

Makalenin Türü / Article Type : Araştırma Makalesi / Research Article
Geliş Tarihi / Date Received : 28.02.2020
Kabul Tarihi / Date Accepted : 09.05.2020
Yayın Tarihi / Date Published : 30.06.2020
Yayın Sezonu / Pub. Date Season : Bahar / Spring



Uluslararası Ticaret Lojistiğinde Türkiye ve Avrupa'nın Yeri

Zülfükar Aytaç KİŞMAN*, Fatma AYDIN**

Anahtar Kelimeler:

Uluslararası Ticaret,
Lojistik,
Türk Lojistik
Sektörü,
Avrupa,
Türkiye

ÖZ

Uluslararası ticaret ülkelerin birbirleriyle olan ilişkileri bağlamında gün geçtikçe etkisi artan ve ülkelerin politik ilişkileri ile paralellik arz eden ve politik ilişkilerin de gelişmesine katkıda bulunan bir kavram olarak özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında önem kazanarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası ticaretin önemine binaen ülkeler arasındaki bu ticari ilişkilerin doğru ve sorunsuz şekilde yürütmesi için de çeşitli düzenlemeler uluslararası kuruluşlarca yapılmaktadır. Uluslararası ticaretin damarları olarak ifade edilebilecek olan lojistik sektörü ise geleceğin gözde iş alanlarından biri olarak son yıllarda gelişen bir sektördür. Firmalar gerek rekabet ortamında mevcut üstünlüğünü sağlayabilmek için gerekse de sürekliliklerini temin etmek için bu sektöre oldukça önem vermektedirler. Ülkelerin lojistik sektörü içerisinde aldıkları pay da hakeza gün geçtikçe önem arz etmektedir. Bu çalışmanın amacı lojistik sektörüne genel bir bakış ile beraber lojistik operasyonlar hakkında bilgi verip Türkiye'nin bu sektör içindeki yerini anlamaya çalışmaktır.

Turkey and Europe's Place in International Trade Logistics

Keywords:

International
Trade,
Logistics,
Turkish
Logistics Sector,
Europe,
Turkey.

ABSTRACT

International trade is a concept that has gained importance in the context of the relations of countries with each other, and has gained importance in the aftermath of World War II as a concept that increases in parallel with the political relations of the countries and contributes to the development of political relations. Due to the importance of international trade, various arrangements are made by international organizations in order to ensure that trade relations between countries take place correctly and smoothly. The logistics sector, which can be expressed as the veins of international trade, is one of the popular business areas of the future and has been developing in recent years. Companies give great importance to this sector both in order to ensure their superiority in the competitive environment and to ensure their continuity. The share of countries in the logistics sector is also getting important day by day. The purpose of this study is an overview of logistics industry and giving general information on logistics operations, and is to try to understand Turkey's place in this sector.

* Dr. Öğretim Üyesi, Fırat Üniversitesi, aytac@firat.edu.tr, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5573-5448>.

** Yüksek Lisans Öğrencisi, Fırat Üniversitesi, fatmaydn108@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3403-9048>.

Kişman, Z. A. ve Aydın, F. (2020). Uluslararası ticaret lojistiğinde Türkiye ve Avrupa'nın yeri. *Academic Knowledge*, 3(1), 20-33. Doi: <https://doi.org/10.5281/zenodo.3923690>

İntihal: Bu makale, iTenticate yazılımınca taranmıştır. İntihal tespit edilmemiştir.

Plagiarism: This article has been scanned by iTenticate. No plagiarism detected.

web: <http://dergipark.gov.tr/ak> | <mailto:academic.knowledge@yandex.com>

Giriş

Günümüzde yaşanan küreselleşme ile birlikte uluslararası pazarlarda rekabet artışı görülmektedir. Firmalar ürünlerini pazarlarken rakipleriyle bir yarış içerisine girmektedir. Firmalar bu yarışta galip gelebilmek için çabalarken öncelikle üretimlerinin sürekliliğini sağlama hedefindedir. Bunun için de ürünlerini müşterilere; kaliteli, düşük maliyetli, güvenilir şekilde ve hızlı teslim etmesi gerekmektedir. Bunları sağlayabilmek için firmalar lojistik sektörüne oldukça önem vermektedir. İşletmeler; müşteri memnuniyetini kazanmak, uluslararası rekabet edebilmek ve kârlılık sağlamak için lojistik faaliyetleri yerine getirmektedir. Dolayısıyla kârlarını maksimize etmek ve sürekliliğini sağlamak isteyen rekabetçi firmalar; geleceğin en parlak iş alanı olan lojistik sektörüyle iç içe olmak zorundadır (Karadeniz ve Balcı, 2014: 293). Yeni bir ürün icat eden ülke ile o ürünü üreten ülkeler farklı olabilmektedir. Ürünün satışı farklı ülke tarafından gerçekleştirilebilir. Bunlar lojistikten destek alınması kaydıyla gerçekleşmektedir. Lojistik, şirketlerin hatta ülkenin gelişimi üzerinde etkili olmaktadır. Üretici ile tüketici arasında köprü oluşturan lojistiğin önemi burada vurgulanmaktadır. Lojistik olmadan, mal ve hizmetlerle ilgili faaliyetler ve teslimatlar gerçekleşmez (Wolff ve Yıldız, 2018: 189). Bu sektörün önemli unsuru olan ulaşım ve taşımacılık ile lojistik faaliyetler yerine getirilmektedir. İşletmelerin, ürünlerini ulaştırmada hangi taşıma türünü kullandıkları son derece önemlidir. Karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu gibi birçok türün bulunduğu taşımacılıkta her biri farklı avantaj ve dezavantajlara sahip olmaktadır.

Bu çalışmada lojistik ve tedarik zinciri kavramları açıklanarak lojistik sektörünün dünyadaki ve ülkemizdeki yeri irdelenmiştir. Avrupa'da ve Türkiye'de bulunan lojistik merkezlere değinilerek önemli lojistik hizmet sağlayıcıları olan dünyanın birçok yerinde taşımacılık faaliyetleri yürüten firmaların hangileri olduğundan bahsedilmektedir. Sektörün küresel rekabet boyutu ele alınarak işletmelerin uluslararası pazarlarda yerini alabilmesi için ulaştırma ve taşımacılığın ne denli önemli olduğu açıklanarak ekonomiye etkilerine ve son olarak da taşıma türlerine değinilmektedir.

1. Lojistik ve Tedarik Zinciri Kavramları

Bir malın doğru yerde ve zamanda, yüksek kalite ve uygun maliyetle güvenli bir şekilde bulundurulması lojistik kavramını tanımlamaktadır (Kaynak, 2004: 5). Bu kavram Fransızca kelime olan "logistique" den gelir. 19. Yüzyılda ise İngilizce'ye "logistics" olarak geçmiştir. Lojistik kavramı, İkinci Dünya Savaşında orduların malzemesi ve personelin taşınması, tedarik, bakım gibi ihtiyaçların giderilmesi anlamında kullanılmaktaydı (Bayraktutan, vd. 2012: 62). Ancak sonradan gelişen ticaretle beraber ticari alanda da yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır. Lojistik, siparişlerin işyerinde veya müşterinin kapısında teslimatının gerçekleşmesi demek olsa da teslimattan çok öte olan, stokları yönetme, elleçleme, siparişleri işleme, ulaştırma, depolama, kuruluş yeri seçim ve yönetimi, koruyucu ambalajlama, trafik ve rut yönetimi gibi içerisinde birçok araç bulundurmaktadır. Bu araçların tümünün bir bilimi olmakta ve lojistik, önemli derecede bütünleşmiş bilimsel hazırlıklar ve stratejiler gerektiren bir faaliyet olmaktadır (Babacan, 2003: 9).

Lojistik tanımının ilişkili olduğu tanımlar da vardır. Bunlardan birisi lojistiğin önem kazanmasıyla birlikte buna paralel olarak önem kazanan lojistik yönetimi kavramıdır (Töral, 2018: 4). Lojistik kavramıyla iç içe olan lojistik yönetimi kavramının ortaya çıkış nedenlerinden birisi küreselleşmeyle beraber firmaların da küreselleşmesidir. Lojistik faaliyetlerin öneminin artması lojistik yönetiminin önemini de etkilemektedir. Müşteri ile başlayan lojistik yönetim faaliyetleri, müşterinin talep ve ihtiyaçlarını karşılamak, güvenilir şekilde teslimatın eksiksiz yerine getirilmesini sağlamak olarak da ifade edilebilir (Ener, 2010: 5-7).

