türkiye ekonomisi GSYH bakımından ana faaliyet kollarına göre; sanayi, tarım ve hizmet sektörlerinin paylarının gelişim ve değişim süreci kapsamında 2000-2016 yılları arasında değerlendirilmiştir. GSYH ana faaliyet kollarına göre Türkiye'nin büyüme oranları da incelenmiştir.

GSYH içerisindeki ana faaliyet kollarına göre sektörler incelendiğinde sanayi sektörü 2000 yılında %26,9 iken, 2016 yılında %28,2 payına yükselmiştir. Tarım sektörünün payı 2000 yılında %10,1 iken, 2016 yılında %6,2 payına azaldığı gözlenmiştir. Hizmet sektörün payı bakımdan ise 2000 yılında %52,6 iken, 2016 yılında %53,8 payına yükseldiği görülmektedir.

2000-2016 yılları arasında Türkiye ekonomisinde sanayi, tarım ve hizmet sektörleri GSYH içerisindeki payları ortalama olarak incelendiğinde sanayi sektörü %26,21, tarım sektörü %8,27, hizmet sektörü ise %53,77 oranında paylarının olduğu görülmektedir. Buna göre en fazla paya sahip olan sektör hizmet sektörü daha sonra sanayi sektörü ve en az paya sahip olan sektör ise tarım sektörü olmuştur.

2000-2016 Yılları arasında ana faaliyet kollarına göre Türkiye ekonomisinin ortalama büyüme oranı %5,11'dir. 2000-2016 yılları arasında en fazla büyüme oranı %11,1 oranında 2011 yılında, en az büyüme %0,80 oranı ile 2008 yılında olduğu gözlenmektedir. Türkiye ekonomisinin eksi oranda daralma gösterdiği yıllar bakımından incelendiğinde en fazla daralma %-6 oranında 2001 yılında, en az daralma %-4,7 oranında 2009 yılında olduğu gözlenmektedir.



2.3.4. Dış Ticaret Bakımından Türkiye Ekonomisi

2000-2016 yılları arasında dış ticaret bakımından Türkiye ekonomisi; ithalat ve ihracat miktarı, toplam dış ticaret hacmi, dış ticaret dengesi, ihracatın ithalatı karşılama oranı bakımından gelişimi ve değişimi incelenmiştir.

2000-2016 yılları arasında dış ticarete ihracat tutarı bakımından bir önceki yıla oranla artış ve azalış oranlarını değerlendirildiğinde en fazla artış %33,68 oranında 2004 yılında, en az artış ise %3,83 oranında 2014 yılında olurken, en fazla azalış %-22,64 oranında 2009 yılında, en az azalış %-0,43 oranında 2013 yılında olmuştur. Bir başka açıdan incelendiğinde bir önceki yıla oranla ihracat tutarında azalış olduğu yıllar; 2009, 2013, 2015, 2016 yılları olurken, diğer yıllarda ise bir önceki yıla oranla ihracat tutarında artış görülmüştür.

2000-2016 yılları arasında dış ticarete ithalat tutarı bakımından bir önceki yıla oranla artış ve azalış oranlarını değerlendirildiğinde en fazla artış %40,67 oranında 2004 yılında, en az artış %6,39 oranında 2013 yılında olurken, en fazla azalış %-30,22 oranında 2009 yılında, en az azalış ise %-1,78 oranında 2012 yılında olmuştur. Bir başka açıdan değerlendirildiğinde bir önceki yıla oranla ithalat tutarında azalış olduğu yıllar; 2001, 2009, 2012, 2014, 2015, 2016 yılları olurken, diğer yıllarda ise bir önceki yıla göre ithalat tutarında artış olduğu gözlenmektedir.

2000-2016 yılları arasında toplam dış ticaret tutar bakımından artış ve azalış yönünden incelendiğinde bir önceki yıla göre en fazla artış %37,84 oranında 2004 yılında, en az artış ise %3,53 oranında 2012 olurken, en fazla azalış %-27,22 oranında 2009 yılında, en az azalış %-0,91 oranında 2014 yılında olduğu gözlenmektedir. Bir başka açıdan değerlendirildiğinde bir önceki yıla oranla toplam dış ticaret tutarında azalış olduğu yıllar; 2001, 2009, 2014, 2015, 2016 yılları olurken, diğer yıllarda ise bir önceki yıla göre toplam dış ticaret tutarında artış gözlenmiştir. İhracatın ithalatı karşılması bakımından değerlendirildiğinde ise en yüksek %75,69 oranında 2001 yılında, en az karşılama %50,96 oranında 2000 yılında olmuştur.



2000 ve 2016 yılları arasında dış ticaret hacminde ihracat ve ithalat hacimlerinin grafiksel olarak karşılaştırılması yapıldığında ithalat değerinin fazla olduğu görülmektedir. Dış ticaret hacminin en yüksek değer ve en düşük eğer bakımından incelendiğinde ithalatta en yüksek değer 2011 yılında, en düşük değer 2001 yılında olurken, ihracatta en yüksek değer 2014 yılında, en düşük değer ise 2000 yılında gözlenmektedir. Dış ticaret dengesi bakımından en yüksek değer 2011 yılında olurken, en düşük değer 2001 yılında gözlenmiştir.

2.4. Lojistik Sektörü Bakımından Türkiye Ekonomisinin İncelenmesi

2.4.1. Ulaştırma, Depolama Bakımından Lojistik Sektörü

2000-2016 yılları arasında GSYH içinde ulaştırma, depolama bakımından lojistik sektörünün gelişimi ve değişimi değerlendirmeye alınmış ve incelenmiştir. 2000-2016 yılları arasında ulaştırma ve depolama bakımından lojistik sektörü 2000 yılında 15.026.317 bin TL iken, 2016 yılında bu tutar yükselerek 197.259.467 bin TL olmuştur. Ulaştırma, depolama bakımından lojistik sektörü bir önceki yıla oranla artış ve azalış tutarı bakımından incelendiğinde en fazla artış %56,17 oranında 2002 yılında, en az artış %3,81 oranında 2010 yılında olurken, 2009 yılında 2008 yılına göre %-7,65 oranında daralma gözükmektedir.

Ulaştırma, depolama payının değişim oranı olarak bir önceki yıla oranla artış ve azalışı değerlendirildiğinde en fazla artış %10,30 oranında 2012 yılında, en az artış %0,11 oranında 2006 yılında olurken, en fazla azalış %-10,58 oranında 2010 yılında, en az azalış %-0,21 oranında 2007 yılında olduğu gözükmektedir. Ulaştırma, depolama payının değişim oranının bir önceki yıla oranla artış ve azalışını gösteren yıllar bakımından incelendiğinde bir önceki yıla göre artış olan yıllar; 2001, 2002, 2006, 2008, 2012, 2014 yılları olurken, diğer yıllarda ise bir önceki yıla göre payın değişim oranı bakımından bir önceki yıla göre azaldığı görülmektedir.

2000-2016 yılları arasında Türkiye ekonomisinde ulaştırma ve depolama bakımından lojistik sektörünün gelişim seyri 2000-2008 yılına kadar miktar bakımından artış



oranında devam etmiş, ancak 2009 ve 2010 yıllarında 2008 yılının miktarına göre düşük kalmıştır. 2011 yılı itibariyle 2008 yılının seviyesini geçerek tekrar yükseliş seyrine geçmiştir ve ekonomik olarak tekrar gelişim gösterdiği yıllar olmuştur.

2000-2016 yılları arasında ulaştırma, depolama bakımından lojistik sektörü çeşitli yıllar bakımından genel bir değerlendirme yaptığımızda 2000 yılından 2002 yılına doğru Türkiye ekonomisindeki katkı payında yükseliş meydana gelmiştir. Ancak 2002 yılından sonra 2016 yılına kadar çeşitli yıllar itibariyle Türkiye ekonomisinde katkı payı azalmıştır. Çeşitli yıllarda payda yükseliş meydana gelmiş olsa da 2002 yılındaki gibi performansı yakalayamamıştır.