Kalaycı (2015), lojistik yönetiminin ortaya çıkışını ulaştırma alanındaki rekabetin gün geçtikçe artış göstermesine dayandırmaktadır. Ulaşım sektörü, lojistik faaliyetlerin alt yapısını oluşturmakta, ekonomik büyümede önemli etkiye sahip olmakla birlikte, günümüzde karayolları, demiryolları, denizyolları, havayolları ve boru hatları gibi sistemlerle faaliyette bulunmaktadır (Kalaycı, 2015: 1-2).

Geleneksel taşımacılık ve ulaşım anlayışı; küresel ticari eğilimler ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte değişimlere uğrayarak lojistik kavramı içinde yer almaktadır. Tedarik zinciri içerisinde bulunan her türlü mal ve hizmetlerle alakalı bilgi akışını ileri veya geriye doğru sağlayabilen lojistik;

bir malın bulunduğu yerden başka bir yere taşınmasından daha çok anlam ifade etmektedir. Malı üreticisinden son tüketicisine kadar ulaştırmak için gerekli tüm faaliyetler tedarik zinciri ile gerçekleşmektedir (Kaynak, 2004: 5).

Tedarik zinciri ile lojistik kavramları birbiri yerine kullanılabilen kavramlar olduğundan sıkça karıştırılabilmektedir. Genel kabul görülen görüş; lojistik, tedarik zincirinin bir parçası, bir alt dalıdır. Tedarik zinciri, çeşitli lojistik faaliyetleri ile birlikte çok büyük ve geniş olan lojistik faaliyetleri de planlamakta ve yönetmektedir (Elgün, 2011a: 9). Dünya ekonomisinde temel hedef haline gelen lojistik sisteminin gelişimi ile küreselleşen tedarik zincirleri, ürünlerin taşınmasını hızlı, güvenilir ve düşük maliyet ile gerçekleştirmektedir (Kalaycı, 2015: 11).

Daha önceleri Pazar yapıları üretim ağırlıklı olmaktaydı. Ancak daha sonraları Pazar yapısının; mamul, satış, Pazar ve müşteri odaklı anlayışa dönüşmesiyle birlikte lojistik, hammaddeden son tüketicie kadar ulaşan tüm akış zincirini kapsamaktadır. Son olarak da günümüzde tedarik zinciri anlayışına geçmiş bulunmaktadır. Tedarik zinciri temin ettiği hammaddeleri nihai ürene çevirmektedir. Ardından perakendecilere dağıtmak amacıyla imalatçılar, dağıtıcılar, toptancılar ve brokerlar ile çalışarak bir süreç içerisindeki akışı yönetmektedir (Öz, 2011: 143).

Artan rekabet ve küreselleşme dolayısıyla, firmaların; ürün fiyatlarını, maliyetlerini ve verimliliklerini daha iyi kontrol etmeleri gerekmektedir. Burada tedarik zinciri yönetimi tüm süreç ve aşamalarda malzeme ve bilgi akışının yönetimine fayda sağlamaktadır. Tedarik zinciri yönetimi yapısı birçok işletmeyi birlikte içine alır ve tek bir işletme gibi davranır. Böylece, amacı kaynakların ortak kullanımı ile sinerji yaratabilmektir. Sonuç olarak da sunulan mal ve hizmetlerin; kaliteli ve düşük maliyetli olmasını, hızlı temin edilmesini, müşterilerin memnuniyetinin yüksek olmasını sağlamaktadır (Öz, 2011: 144).

Üçüncü parti lojistik tedarikçisi lojistik faaliyetleri nakliyecisi adına yöneten, kontrolünü ve teslimini yapan harici bir işletme olmaktadır. Sözlü ya da yazılı anlaşma sağlanmaktadır. Bu anlaşmanın karşılıklı olarak tarafların faydasına ve devamlılığını sürdürmesine yönelik yapılması amaçlanmaktadır. Anlaşmalar, lojistik faaliyetleri içermektedir. Üçüncü parti lojistik işletmesi ile müşterileri (ikinci parti lojistik firma) arasındaki anlaşmaların zamanla yönünü değiştirdiği görülmektedir. İçerik olarak ortaklık ve mutabakat sözleşmesiyle, taraflara karşılıklı fayda ve süreklilik sağlayan bir stratejik ortaklığa dönüşmüştür. Üçüncü parti lojistik (3PL) kavramında nakliyecisi ve tedarikçisi olan birinci parti, alıcı ise ikinci parti olmaktadır. 3PL ise, lojistik hizmetlerde komisyoncu görevini üstlenen ve bunların taşeronluğunu yapan işletmedir (Gülen, 2005: 31).

3PL kavramı yerine lojistik ittifak, klasik lojistik yaklaşımı ya da sözleşmeli lojistik gibi ifadeler de kullanılabilir. 3PL, lojistik unsurların dış firma tarafından yerine getirilmesidir. 3PL firması ise birinci ve ikinci parti arasında aracılık yapan işletme olmaktadır. Temel görevi ise; üretim yapan şirketin lojistik faaliyetlerini bu şirket adına en iyi şekilde, yüksek performans sergileyerek yürütmektir (Gümüştay Şahin ve Berberoğlu, 2011: 38-39).

2. Lojistik Kavramının Önemi

Lojistik hakkındaki ilk metin 20. yüzyılın üçüncü çeyreğinde ortaya çıkmış ve dünyadaki ekonomik durum ve değişen eğilimler lojistiğin gelişimine zemin hazırlamıştır. Lojistik faaliyetlerini İşletmeler, 1970'li yıllarda rasyonel olarak gerçekleştirmeyi ve düşük maliyetle yerine getirmeyi hedeflemiştir. 1990'lı yıllara gelince ekonomik alanda yaşanan hızlı değişimler, birçok ülke için yük taşımacılığının ekonomi açısından önemi ve serbestleşen uluslararası ticaret ile birlikte ulaşımdaki karar verme süreci Pazar yönlü olmuştur. Büyüyen Pazar ile birlikte geniş coğrafi bölgelerde faaliyetler yapılmış, iletişim ve bilgisayar yazılım gibi teknolojide ilerlemeler görülmüş ve elektronik ticaret ortaya çıkmıştır. Ürün çeşitlerinin ve müşteri beklentilerinin artması aynı zamanda lojistik sistemindeki gelişmeler için beklentileri de arttırmaktadır. Lojistik faaliyetlerin günümüzde eşya ve belgelerden ibaret olmadığı, uluslararası ticaret kadar önem arz ettiği görülmektedir (Onay ve Kara, 2009: 595).

Lojistik coğrafyası, ulaşım ve ticaret coğrafyası ile tümleşik bir ilişki içindedir. Bir taraftan ticaret coğrafyası diğer taraftan ulaşım coğrafyasıyla bağlantılıdır. Lojistik coğrafyası alandaki mevcut

koşulları değerlendirir, gerekli ihtiyaçları cevaplar. Ticari alanda ulaşımın uygulama sahasıdır. Hangi coğrafi mekândan, hangi yollarla, nereye sevkiyatın gerçekleştiğini ele alır. Lojistik coğrafyası, "hangi bölge veya şehirden hangi şehirlere ya da ülkelere, ticari olarak hangi mallar nakledilmekte, bunlar için hangi ulaşımlardan yararlanılmakta ve tüketicilere nasıl ulaştırılmaktadır?" İnsan veya ürünleri demiryolu, havayolu, su yolu veya karayolu aracılığıyla bir yerden başka bir yere aktarımı ile bu yerlerde oluşan ağ yapısı ulaşımdır. Ulaşım taleplerini karşılamak için yapılan yatırım ve işletme çabaları ise ulaştırma"dır. Ticari faaliyetler bunlar arasındaki ilişkiler ile gerçekleşmektedir. Ticari faaliyetlerin yönünü ve önemli sevk noktalarını güzergâh bağlamında ele alan lojistik coğrafyası, coğrafi anlamda incelemeler yapmaktadır. Lojistik coğrafyası ile taşıma faaliyetleri karşılaştırılırsa; taşıma, eşya ve yüklerin yer değiştirmesi anlamındadır. Coğrafi iki mekân arasında her türlü cisimlerin yer değiştirmesi ve nakliye edilmesini içermektedir. Bu işlemin haritasal olarak gösterilmesi ve neden sonuç ilişkisiyle ortaya gelmesini ise lojistik coğrafyası konu edinmekte ve yalnızca malların taşınmasıyla değil lojistik faaliyetleri coğrafi tutumla değerlendirmektedir (Şahin, 2014: 346-347).