Ulaştırma, depolama bakımından lojistik sektörünün Türkiye ekonomisine katkısı incelendiğinde 2000 yılındaki (%8,80 payı) ile 2016 yılı (%7,56 payı) arasında karşılaştırma yapıldığında (-1,24) pay rakamı olarak azalma meydana gelmiştir. 2000 ve 2016 yılları arasında ulaştırma, depolamanın ortalama olarak payı incelendiğinde %8,80 oranında olmuştur. Bir başka yönden değerlendirildiğinde en fazla payı %10,17 oranında 2002 yılında olurken, en az payı %7,38 oranında 2011 yılında olmuştur.

2.4.2. Ulaştırma, Depolama Bakımından Lojistik Sektörünün Diğer Sektörlerle Karşılaştırılması

2000 ve 2016 yılları arasında ulaştırma, depolama bakımından lojistik sektörünün GSYH içindeki sektör sırası çeşitli yıllar itibariyle üçüncü, dördüncü ve beşinci sektör olarak değişiklik gösterdiğini ifade etmek mümkündür. Bu yılları detaylı olarak incelendiğinde tüm sektörler arasındaki pay bakımından üçüncü olduğu yıllar; 2001, 2003, 2004, 2005, 2006 yılları, dördüncü olduğu yıllar; 2000, 2002, 2007, 2008, 2009, 2012, 2015 yılları olurken, beşinci olduğu yıllar ise 2010, 2011, 2013, 2014, 2016 yıllarıdır. Bu durum hem ulaştırma, depolama da hem de diğer sektörlerin GSYH içindeki tutarlarının yükseldiğini veya azaldığını göstermektedir.

2000-2016 yılları arasında GSYH üretim bakımından sektörlerin ortalaması hesaplandığında %16,68 ortalama pay ile imalat sanayi sektörü birinci sırada, %11,72



ortalama payı ile toptan ve perakende ticaret sektörü ikinci sırada, %8,80 ortalama payı ile ulaştırma, depolama bakımından lojistik sektörü üçüncü sırada, %8,67 ortalama pay ile gayrimenkul faaliyetleri dördüncü sırada, %8,26 ortalama pay ile tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörü beşinci sırada, %6,43 ortalama pay ile inşaat sektörü altıncı sırada, %0,04 ortalama pay ile hane halklarının işverenler olarak faaliyetleri sektörü son sırada yer almaktadır.

2.5. Karşılaştırmalı Veri Analizleri

2.5.1. Türkiye'nin GSYH Büyüme Oranları ile LPE'nin Karşılaştırılması

LPE'nin Hesaplandığı yıllara göre GSYH büyüme oranları inceleme yapıldığında; GSYH 2007 yılında %5 oranında büyüme görülürken, 2008 yılında %0,8 oranında büyüme gerçekleşmiş ancak bir önceki yıla göre az büyümüştür. 2007 ve 2008 yılına göre 2009 yılında %-4,7 oranında ekonomide daralma gözlenmiştir. 2010 yılında 2009 yılındaki ekonomik daralmaya göre %8,5 oranında olumlu yönde büyüme gerçekleşmiştir. 2011 yılında ise 2007-2016 yılları arasındaki en fazla büyüme oranı olan %11,1 olduğu görülmektedir. Sonraki yıllardaki artışlar ise 2011 yılına göre az büyüme göstermiş olsa da olumlu yönde olup yıllara göre sırası ile 2012'de %4,8, 2013'te %8,5, 2014'te %5,2, 2015'te %6,1 ve 2016 yılında ise %3,2 olduğu gözlenmiştir. LPE derecelerinin ölçüldüğü seneler olan 2007-2016 yılları arasında GSYH Büyüme Oranlarını (%) değerlendirilmesi yapılacak olursa;

2007 ve 2010 yılları bakımından değerlendirme yapıldığında hem GSYH hem de LPE'de artış olurken, 2012 yılında 2010 yılına göre GSYH'da düşüş, LPE'nde artış olduğu görülmüştür. 2014 yılında 2012 yılına kıyasla GSYH artış görülürken, LPE'nin azaldığı görülmektedir. 2016 yılında ise 2014 yılına nazaran hem GSYH hem de LPE'nde azalma gözlenmiştir. Bir başka açıdan 2007-2016 yılları arasında değerlendirildiğinde GSYH azalış gözükürken, LPE'nde artış olmuştur.

2007-2016 GSYH büyüme oranı bu yıllar içerisinde büyük sayılabilecek dalgalanmalar görülmekte olup LPE'nde durumun daha farklı olduğu yani burada gerçekleşen artış



azalışların birbirlerinden çok uzak olmadığı görülmektedir. Yine bu yıllar içerisinde GSYH ve LPE’nde değişiklikler gerçekleşmiştir. Bu değişiklikler bazen aynı yönde bazen farklı yönde olmuştur. 2007-2010 yıllarında hem GSYH hem de LPE’nde artış, 2010-2012 yılları arasında ise GSYH’da azalış görülürken LPE’nde artış görülmüştür. 2012 ve 2014 yıllarında GSYH ‘da artış, LPE’nde azalış görülmüştür. 2014-2016 yıllarında hem GSYH hem LPE’nde azalış gözlenmiştir. Buradan istinaden GSYH ile LPE’nin birebir etkileşimde olduğunu ispat etmenin zor olduğu görülmektedir.

2.5.2. Ulaştırma, Depolama Bakımından Lojistik Sektörünün Payı ile LPE’nin Karşılaştırılması

2007-2016 arasında lojistik performans endeksinin hesaplandığı yıllar bakımından Ulaştırma, depolama bakımından lojistik Sektörünün oranları baz alınarak inceleme gerçekleştirilmiştir.

2007 ve 2010 yıllarının verileri bakımından değerlendirme yapıldığında ulaştırma, depolama da azalma gözlenirken, LPE’nde artış olduğu gözlenmiştir. 2010 ve 2012 yıllarının verileri değerlendirildiğinde ise hem ulaştırma, depolama da hem de LPE’nde artış meydana gelmektedir. 2012, 2014 ve 2016 yıllarının verilerinde ise ulaştırma, depolama ile LPE’nde azalış gözükmemektedir. Bu durumda 2007 ve 2010 yılındaki durum haricinde diğer senelerde ulaştırma, depolama ile LPE’nde benzer durumda hareket ettiğini söylemek mümkündür.

3. SONUÇ

Lojistik faaliyetler her zaman için ticaretin vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Yakın geçmişe kadar lojistik sadece taşımacılık olarak adlandırılırken günümüzde tedarik ve depolama faaliyetlerini kapsamakta ve hatta daha geniş kapsamlı olarak tedarik zinciri olarak adlandırılmaktadır. İnsanların ve çeşitli nesnelere bir yerden başka bir yere hareketliliği sosyal, ekonomik ve siyasi gelişim konularını yakından ilgilendirmektedir. Ulaştırma her alanı ilgilendiren bir hizmet olduğu için bir ülkede ulaştırma sistemleri, ulaştırma yolları ve araçları ne kadar çok gelişim gösterirse o ülkenin kalkınmasına



önemli derecede katkı sağlayacaktır. Bu yüzden ki bir ülkenin kalkınmasında en önemli rolü oynayan sektörlerin başında kara ulaştırmasına konu olan otomotiv sektörü gelmektedir.

Türkiye’de tam anlamıyla ulaştırma sektörüne verilen önemin anlaşılmaya başlanması ve gelişimi için önemli temellerin atılması Cumhuriyetin ilan edilmesiyle başlamıştır. Cumhuriyetin ilan edilmesiyle birlikte başta ülke sınırları içerisinde yer alan bütün ulaştırma sistemleri geliştirilmesi için önemli girişimlerde bulunulmuştur. Bu girişimlerle birlikte gidilemeyen yerlere ve bölgelere gidilebilir hale getirmek için önemli çalışmalar başlamıştır. Bu çalışmalarla birlikte bu çalışma içerisinde çeşitli kaynaklardan yararlanılarak kısaca özet geçmek ve bugünde o çalışmaların faydalarından yararlandığımızı da göz önünde bulundurursak olumlu yönde ulaştırma alanı gelişim göstermiş ve bunun etkisiyle diğer alanlarda gelişmiştir.