Coğrafi faktörler ulaşım ağının ve lojistik faaliyetlerin gelişiminde etkilidir. Karayolu ulaşımının gelişiminde dağlık sahalarda, bataklık alanlar olumsuz etki oluşturmaktadır. Denizyolu, karayolu, demiryolu ve havayolu açısından yeterli gelişme göstermeyen bölgelerde lojistik faaliyetleri de yeterince gelişme göstermemektedir. Lojistik için coğrafi şartlar kadar altyapı hizmetlerinin yeterli olması da etkili olmaktadır. Bir yerin iklim özellikleri, ulaşımı, yer altı ve yerüstü kaynakları, Pazar niteliği, işgücü durumu ve nüfus, enerji kaynakları ve su bakımından elverişlilik koşulları önemli faktörlerdir. Her bölgenin kendine özgü lojistik özellikleri bulunmaktadır. Deniz kıyısında bulunan bir limanın lojistik özellikleri ile ulaşım yolları açısından kavşak niteliğinde olan bir merkezin lojistik ihtiyaçlara cevap verme nitelikleri aynı değildir (Şahin,2014: 349-350).

Lojistik üsler dünya ticareti bakımından gelecekte de oldukça önemli bir yerde olacaktır. Ülkeler, ticaret potansiyelini arttırmak, eşya hareketini hızlandırmak için uyguladıkları politikalarından en önemlisi lojistik üsleri gerçekleştirmektedir. Uzakdoğu'dan Amerika'ya birçok ülkede lojistik merkez uygulamaları vardır. Avrupa'daki lojistik merkezler, Danimarka, İtalya, Macaristan, İspanya, Yunanistan, Ukrayna, Portekiz, Fransa ve Lüksemburg'da 60'tan fazla olmaktadır. Lojistik merkez ilk deniz ve havalimanları olarak karşımıza çıkmıştır. Uluslararası olması ve küreselleşme ile deniz ve havalimanlarının entegrasyonu, sırasıyla taşıma merkezini ve dağıtım merkezini oluşturmuştur. Sonunda ekonomik serbestlik ve taşıma sistemlerinin entegrasyonu ile bütün lojistik faaliyetlere bağlı işlerin ve bu faaliyetlerin tek bir merkezde gerçekleştirildiği lojistik merkez uygulamalarına dönmüştür. Dünya ekonomisinde ve ülkelerin kalkınmasında lojistik faaliyetlerin önemi büyüktür. Dünya ticaretinde oluşan gelişmeler ve 1980 sonrasında dış ticaret hacminin artmasında Türkiye'nin ihracata önem vererek büyüme stratejilerini uygulaması etkili olmuştur. Türkiye lojistik sektörü, altyapı ve kurumsal yapıdaki eksikliklere rağmen bulunduğu bölgedeki pazarlara hizmet verebilen seviyeye gelmiştir. Lojistik hizmetlerde rekabetin de önemi artmış, sektör girişimciler için cazip yatırım alanı olmuştur. Birçok yerel ve ulusal firma bu alanda önemli ilerleme göstermiştir. Sektörün gelişme göstermesi dış ticarete Türk firmalarının rekabet gücünün arttırarak istihdama da önemli katkıda bulunmuştur (Karataş, 2017: 2-3).

Lojistik ve ulaştırma, diğer hizmet kalemlerinden farklı bir yere sahip olmaktadır. 2010'da ticari hizmetler ihracatında en fazla gelişen unsur ulaştırma olmuştur. Ulaştırma hizmetinin fazla gelişme göstermesi eşya ticareti ile bağının güçlü olmasına dayandırılmaktadır (Yılmaz, 2014: 46). Ulaştırmanın ortaya çıkışında, doğal kaynakların dünyaya eşit dağılmaması, insanların başka ülkeleri gezip görme isteği, günlük hayatta bile farklı yerlere gitme çabası gibi unsurlar etkili olmaktadır. Tüketici taleplerinin artması sonucu işletmeler bu talepleri karşılamak için rekabetlerini arttırmış ve ulaştırmaya zamanla farklı bir nitelik kazandırmışlardır (Ener, 2010: 5-6).

3. Uluslararası Lojistikte Taşıma Tipleri

Uluslararası rekabette ulaştırma hizmetleri oldukça önemli olmaktadır. Çeşitli ulaşım alt sistemlerinin verimli kullanılabilmesi için taşımacılıkta lojistik anlayışının gelişmiş olması gerekmektedir. Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, iç su yolu ve boru hattı gibi taşımacılıkta

kullanılan bu çeşitlerin hepsi farklı özelliklere sahip olan ulaşım sistemidir (Kaynak, 2004: 7-8). Ulaştırma, lojistik sektörünün temel taşı olmaktadır. Ulaştırma yolu seçeneklerinden havayolu, karayolu, denizyolu, demiryolu işletme açısından birçok faktör yönünden önemli olmaktadır. Rekabet üstünlüğü sağlamak için işletme açısından önemli olan taşıma türleri zaman ve mekân açısından yararlı bir şekilde ürünleri müşterilere ulaştırması gerekmektedir. İşletmeler taşıma türü seçiminde yolun maliyetinin uygun olmasına özen göstererek ürünlerin taşınacağı yerin durumunu da göz önüne almaktadır (Kılıcı, 2017: 76-77).

3.1. Karayolu Taşımacılığı

Ülkemizde karayolu taşımacılığı yapan 1440 işletme ve bunlara ait 45.000 araç bulunmaktadır. Ülkemiz bu karayolları filosu ile Avrupa'nın en büyük karayolu filosuna sahip ülkelerden birini oluşturmaktadır. Taşımacılıkta en fazla tercih edilen türün karayolu olması, yoğunluğa ve kazalara sebebiyet vermektedir (Kılıcı, 2017: 77). İhracatta ve ithalatta karayolu taşımacılığı denizyolu taşımacılığından sonra ikinci sırada yer almaktadır. Karayolları; zaman açısından değerli olan, kısa mesafelerde, kapıdan kapıya taşınması gereken ve kırılabilen ya da bozulabilen mallar için tercih edilmektedir (Kaynak, 2004: 7-8).

Wolff ve Yıldız (2018) Karayolları Genel Müdürlüğü sitesi üzerinden yaptığı araştırmada; Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planına yer vermektedir. Bu plana (2017-2021) göre; 2015 yılı itibarıyla yolcu taşımacılığının %89,2 si, yük taşımacılığının ise %89,8'i karayolu ile gerçekleştirildiğini ifade etmektedir (Wolff ve Yıldız, 2018: 192).

3.2. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolları, zaman açısından sıkıntısı olmayan yük taşımacılığında ve uzun mesafelerde, sürekli taşımalarda tercih edilmektedir (Kaynak, 2004: 7-8). Otomotiv sanayisinin gelişimi ve karayolunun kolay taşınırılığı, demiryolu taşımacılığının kullanılmasını yavaşlatmıştır. Ancak günümüzde karayolunun yoğunluğu, ortaya çıkardığı hava kirliliği, gürültü ve yaşanan kazalar dolayısıyla çoğu ülkede taşımacılık, demiryolu ve denizyoluna kaydırılmak istenmektedir. Hızlı trenlerin gelişimi ve yaygınlaşması ile demiryolu, özellikle şehirlerarası yolculuklarda oldukça tercih edilmeye başlanmıştır (Kabasakal ve Solak, 2009: 28). Karayolu taşımacılığı, yüksek maliyetten ötürü ürün fiyatlarının artışına neden olmuştur. Gelişen demiryolları ile bu sorun çözülmüş, maliyet azalmış, ticaret hacmi artmıştır. Demiryollarının geliştiği yerlerde düşük maliyet ve pazara ulaşma imkânı ile sermaye verimliliği de artmıştır (Kılıcı, 2017: 78-79).

Demiryolu taşımacılığında da diğer taşıma türlerine benzer kendine özgü sorunlar vardır. Bu sorunlar; sektörün çok ürünlü olması, demiryolu şirketlerinin kendi türü ve özellikleri açısından özel maliyeti, altyapısının ekonomik yapısı, girdi ve çıktılarının bölünmezliği, kamu hizmeti ve ulaşım sisteminde dışsallıklardır. Birçok ülkede belli bir zamana kadar demiryolu altyapı yatırımları ve işletmecilik faaliyetleri kamu tarafından tekel olarak gerçekleştirilerek özel işletmecilere giriş engelleri koyulmuştur. Yolcu taşımacılığının kamu hizmeti olduğu anlayışı ile yüksek altyapı maliyetlerinin etkisi kamu işletmeciliğinin tercih edilmesini sağlamıştır. Rekabet ortamının sağlanamamasından demiryolları, verimli işletme yapısına ulaşamamıştır. İşletme zararlarından ötürü kamu tarafından sürekli sübvans edilen sektör olmuş ve kamunun işlettiği kuruluşların ciddi sıkıntılarının meydana gelmesi ile uzun yıllar boyunca birçok ülkede köklü değişikliklere gidilmiştir. Kamunun işlettiği çoğu kuruluş şirketleştirilmiş ve özelleştirilmiştir (Kabasakal ve solak, 2009: 28).