Bir ülkede ulaştırma altyapısının gelişmesi lojistik faaliyetlerini de yakından ilgilendirmektedir. Türkiye’de tam anlamıyla lojistik hizmeti vermeye başlayan 3PL firmaların 2000’li yıllardan sonra sektörde yer alması ve sonrasında hem yurtiçi hem de yabancı şirketlerle iş birliği yapması önemli gelişmelerdir. Bu gelişmelerle birlikte ülkemizde lojistik sektörünün rekabet düzeyi de gelişmiş ve dünya standartlarında hizmet vermeye başlamıştır. Türkiye’de lojistik sektörünün gelişmesi ve ulaştırma altyapılarına verilen önem ile birlikte sektörün ekonomiye katkısı önemli seviyelere gelmiş olduğu gözlenmektedir.

Günümüzde toplam ürün maliyetlerinin %5-20 oluşturan lojistik maliyetleri teknolojiye yatırım yapılarak düşürülmedikçe bu sektörünün ekonomiye katkısının artması beklenemez. Dünya’da bu oran ortalama olarak %14 altındadır. Bu oranın altına düştükçe rekabet avantajı da artmış olacaktır.

2000-2016 yılları arasında genel olarak Türkiye ekonomisi GSYH üretim bakımından değerlendirildiğinde tüm sektörler bakımından gelişim seyri tutar bakımından büyümüş ve gelişim göstermiştir. Bu büyüme ve gelişmenin, trend etkisine bakıldığında gelecek yıllarda da devam edileceği ön görülmektedir. Türkiye ekonomisindeki sektörler



bakımından incelendiğinde, lojistik sektörü 2000-2016 yılları arasında büyüme sıralamasında ortalama olarak üçüncü sırada olmuştur. Bu durum değerlendirildiğinde ise tutar bakımından genel olarak gelişim gösterirken GSYH içindeki payı çeşitli yıllarda artış ve azalış göstermektedir. Ancak genel olarak Türkiye ekonomisinin gelişmesine ulaştırmanın katkısının önemli derecede olduğunu söylemek mümkündür. Bunun sebebi lojistik sektörünün konjonktürel uyarlılığının yüksek olmasıdır. Döviz kurlarındaki dalgalanmalardan dolayı yakıt maliyetleri sebebi ile direkt ve genel olarak negatif olarak etkilenen lojistik sektörü ekonomik büyümeye paralel bir büyüme göstermemektedir. Lojistik sektörünün ekonomiye katkısının artması bekleniyorsa öncelikle yakıt maliyetlerinin azaltılması, depolama yerlerinin birim maliyetleri düşürülmeli, projelendirilmiş lojistik köyler bir an önce faaliyete geçirilmeli ve son olarak teknolojik alt yapıyı daha fazla yatırım yapılmalıdır.

2000-2016 yılları arasında dış ticaret bakımından incelediğimizde ise Toplam dış ticaret yıllar itibariyle tutar bakımından gelişim göstermektedir. Dış ticaret hacmi genel olarak aynı dönemlerde artış ve azalış göstermiştir. İthalat ve ihracat bakımından değerlendirdiğinde ise ithalatın payı daha fazla olmuştur. 2000-2016 yılları arasında dış ticarete ihracat taşıma yollarına göre ortalama olarak payı bakımından sıralama yaptığımızda birinci denizyolu, ikinci karayolu, üçüncü havayolu, dördüncü diğer taşıma yolu, beşinci demiryolu olurken, ithalatta taşıma yollarına göre ortalama olarak payı ise birinci denizyolu, ikinci karayolu, üçüncü diğer, dördüncü havayolu, beşinci ise demiryolu olmuştur.

Ulaştırma sistemlerinin birbiriyle avantajlı ve dezavantajlı yanlarının olması birçok konuda birbiriyle rekabet etmesini sağlamakta ve gelişimlerine olumlu yönde etkilemektedir. Ulaştırma altyapısı sağlam ve gelişmiş olan ülkelerde taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinin daha etkin bir şekilde yerine getirebilmektedir. Ulaştırma alanında faaliyet gösteren işletmelerin hem ulusal hem de uluslararası düzeyde rekabet etmelerini mümkün kılacak ve rekabet güçlerini korumasına yardımcı olacaktır. Dolayısı ile sağlam bir ulaştırma altyapısının oluşturulması ve geliştirilmesi büyük önem arz etmektedir. Bir ülkede sağlam bir ulaştırma altyapısının olması lojistik faaliyetlerini



etkileyerek ülkenin ekonomik açıdan kalkınmasına önemli bir rol oynayacaktır. Bu durum ülkedeki ulaştırma alanında yapılacak iyileştirmelerle daha mümkün olacaktır.

Ülkemizdeki lojistik üs merkez çalışmalarıyla hem ulusal hem de uluslararası alanda rekabet düzeyimizi geliştirmesi açısından önemlidir. Bu lojistik merkez üslerinin profilini incelediğimizde bütün ulaştırma yollarına hizmet vermekle birlikte ulaştırma yollarının birbirleriyle etkin bağlantılı bir şekilde taşımacılık sağlayabilmektedir. Aynı zamanda hem özel sektör hem de kamu sektörünün lojistik işlemleri için bütün lojistik faaliyetlerinin tümünün gerçekleştirilmesine yardımcı olabilmektedir. Bu gelişmelerle birlikte ülkemizin dünya genelinde önemli lojistik üslerinden biri haline gelebilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu durum dünya lojistik pazarında ülkemizin daha iyi seviyelere çıkmasına için önemlidir. Ülkemizin daha iyi kalkınmasına yardımcı olacaktır.

Ülkemizin sosyal, siyasi ve ekonomik açıdan önemli seviyelere gelebilmesi ve dünya lojistik pazarında başarılı olabilmesi için ulaştırma altyapılarını teknoloji ile dengeli bir şekilde geliştirilmesi gerekmektedir. Lojistik sektörünün ekonomiye katkısının yükselerek artması bekleniyor ise teknolojik altyapıya birinci derecede öncelik verilmeli ve bu altyapıyı kullanacak kişilerdeki farkındalığını da artırılarak önem verilmeli ve farkındalığın artırılması gerekmektedir. Türkiye'nin dünya haritasındaki coğrafi konum avantajı hiçbir zaman göz ardı edilmemeli ve bu vizyon çerçevesinde yatırım teşvikleri verilmelidir.

KAYNAKÇA

- Akiş, E. (2016). Türkiye'de Lojistik sektörü ve Rekabet Gününe Etkisi. İstanbul Üniversitesi. İktisat Fakültesi. İktisat Politikası Anabilim Dalı. İktisat Bölümü. (Bu bildiri 11-12 Nisan 2016 tarihlerinde düzenlenen 2.Üretim Ekonomisi Kongresi'nde sunulmuştur).
Erişim Tarihi: 19.09.2017. (Bkz: <https://www.iku.edu.tr/upp/8562/files/Elife%20AK%C4%B0%C5%9E.pdf>).