İngiltere'de işletmecilik ve altyapı yönetimi özel şirketler tarafından sağlanır. Belçika, Yunanistan, İrlanda, İspanya, İsviçre ve Lüksemburg'da altyapı ve işletmecilik iki ayrı şirketin farklı bölümleri şeklinde olmaktadır. Almanya ve İtalya'da ise altyapı yönetimi ve işletmecilik aynı holdingin ayrı şirketleri konumundadır. Portekiz, Norveç, Hollanda, İsveç, Danimarka ve Finlandiya'da altyapı yönetimi ve işletme farklı şirketlerde olmaktadır (Kabasakal ve Solak, 2009: 31-32).

3.3. Denizyolu Taşımacılığı

Denizde, gölde ve nehirde yüzen gemilerle yapılan taşımacılık olan su yolu taşımacılığı; iç su yolu ve deniz yolu taşımacılık oluşturmaktadır. Deniz yolu taşımacılık uzak mesafeler için kullanılmakta ve uluslararası taşımalarda maliyeti ve güvenilirliği ile en uygun olanıdır (Dursun ve Erol, 2012: 370-371).

Gemi veya başka araçlarla herhangi bir yük ya da yolcu taşıyan taşımacılık türüne deniz yolu taşımacılığı denmektedir. Bu taşıma türünün birçok avantajı olması sebebiyle uluslararası ticarete de en çok tercih edilen türdür. Havayolunun 14 katı, karayolunun 7 katı ve demiryolunun 3.5 katı daha ucuz olması dünyada en çok tercih edilmesinin en önemli sebebidir. Taşımacılık yüklerinin özelliğine göre hız, zaman ve gider unsurları göz önünde bulundurularak gemiler inşa edilmektedir (Dursun ve Erol, 2012: 371-372).

Deniz yolu taşımacılığı; AB üyelerinin ekonomik refahını sürdürebilmeleri itibarıyla önem arz etmektedir. Dünya ticaretinin %86'sı, Avrupa ticaretinin ise % 75'i deniz yolu ticareti ile gerçekleşmektedir. Avrupa ekonomisinin küresel rekabeti, çok modelli Avrupa taşımacılık sisteminin gelişmesi ve rotaların yoğunluğunun hafiflemesi ile birlikte taşımacılığın verimi ve kalitesi artar. Tüm dünya gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir kısmı en ucuz olduğundan ötürü deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. İhracat ve ithalat da en fazla deniz yolu ile gerçekleşmektedir. Dış ticaret taşımacılığının %87,6'sı en ucuz taşıma sistemi olan deniz yolu ile yapılmasına rağmen, kabotaj taşımacılığının %92'si karayolu ile gerçekleşmektedir. (Erdönmez ve İncaz, 2016: 115-118).

3.4. Havayolu Taşımacılığı

Küresel ve ekonomik yönden önemli olan, gelişen teknolojiye bağımlı ve rekabetin oldukça yoğun olduğu hizmet sektörünü havayolu endüstrisi oluşturmaktadır. Diğer yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan mod olan havayolu taşımacılığı; havaalanları, hava trafik hizmet birimleri, bakım işletmeleri ve uçak üreticileri gibi elemanların ilişki içerisinde olduğu endüstri olmaktadır (Kuyucak ve Şengür, 2009: 133-136). Hem yolcu hem de yük taşımacılığı hizmeti sağlayarak ülkede ve dünyada ekonominin gelişimine ve büyümesine katkı sağlamaktadır. İhracat ve ithalatta, deniz yolu ve karayolundan sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Türkiye'de 17 işletme ve sahip oldukları 301 tane uçak bulunmaktadır. Havayolu taşımacılığında bulunan işletme çeşitleri vardır. Yolcu ve pazarlara hizmet sunan; geleneksel işletmeler, maliyetlerini azaltmak için bazı hizmetleri kısan; düşük maliyetli işletmeler ve turistik merkezlere düzenlenen turlar için uçuş hizmeti sunan; tarifesiz havayolu işletmeleri bulunmaktadır (Kılıcı, 2017: 78-79).

3.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, petrol, doğalgaz, su gibi sıvı ve gaz taşımacılığının sağlandığı taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık türü en yüksek sabit maliyetli fakat en düşük değişken maliyete sahip taşıma türüdür. Taşımacılık türü seçiminde yükün özellikleri, zaman, güvenilirlik, maliyet unsurları etkili olmaktadır (Dursun ve Erol, 2012: 371). Türkiye dünyadaki petrol rezervlerinin yaklaşık 2/3 üne doğal gaz rezervlerinin ise yüzde 50'sine sahip bir bölge olan Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri arasında yer almaktadır. Türkiye, bu ürünlerin düşük maliyetle taşınması için boru hatlarını kurma girişiminde bulunarak birçoğundan sonuç elde etmiş ve boru hatlarının ülkemizden geçirilmesi için gerekli projeleri karşılıklı anlaşmalar ile başarmış bulunmaktadır. Türkiye bu rezervlere olan yakınlık fırsatını en iyi şekilde değerlendirerek boru hattı taşımacılığını son zamanlardaki projeleriyle geliştirmiştir. (Kılıcı, 2017: 82).

3.6. Kombine Taşımacılık

Dünyada aynı taşımacılıkta her ulaşım alt sisteminden yararlanarak, taşımacılık tek bir bütün olarak ele alınmak istenmektedir. Bu isteği kombine yani çoklu taşımacılık gerçekleştirmektedir. Bir yükün müşteriye ulaştırılması için çıkış noktasından varış noktasına dek birden çok taşımacılık sistemi kullanılması kombine taşımacılık olarak tanımlanmaktadır (Kaynak, 2004: 7-8). Uluslararası taşımacılıkta karayolu gibi tek tip taşıma türü yerine en az iki taşıma türünün birleştirilmesiyle yapılan taşımacılıktır (Kayıkçı, vd. 2018: 99). Kombine taşımacılıkta ulaşım birimleri şunlar olmaktadır:

- Denizyolu-Demiryolu-Karayolu
- Denizyolu-Karayolu (Ro-Ro Taşımacılığı)
- Demiryolu-Karayolu

Kombine yani çoklu taşımacılık türlerinden biri olan konteyner taşımacılığının dünyada büyük gelişme göstermesi; aktarmalarda kolaylık sağlaması, yükleme ve boşaltma gibi işlemlerde zamanı iyi değerlendirmesi ve yolculuk süresince yük için yüksek korunma avantajlarına sahip olmasından kaynaklanmaktadır. 20. Yüzyılın son zamanlarında konteyner taşımacılığı yaklaşık 2,5 kat artmıştır. Günümüzde ise; denizlerde yapılan genel yük taşımacılığının %60 üzeri, gelişmiş ülkeler arasında yapılan ticaretlerde ise; % 80 üzeri konteyner taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Kombine taşımacılık ile demiryolu kullanımı kolay olmakta, dolayısıyla enerji tüketiminin önüne geçilmektedir. Aynı zamanda karayollarından ötürü oluşan atık gaz ve gürültü kirliliğini önlemekte ve ülke ekonomisine olumlu katkı sağlamaktadır (Kaynak, 2004: 7-8).

Kombine taşımacılık taleplerinin artması uluslararası nakliye organizatörlerinin (freight forwarders) ve NVOCC işletmelerinin doğmasını sağlamıştır. Kendi gemisi olmadan da taşımacılık yapan işletmeler (NVOCC) Amerika'da yaygın olarak görülmektedir. Kombine taşımacılık, forwarder ile NVOCC arasında taşıma hizmeti ve kontrolü yönünden rekabet oluşturmuştur. Kombine taşımacılık ayrıca yeni bir ulaştırma pazarı olarak hızla ilerleyip gelişmekte, AB, ABD ve Uzakdoğu ülkeleri başta olmak üzere birçok ülkenin ulaştırma politikasının temelini oluşturmaktadır (Deveci, 2010: 13-22).

4. Dünya'da, Avrupa'da ve Türkiye'de Lojistik Sektörü

Lojistik kavramının uluslararası ticaret için önemli bir unsur olmasında küreselleşme ve artan rekabet etkili olmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin lojistik performansları küreselleşmeden yarar sağlamak ve küresel ticaret içindeki paylarını arttırabilmek için oldukça önem arz etmektedir. Lojistiğin gelişimiyle üretim maliyetleri azalmakta ürünler ucuz, hızlı ve kolay taşınabilmektedir. Lojistik performansı yüksek olan ülkelerin uluslararası ticaret hacmi, ürün çeşitliliği ve yabancı sermaye yatırımları daha fazla olmaktadır. Ekonomik büyümenin artmasında da oldukça önemli bir etken olan lojistik; zengin ülkelerde yüksek performansla sahiptir ancak gelir seviyesi düşük ülkelerde lojistik performansı da düşmektedir (Ofloğlu, vd. 2018. 93-108). Küreselleşme ile paralel olarak ilerleyen lojistik kavramı, uluslararası dış ticaret hacmi ve piyasa fiyatlarının yakın olması sonucunda farklı olabilmek ve rakiplerini geride bırakabilmek için firma ve üreticilere maliyeti düşürerek fayda sağlamaktadır (Oğuztürk ve Çetin, 2012: 164)

Dünyada teknoloji ve ekonominin büyümesiyle ulusal olan şirketler de uluslararası olma yolunda hız kazanmıştır (Yılmaz ve Piertrzyk, 2014: 21). Küresel rekabet, şartları gereği uluslararası ticarete yön vermektedir. Küresel rekabet eden firmalar mal ve hizmetleri talebe göre doğru miktarda üretmek, müşterilere doğru zamanda ve yerde sunmasını sağlayarak rekabet edebilmesi için lojistik, firmaların kullanabilecekleri en önemli unsur olmaktadır. Uluslararası şirketler küreselleşmenin şartları gereği rekabet gücü elde edebilmek için kendilerini ana işlerine daha yoğun ve esnek olarak yapılandırmaktadırlar. Dolayısıyla firmalar arası ortaklıklar yaygınlaşmış dünya çapında olan lojistik ağlarına katılmaları gereklilik oluşturmuştur. Bu sayede uluslararası şirketler ana işlerine yoğunlaşmış, üretimden son tüketiciye kadar olan tüm faaliyetleri güvenilir lojistik şirketlere bırakmışlardır. Bir alt

dalı lojistik olan tedarik zincirinin gelişimi de tüm dünyada yaygınlaşan bu yeni ticaret anlayışı ile sağlanmıştır (Demirbilek, 2018: 15).

Karcioğlu ve Temelli (2014) küreselleşmeyle gelen rekabet ortamında işletmeler rakiplerinin önüne geçebilmek için mal ve hizmetleri kaliteli, düşük maliyetle ve hızlı bir şekilde üretmeleri gerektiğini ifade etmiştir. Lojistiğin önemini burada vurgulamakta, lojistiğin etkilerini; maliyet düşürücü, üretim arttırıcı, yüksek kalite, yüksek derecede müşteri memnuniyeti şeklinde sıralayarak, dünyada uluslararası rekabet avantajı sağlamada önemli bir stratejik unsur olduğunu belirtmektedir (Karcioğlu ve Temelli, 2014: 24). Uluslararası rekabetin artmasıyla birlikte firmalar ürünlerini hazırlarken en az maliyetle, daha hızlı, kaliteli olmasını sağlayarak ürünleri erken teslim etmek için çabalamaktadırlar (Oğuztürk ve Çetin, 2012: 150).

Tuna (2001) çalışmasında, küresel pazarlarda rekabetin artması sonucu değişim gösteren müşterilerin beklentisiyle "lojistik hizmet düzeyi" kavramının önem kazandığına değinmiştir. Bu kavramı tanımlarken; siparişlerin ve dağıtımın en erken şekilde gerçekleştirilmesi, bulundurulmuş stoklarda eksik çıkmaması gibi unsurlar olarak ifade etmektedir. Küresel markaların uluslararası pazarlarda devamlılığını sağlayabilmesini müşteri tatmini ile düşük maliyetleri amaçlayan lojistik yönetimine bağlamaktadır.

Uluslararası rekabetteki üstünlüğün sağlanabilmesi ve uluslararası pazarlarda işletmelerin yerini alabilmeleri için ulaştırma hizmetleri her yönden gerekli olmaktadır. Bu yüzden dünya ekonomisinde son zamanlarda artan küreselleşmede dış ticaret politikalarının liberalleştirilmesi ile ilgili uygulamaların yanında; depolama, iletişim ve tabiki ulaştırma sektörü ve sektördeki gelişmeler katkıda bulunmaktadır. Şirketlerin faaliyetlerini geliştirebilmeleri ve ekonomik kalkınmanın hızlandırılması açısından, üretmenin yanı sıra, üretim aşamaları, fabrikalara ve pazarlara teslimi ve uygun koşullarda sağlanabilmesi oldukça önemli olmaktadır. Dolayısıyla, üretim ve dağıtım işlemleri, lojistik kavramıyla birlikte yerini almakta ve ulaştırma hizmetleri piyasasında "forwarder" lar oldukça önem sağlamaktadır (Kaynak, 2004: 4-5).

Dünyada yaşanan küreselleşme ve rekabet artışı lojistik merkezlerin önemini arttırmış ve rekabet avantajı sağlamak isteyen işletmelerin lojistik merkezleri kullanmasını ihtiyaç haline getirmiştir (Başlangıç, 2015: 26). Lojistik merkezler birden çok taşıma türü kullanılmasında yarar sağlamaktadır. Akıllı depolama sistemlerine sahip, dağıtımını tek merkezden yapmaktadır. Karayolu ulaşım olanağı, sahip olduğu demiryolu bağlantıları, çoklu taşıma, havalimanları ve limanlara yakınlık kurmasıyla önemli özelliklere sahip olmaktadır. Bu lojistik merkezlerde ayrıca; araç tamir, tır parkları, kiralama hizmetleri, konaklama hizmeti, iş bulma kurumu ve haberleşme gibi ek hizmetler de bulunmaktadır (Oğuztürk ve Çetin, 2012: 164).

Lojistik sektörünün ulaşım sektörü ile beraber ekonomik büyüme üzerinde önemli ve pozitif yönde bir etkisi vardır. Ulaşım ve lojistik, ticareti yaygınlaştırarak altyapı gelişimini ve ekonomik büyümeyi sağlamaktadır. Ulaşım altyapısı, teknoloji, gemi inşaatı ve kargo taşımacılığına yapılan yatırımlar ile bu etki gerçekleşmektedir. Burada uluslararası ticaret önemli unsur olmaktadır. İş, ticaret ve yatırımların artmasına katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla ulaşım sektörüne yapılan önemli yatırımlar özellikle ticaret hacimleri büyük olan ülkelerde büyümeyi olumlu yönde desteklemektedir. Örneğin ticaret hacimleri büyük olan Hong Kong ve Singapur ekonomilerinin büyümesini sağlayan başlıca nedenlerden birisi ulaşım ve lojistik sektörlerine yaptıkları yatırımlardır (Kalaycı, 2015: 9).

Yine ABD, İngiltere, Singapur, Japonya, Almanya, Hollanda, Fransa ve İsveç lojistik sektörü denilince ilk akla gelen ülkeler olmaktadır. ABD ve Avrupa dünya lojistik pazarının yarısından fazlasına sahip olmaktadır (Terzi ve Bolukbas, 2016: 208). DHL, UPS, BAX, Ryder System ve Caterpillar Logistics gibi dünyanın birçok yerinde büyük taşımacılık faaliyetleri yürüten bu firmalar ABD'deki en önemli lojistik hizmet sağlayıcıları olmaktadır (Yılmaz, 2014: 49). Yine Dubai ve Hong Kong şehirleri de son zamanda lojistik üs olma yönünde hız kazanmıştır. Asya-Pasifik, Doğu Avrupa, Rusya ve Ortadoğu da gelecekte önemli derecede ilerlemiş olacak bölgeler olarak görülmektedir (Terzi ve Bolukbas, 2016: 208).

Bulgaristan, İtalya, Polonya, İspanya, Belçika ve Almanya gibi doğu ile batı arasında önemli bağlantı oluşturan Avrupa ülkelerinin önemli lojistik merkezleri bulunmaktadır. Avrupa'nın en önemli lojistik üslerini bölgelerinde bulunduran yerlere örnek verilecek olunursa, Polonya'da Poznan,

İspanya'da Zaragoza ile Barcelona, İtalya'da Trieste, Bulgaristan'da Varna, Almanya'da Hamburg, Belçika'da Antwerp ve Hollanda'da Rotterdam denilebilmektedir. Yine dünyanın önemli kargo havalimanlarından birini Amsterdam Schipol Havalimanı oluşturmaktadır (Terzi ve Bolukbas, 2016: 208).

Almanya da AB'deki en önemli lojistik merkez olmaktadır. Bölgedeki önemli hizmet sağlayıcılar ise DHL, Maersk, Schenker, TNT ve Kuehne Nagel'dir (Yılmaz, 2014: 51). Almanya'nın Avrupa'da önemli bir lojistik merkez olması yüksek ulaştırma yapısından kaynaklanmaktadır. Almanya'nın ulaşım ağlarının merkezi olmasında 9 Avrupa ülkesiyle sınırı olması etkindir. Almanya'daki ilk üç sektörden birini lojistik sektörü oluşturmakta ayrıca demiryolu ağları ve karayollarında da diğer Avrupa ülkelerine göre üstünlük sağlamaktadır (Terzi ve Bolukbas, 2016: 208).

Lojistik sektörü denince ilk akla gelen bir diğer ülke olan Singapur, dünyanın hem en büyük limanına, hem de en önemli lojistik merkezine sahip olmaktadır. Malezya ve Tayland'da da diğer merkezler bulunmaktadır. Yine DHL, Schenker, Linfox, UPS, Nippon Expres, TNT, Kuehne Nagel bölgedeki önemli lojistik hizmet veren şirketler olmaktadır. Çin'de ise karayolu ile iç suyu taşımacılığı geliştirmekte, demiryolları hem dağınık hem de yavaş olmaktadır. Uluslararası şirketler, ucuz olduğu için denizyolu taşımacılığını tercih ederken demiryolu taşımacılığını avantajlı görmemektedirler. Deniz yolunun tercih edilmesi limanlarda yoğunluğa sebebiyet vermektedir. Çin'deki sağlayıcı uluslararası lojistik şirketler; DHL, TNT, Fedex ve UPS firmalarıdır (Yılmaz, 2014: 52).

Avrupa'da lojistik köy kavramı son zamanlarda yaygınlaşmıştır. Lojistik köyü, ulusal ve uluslararası transit yüklerin her türlü faaliyetlerinin lojistik merkezleri tarafından yürütülerek organize edildiği yerlerdir. Lojistik köyleri depolama dışında montaj, yarı üretim ve uyarlama, tamir, ters lojistik, kalite kontrol, dağıtım ve sipariş kabul, yük kabul, paketleme gibi hizmetler de sağlamaktadır. Yük taşımacılıkla ilgili işlerin tek yönetim altında toplanmasını güvenli, planlı, kaliteli biçimde yerine getirilmesini lojistik merkezleri veya yük köyleri sağlamaktadır. Yunanistan, Fransa, Almanya, İspanya, İtalya Danimarka, Lüksemburg, Portekiz, Ukrayna ve Macaristan gibi bu 10 Avrupa ülkesinde toplamda 60 lojistik köyü ve bu köylerde de 2.400 operatör faaliyette bulunmaktadır (Kaynak ve Zeybek, 2007: 47-48).

Fransa'daki lojistik köy uygulaması Avrupa'nın ilk örneklerindedir. 23 lojistik köyü bulunmaktadır. Paris bölgesinde Garanor ve en gelişmiş merkezi olan Sogaris buna örnektir. Lojistik köyler, İtalya ve Almanya'da ise 1960'ların sonları ile 1970'lerin başlarında görülmüştür. Bu esnada biçimlenen lojistik köy kavramı toplu taşımacılığı sağlamıştır. Bu kavram ABD'de doğmasına rağmen Avrupa'da benimsenmiş ve dünyada hızla yayılması 1980 ve 1990'lı yıllarda olmuştur. Daha sonra Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika, İngiltere'de de ilerleyerek hız kazanmıştır (Çekerol ve Gunyashev, 2017: 134).

4.1. Lojistik Sektörü İçinde Türkiye'nin Yeri

Lokmanhekim (2017) çalışmasında, tüm firmaların lojistik şirketlerle çalışmayı tercih etmesindeki önemli unsura değinmiştir. Küreselleşen dünyada ülkelerin gücünü sahip oldukları ekonominin belirlediğini ifade etmiştir. İşletmeler ekonomiyi canlı tutmak için rekabet içerisine girer ve rakiplerini geride bırakmak isterler. Bunu gerçekleştirmesi için müşteriye ürünü, hızlı ve zamanında teslim etmesi gerekmektedir. Bu sayede firmaların lojistik şirketlerle çalışması her geçen gün Türkiye'de ve dünyada lojistik sektörünün hızla büyümesini sağlamaktadır (Lokmanhekim, 2017: 26).

Çeşitli lojistik faaliyetlerin elleçleme, depolama, gümrükleme, altyapı hizmetleri ihracat, ithalat gibi belirli bir bölgede gerçekleştirilmesi olan, lojistik üs kavramı başlangıçta deniz ve havalimanı merkezli olmaktadır. Lojistik üsler, faaliyetleri belli bir merkezden yürüterek, dünyanın her yerine ulaşılabilirlik sağlamaktadır. Bir ülkenin lojistik imkân ve altyapısı o ülkenin lojistik sektörünün gelişmişliğini göstermektedir. Ülkenin coğrafik, fiziksel ve kurumsal alt yapısına bakılarak lojistik üs

değerlendirmesi yapılabilmektedir. Türkiye'nin coğrafi açıdan üstünlüğü ipek yolu güzergâhında bulunmasıyla, kıtaları birleştirmesi ve üç tarafının denizlerle çevrili olmasından kaynaklanmaktadır. Dünya'nın ekonomik ve ticari yapısındaki gelişmeler, Asya ve Avrupa'daki ticaret artışı Türkiye'nin önemli bir transit ülke konumuna gelmesini sağlamıştır. Ancak küresel ticarete gelirin çoğu transit ülkelerden ziyade merkez ülkelere geçmesi dolayısıyla tek başına transit ülke olmak Türkiye'ye üstünlük sağlamak için yeterli olmamaktadır. Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi coğrafi üstünlüğünü iyi değerlendirmesi dışında, fiziksel ve kurumsal alandaki aksaklıklarını da gidermesine bağlı olmaktadır (Kara, vd. 2009: 80-81).

Son zamanlarda hızla gelişen ve ilerleyen bir sektör olan lojistik sektörü, bölgesel ve küresel boyutuyla ele alınmalıdır. Yer altı ve yer üstü kaynaklarının dünyaya eşit bir şekilde dağılmaması ve bazı sektörlerin farklı ülkelerde daha çok gelişme göstermesinden dolayı alış veriş yapılarak nakliye hizmetleri çeşitli yollarla yapılmaktadır. İşletmeler önemli ticari yolları göz önünde bulundurarak ulaştırma faaliyetlerini yürütmeli ve taşımacılık hizmetlerini gerçekleştirmelidir. Ancak dünya üzerinde ulaştırma için her kısım aynı elverişe sahip değildir. Yine her ülkenin denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu eşit seviyede olmamaktadır. Gelişmiş ülkelerde ve bölgelerde ulaşım imkânları daha ileri düzeyde olduğundan nakliye faaliyetleri daha kolay gerçekleşmektedir. Dolayısıyla işletmeler coğrafi koşulları ve lojistik imkânları dikkate alarak tesislerini kurmaktadır. Bu bakımdan önemli taşıma yolları ve güzergâhları stratejik önem kazanmaktadır. Türkiye, hem tarihte hem de günümüzde üç kıtanın kesişme noktasında yer alması ve önemli yolların geçtiği güzergâhta bulunması sebebiyle lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi açısından öne çıkmaktadır (Şahin, 2014: 360).

Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan bir köprü görevi taşıyan Türkiye iki farklı kıtayı birleştirerek oldukça önemli bir avantaja sahiptir. Türkiye'nin sahip olduğu bu avantaj bir taraftan Türkiye üzerinden gelişmiş batılı ekonomilere ulaşılabilmesini sağlarken diğer taraftan eski Sovyet coğrafyasına erişilebilmesi sayesinde Türkiye'nin dış pazarını çeşitlendirmesine olanak sağlamaktadır. Sovyetler Birliği döneminde ekonomik faaliyetler merkezi planlama ile yürütülmüş ve bunlar, dağılma sonrasında oluşan bağımsız devletlerde, yüksek enflasyon ve siyasi-ekonomik istikrarsızlık sebebiyle imkânsız hale gelmesi dinamik bir iktisadi işbirliğini gerekli kılmış ve çeşitli ekonomik işbirliği entegrasyonları bu dönemde ortaya çıkmıştır. En önemli entegrasyon girişimlerinden biri 10 Ekim 2000 yılında kurulan Avrasya Ekonomik Topluluğu (AvET)'dur. Bu topluluğun üye ülkeleri; Rusya Federasyonu, Beyaz Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan olmakta, topluluğun gözlemci statüsündeki ülkeleri ise Moldova, Ukrayna ve Ermenistan olmaktadır. Ekonomik entegrasyonların içinde yer almak dış ticaret ilişkilerinin gelişmesini sağlayacaktır. Jeopolitik ve jeostratejik öneme sahip olduğundan Kazakistan ve Rusya devlet başkanları Avrasya Birliği Projesine Türkiye'nin de dâhil olmasını istediklerini ve bu durumun onlara güç katacağını yaptıkları açıklamada belirtmişlerdir. Türkiye'nin Batı Avrupa-Asya transit ulaşım çerçevesinde birçok önemli ulaştırma koridorunun içinde olmasının önemli payı vardır (Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013: 524-525).

Yine Avrasya bölgesi Ortadoğu'yu da kapsayan çatışmaların ve siyasi istikrarsızlıkların yaşandığı bir bölge olmakta ve Türkiye, Avrupa ile Asya'nın kesiştiği stratejik bir bölgede bulunmaktadır. Türkiye'nin ekonomik gücü ve ekonomik istikrarı bölge lojistik pazarı için önemli olduğu kadar ulusal ve uluslararası alanda sağlayacağı siyasi istikrarı da oldukça önemlidir. Türkiye dünya lojistik pazarının önemli bir bölümünü doğrudan ya da dolaylı olarak elinde tutması bu istikrarın sağlanması ve korunması ile mümkündür. Son yıllarda Londra-Pekin şehirlerinin de dâhil olacağı hat boyunca eski İpek Yolunun yeniden canlandırılması ile ilgili çalışmalar yapılmakta kültürler arası iletişimin ön planda olacağı yeni bir dönemin sayfası açılma safhasındadır. Türkiye bu koridor hattı üzerinde olduğundan bu durumun gerçekleşmesiyle önemi daha çok artacaktır. Türkiye'nin "Lojistik Üs" bakımından güçlenmesi için siyasi ve ekonomik istikrarını devam ettirmeli, bunun için de güvenliği olduğundan daha çok önem vermelidir (Karataş, 2017: 19).

Avrasya, Batı ekonomisinin öncelikle enerji olmak üzere yeni kaynaklara ulaşabilmesi ve başka potansiyel pazarlar bulabilmesinde cazibe merkezi haline gelmiştir. Ancak Avrasya bölgesinin lojistik yapısına bakıldığında açık denizlere kıyası olmamakta ve ulaştırma alt yapısı sorunları yer almaktadır. Bu durum bölgenin entegrasyonu açısından olumsuz bir etki oluşturmaktadır. Ülkenin lojistik alt yapısı ve lojistik etkinliği, firmaların lojistik performansını ve dış ticaret işlemlerinde

katlandıkları maliyetleri etkilemektedir. Karşılıklı dış ticaretin gelişmesi yalnızca Türkiye'nin değil Avrasya ülkelerinin de lojistik alanda karşılaşılan sorunları çözüme ulaştırmaları için gereken iyileştirmeleri yapabilmelidirler (Sofyalıoğlu ve Kartal, 2013: 526).

Ülkemizde de lojistik gittikçe önem kazanan ve gelişen bir sektördür. İhracat ve ithalat ile öne çıkan lojistik daha sonraları süpermarket ve hipermarketler gibi büyük ölçekli perakendecilik ile öne çıkmıştır. Türkiye de diğer ülkeler gibi hizmetlerini çeşitlendirerek uzmanlaştırma yolundadır. 21. Yüzyıla girilmesiyle lojistik sektörü ülkemizde emekleme döneminden çıkmış, ulusal ve uluslararası firmalarla işbirliği içine girerek hizmet kalitesini sürekli arttırmakta ve aktif sektör olmaktadır (Babacan, 2003: 10). Türkiye'de taşımacılık sayıları, ekonomik büyüme ve yıllık ihracat ile ithalat değişim oranları birbiriyle orantılıdır. 2018 yılından sonra ihracatta % 7 oranında büyüme beklenirken, Ocak ve Şubat verilerinde bu beklenti düşüktür ve öngörüler daha çok artışların olacağını göstermektedir. Taşıma sayılarına da bu oranın aynı şekilde yansıtacağı tahmin edilmektedir. 2018 Şubat ayında ihracat 13,2 milyar dolar, ithalat ise 18,9 milyar dolar, dış ticaret hacmi 32,1 milyar dolar ve dış ticaret açığı 5,8 milyar dolar olduğu verilerde yer almaktadır. Bir önceki yıla göre ihracat % 10, ithalat ise % 20 artış göstermektedir. Ocak-şubat toplamında ise bir önceki yıla göre % 11 artış ile ihracat 25,7 milyar dolar, % 29 artış ile ithalat 40,4 milyar dolar olmuştur. Dış ticaret hacmi ise % 21 oranında artış göstermiştir ("Taşımacılık İstatistikleri Değerlendirme Raporu Yayınlandı", Erişim Tarihi: 02.05.2019).

Günümüzde ulaşım alanındaki gelişmeler hızla ilerlediğinden yerel ve küresel bazda ticaret hacimlerinde gerçekleşen büyüme sonucunda lojistiğe ihtiyaç artmıştır. Karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu ulaşımının değeri her geçen gün artmakla birlikte bu alanlara yatırımlar da artmaktadır. Dünyada ve Türkiye'de lojistik merkezler kurularak lojistik köyler yapılmaktadır. Dünya üzerinde üretim merkezleri ile tüketim sahaları arasında bağlantı olmakta ve ulaşım imkânlarına bağlı olarak nakliye yapılmaktadır. Dünya üzerindeki bir üretim merkezindeki mamul maddelerin alıcıya minimum masrafla ulaştırılması, coğrafi faktörlerin nasıl kullanıldığına bağlı olmakta etkili ve bilinçli kullanılması gerekerek coğrafi şartlar bilinmelidir. Bu yüzden lojistik coğrafyasına gereksinim vardır. Lojistik coğrafyası, lojistik merkezin yerinin doğru tespit edilmesinde etkilidir. Lojistik faaliyetlerde coğrafi faktörler dikkate alınarak yorumlanmalıdır (Şahin,2014: 346).

Uluslararası Lojistik Performans Endeksi (LPI) verilerinin yıllara göre sıralamada dünyadaki ilk beş ülkenin LPI sıralaması sonuçlarına ulaşılmaktadır. Bu verilere göre 2007 yılında, 151 ülke arasında sırasıyla Singapur, Hollanda, Almanya, İsveç ve Avusturya ilk beşte yer almaktadır. 2010 yılında 156 ülke arasında, ilk beşte yer alan ülkelerin sıralaması ise; Almanya, Singapur, İsveç, Hollanda ve Lüksemburg'dur. 2012 yılında 160 ülke arasında, birinci sırayı Singapur almakta ve onu takiben Hong Kong (Çin), Finlandiya, Almanya ve Hollanda oluşturmaktadır. 2014 yılında 160 ülke arasında Almanya, Hollanda, Belçika, Birleşik Krallık ve son olarak Singapur yer alır. 2016 yılına gelindiğinde yine 160 ülke arasında Almanya ilk sırayı alırken Lüksemburg 2. Sırada, İsveç 3. Sırada, Hollanda 4. Sırada ve Singapur 5. Sırada yer almaktadır. 2018 yılında 160 ülke arasında Almanya ilk sırada kalarak yerini korumuştur. İsveç 2. Sıraya geçerken, Belçika 3. Sırada, Avusturya 4. Sırada ve Japonya 5. Sırada yer almaktadır (lpi.worldbank.org/, Erişim Tarihi: 02.05.2019).

Türkiye'nin yıllara göre 160 toplam ülke arasında LPI sıralaması ise Tablo.1 de gösterilmiştir.

YIL	LPI	DÜNYA SIRASI	TOPLAM ÜLKE SAYISI
2007	3,15	34	151
2010	3,22	39	156
2012	3,51	27	160
2014	3,50	30	160
2016	3,42	34	160
2018	3,15	47	160

Tablo 1: Türkiye'nin Yıllara Göre Toplam 160 Ülke Arasında LPI Sıralaması

Kaynak: LPI, <http://lpi.worldbank.org> (Erişim Tarihi: 02.05.2019)

Türkiye'nin lojistik performans endeksinin yıllar içerisindeki değişimine Tablo 1'de bakılacak olursa; 2007'de 151 ülke arasında endeks değeri 3,15 olmakta ve Türkiye, dünya sıralamasında 34. Sırada yerini almaktadır. 2010 yılında ise 156 ülke arasında 3,22 ile 39. sırada yer aldığını görmekteyiz. 2012 yılına gelindiğinde 160 ülke içerisinde endeks değeri 3,51 ile 27. Sırada yer almaktadır. 2014 yılında 3,50 ile 30. Sırada iken, 2016 yılında 3,42 ile 34. Sırada yer almakta ve son olarak 2018 yılında endeks değeri 3,15 ile dünyada 47. Sırada yer almaktadır (lpi.worldbank.org/, Erişim Tarihi: 02.05.2019).

Türkiye gibi geniş coğrafyaya sahip birçok ülke vardır. Bu ülkelerde karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu gibi çeşitli ulaşım imkânlarını en verimli şekilde kullanabilen toplu taşımacılık yaklaşımına ihtiyaç duyulmaktadır. Lojistik köy uygulamaları bu yaklaşımın uygulanabilmesi için en iyi uygulama olmaktadır. Taşıma türlerinin bir araya gelmesini sağlayan lojistik köyler, tedarik zincirindeki aksaklıkları gidermekte, verimliliğin artmasını sağlayarak bürokratik, sosyal ve ekonomik birçok soruna çözüm sunmaktadır. Lojistik köy uygulamasında; yönetim ve denetim kolaylığı ile kurum ve ülke yöneticilerinin işlerinin hızlı ve kolay olması; garaj, gümrük, depo, bakım hizmetleri, sosyal, sağlık, karantina hizmetleri gibi lojistik sektörünün ihtiyacı olan tüm bileşenlerin bir araya getirilmesinden kaynaklanmaktadır (Elgün, 2011a: 3).

Türkiye'de lojistik köy kavramı ilk kez 2005 yılında dile getirilmiştir. İlk lojistik köy ise TCDD tarafından Samsun-Gelemen'de 2006'da inşa edilip 2007'de işletmeye açılmıştır (Elgün, 2011b: 218). Balıkesir, Denizli, Eskişehir, İstanbul (Halkalı), İzmit Samsun ve Uşak illerindeki lojistik köy projesi faaliyete geçerken, Bilecik, Erzurum, Mardin, Kahramanmaraş, Mersin, İzmir (Kemalpaşa) illerindeki lojistik köyün inşaatı devam etmektedir. Bunların dışında kamulaştırma işlemi devam eden 7 merkez ise; İstanbul (Yeşilbayır), Konya, Kars, Kayseri, Sivas, Bitlis (Tatvan) ve Habur olmaktadır. İzmir (Kemalpaşa) lojistik köyü Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmekteyken geriye kalan tüm lojistik köyler ise TCDD tarafından yürütülmektedir (Baki, 2018: 154).

SONUÇ

Her geçen gün önemi artmakta olan lojistik sektörü ülkemizde ve dünyada hızla ilerlemekte ve gelişmektedir. Küreselleşen dünyada firmaların lojistik faaliyetlerini kullanmadan rekabet edemediğini görmekteyiz. Firmalar ürünlerini müşterilere ulaştırırken en güvenilir şekilde, doğru zamanda, yüksek kalitede, düşük maliyet ile ve en çabuk şekilde ulaştırmak için lojistiğe oldukça değer vermektedir. Uluslararası taşımacılıkta en çok tercih edilen taşımacılık denizyolu taşımacılığı iken, ülkemizde şehirlerarası en çok tercih edilen taşımacılık karayolu olmuştur. Lojistik denince akla ilk gelen kavram taşımacılık olmaktadır. Ancak lojistik taşımacılıktan ibaret olmadığı, tedarik, stok yönetimi, dağıtım, elleçleme, sipariş yönetimi, müşteri hizmetleri gibi birçok faaliyeti kapsadığı görülmektedir. Lojistik ülkenin gelişmişliğini ve ekonomi yapısını da göstermektedir. Gelişmiş ülkeler ve ekonomilerde lojistik sektörü kullanımı daha yaygın iken gelişmekte olan ülkelerde bu durum aksidir. Aynı şekilde şirketler için de yüksek rekabet üstünlüğü sağlayan lojistik faaliyetlerinin kullanımı ile şirketin ilerlemesi orantılı olmaktadır.

Avrupa ve Türkiye de özellikle konumları gereği lojistik sektörü içinde önemli yere sahiptirler ve lojistik operasyonlar için önemli bağlantı noktalarıdır. Türkiye'nin Orta Doğu ülkeleri ve Asya ile olan bağlantıları Türkiye'nin bu alandaki önemini altını çizmektedir.

KAYNAKÇA

- Babacan, M. (2003). "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu". *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 8-15.
- Baki, R. (2018). "Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye'deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi". *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 148-162.
- Bayraktutan, Y., Tüylüoğlu, Ş., Özbilgin, M. (2012). "Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik Endeksi: Kocaeli Örneği". *Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 4(3). 61-71.
- Çekerol, G. S. & Gunyashev, E. (2017). "Kazakistan Lojistik Sektörü ve Sektör Paydaşlarının Lojistik Köy İle İlgili Görüşlerinin Swot Analizi İle Değerlendirilmesi". *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, (60), 127-168.
- Demirbilek, A. (2018). Küresel ticarete lojistik performans düzeyi ile havayolu kargo taşımacılığı ilişkisi. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Deveci, D. A. (2010). "Türkiye'de Çoklu Taşımacılığın Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Bir Model Önerisi". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*. Sayı. 2, No. 1., ss. 13-32.
- Dursun, A. & Erol, S. (2012). "Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi". *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16(3), 367-382.
- Elgün, M. N. (2011a). Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi, (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyonkarahisar.
- Elgün, M. N. (2011b). "Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları Ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi". *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(2), 203-226.
- Ener, T. (2010). Küresel Lojistik Performans İndeksi Mersin'de Faaliyet Gösteren Lojistik Firmalarının Sektörel Performanslarının İncelenmesi, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Mersin Üniversitesi, Mersin.
- Erdönmez, E. & İncaz, S. (2016). "2018 Yılına Kadar AB Denizyolu Taşımacılığının Stratejik Hedefleri ve Önerilerinin Türkiye'ye Yansımaları". *JOEEP: Journal of Emerging Economies and Policy*, 1 (1), 111-125.
- Gülen, K. G. (2005). "Lojistik hizmetlerde dış kaynak kullanımının yaygınlaşması ve tedarikçi işletmelerde gelişim stratejileri". *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, Cilt: 4 Sayı: 8, 29-48.
- Gümüüşay Şahin, A. & Berberoğlu, N. (2011). "Lojistik Outsourcing Karar Süreci ve 3pl Firma Seçim Kriterleri". *Online Academic Journal of Information Technology*, 2(5). 33-50.
- Kabasakal, A. & Solak, A. O. (2009). "Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması". *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, 27-34.
- Kalaycı, S. (2015). Dışsal Faktörlerin Ulaşım Sektörüne Etkisi: Lojistik Firmalarından Kanıtlar, (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Beykent Üniversitesi, İstanbul.
- Kara M., Tayfur, L., Basık, H. (2009). "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye". *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11). 69-84
- Karadeniz, M. & Balcı, M. (2014). "Lojistik Faaliyetlerde Algılanan Hizmet Kalitesinin Marka Sadakatine Etkisi". *Marmara Üniversitesi İ.İ.B Dergisi*, Cilt 36, Sayı:1, 293-315.
- Karataş, İ. A. (2017). "Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün
- Karcıoğlu, R. & Temelli, F. (2014). "Lojistik Faaliyetler ve Yönetimi Erzurum'daki Lojistik Kargo Firması Çalışanlarına Yönelik Bir Araştırma". *BEU. SBE. Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 2, 23-42.
- Karşılaştırmalı Analizi". *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, Cilt: 8, Sayı:1, 1-22.
- Kayıkcı, Y., Mutlu, A., Çatay, B. (2018). "Uluslararası Deniz-Demir Yolu Kombine Yük Taşımacılığı Operasyonları İçin Bir Karar Destek Sistemi ve Uygulaması". *Uludağ University Journal of The Faculty of Engineering*, 23 (4), 99-116.

- Kaynak, M. (2004). "Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye". *Ekonomik Yaklaşım*, 15(52-53), 3-34.
- Kılıcı, H. (2017). "Taşımacılık Faaliyetlerinin Rekabet Üstünlüğü Oluşturmada İşletmecilikte Yeri Ve Önemi: Türkiye Örneği ve Türkiye'de Taşımacılığın Gelişimi". *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, Özel sayı, 74-86.
- Kuyucak, F. & Şengür, Y. (2009). "Değer Zinciri Analizi: Havayolu İşletmeleri İçin Genel Bir Çerçeve". *KMU İİBF Dergisi*, Cilt: 11 Sayı: 16, 132-147.
- Lokmanhekim, R. (2017). Yabancı ve Türk Sermayeli Lojistik Firmalarının Türkiye'deki Büyüme Stratejileri, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Okan Üniversitesi, İstanbul.
- Oğuztürk, B. S. & Çetin, B. (2012). "TR61 Bölgesine Lojistik Açısından Bir Bakış". *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (16), 149-166.
- Onay, M. & Kara, H. S. (2009). "Lojistik Dış Kaynaklama Uygulamalarının Örgüt Performansı Üzerine Etkileri". *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 9(2), 593-622.
- Öz, M. (2011). "Lojistikte Yeni Yaklaşımlar". *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 141-155.
- Öztürk Ofluoğlu, N., Kalaycı, C., Artan, S., Çebi Bal, H. (2018). "