Türkiye’de Lojistik Sektörünün İncelenmesi ve Sektör Araştırmasının Bulguları

- Baki, B. (2004). Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi. Trabzon: Volkan Matbaacılık. Lega Kitabevi.
- Bakkal, M.ve Demir, U. (2011). Lojistik Yönetimi ve E-lojistik. 1.Baskı Ekim. İstanbul: Hiperlink Yayınları.
- Demir, M. H. (2013). Tedarik Zinciri ve Lojistikte Temel Kavramlar. Kara, B. Y., Taşer, A. (Ed)., Çağdaş Lojistik Uygulamaları. S.2-36. T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2752. 1. Baskı. Eskişehir. Erişim Tarihi: 09.09.2017. (Bkz: <http://hedefaof.com/loj102u-cagdas-lojistik-uygulamaları/ders-kitabi>).
- Gürdal, M. (1995). Turizm Ulaştırması. 3. Basım. Temmuz. İzmir: Karınca Matbaası.
- Keskin, M. H. (2006). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği).1.Basım Nisan. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Karadeniz, V.ve Akpınar, E. (2011). Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi* Sayı:23. Ocak-2011. s.s. 48-71. İstanbul. ISSN:1303-2429 copyright ©2010. Erişim Tarihi:23.11.2017. (Bkz:<http://dspace.marmara.edu.tr/bitstream/handle/11424/2631/676-1311-1-SM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>).
- Karlık, S. R. (2009). Cumhuriyet’in İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi’nde Yapısal Dönüşüm. Tıpkı 12.Baskı. İstanbul. Beta Basım Yayın.
- Murat, S. ve Şahin, L. (2010). Dünden Bugüne İstanbul’da Ulaşım. İstanbul Ticaret Odası Sosyal Araştırmalar. Yayın No: 2010-58. İstanbul: İnter Basım. Erişim Tarihi:04.05.2017. (Bkz:<http://www.sosyalpolitikalar.com/files/Dunden-bugune-istanbulda-ulasim.pdf>).
- Tek, Ö. B.ve Karaduman, İ. (2012). Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Küresel Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları. İzmir: İhlas Gazetecilik.
- Telli, R. (2015). Türkiye Ekonomisi ve Avrupa Birliği. Bursa. Etkin Basım Yayın.
- Usta, Ö. (2008). Turizm Genel ve Yapısal Yaklaşım.1 Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Yapraklı, T. Ş.veÜnalın, M. (2017b). Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye’nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*. Cilt:31. 2017.Sayı: 3.Erişim Tarihi:23.09.2017. Bkz:(<https://openaccess.firat.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11508/9853/Makale-6.%20K%C3%BCresel%20Lojistik%20Performans%20Endeksi.%20Yaprakl%C4%B1.%C5%9E-%C3%9Cnalın.M.pdf?sequence=1&isAllowed=y>).



Kurum ve Kuruluşlardan Yararlanılan Kaynaklar:**Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ):**

BOTAŞ (2012). Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi. 2012 Yılı Sektör Raporu. Ankara. Erişim Tarihi: 22.10.2017. (Bkz:www.botas.gov.tr/docs/raporlar/tur/sectorap_2012.pdf).

İstanbul Ticaret Odası (İTO):

İstanbul Ticaret Odası (İTO) (2006). Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi. Yayın No: 2006-14. İstanbul: Euromat Entegre Matbaacılık. Erişim Tarihi: 10.05.2017. (bkz:http://www.ito.org.tr/itoyayin/0016787.pdf).

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK Deniz Ticaret Odası):

İMEAK Deniz Ticaret Odası (2015). Deniz Ticareti. İMEAK DTO/ Haziran Sayısı Liman Ekidir. Dergi Kuruluş Yılı: 1984.Erişim Tarihi:04.10.2017. (Bkz:http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticaret%20Dergisi/haziran_ek_15.pdf).

Müstakil Sanayici Ve İş Adamları Derneği (MÜSİAD):

MÜSİAD- Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği. (2010). 2009 Lojistik Sektör Raporu. MÜSİAD Araştırma Raporları: 65. ISBN-978-975-7215-95-0. İstanbul. (Bkz:www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik_Raporu_2009.pdf) Erişim Tarihi:21.09.2017.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK):

TÜİK:2018a. Erişim Tarihi:19.02.2018.

(Bkz:http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist / Ulusal Hesaplar / Üretim Yöntemi İle GSYH / Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla ve Kişi Başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla)

TÜİK:2018b. Erişim Tarihi: 19.02.2018.

(Bkz:http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist/ Ulusal Hesaplar / Üretim Yöntemi İle GSYH / Gayrisafi yurtiçi hâsıla, iktisadi faaliyet kollarına (A21) göre cari fiyatlarla (değer, pay, değişim oranı)).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD):

TCDD Faaliyet Raporu (2016). Faaliyet Raporu 2016. Erişim Tarihi:17.10.2016.(Bkz:http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2016faaliyetraporu.pdf).

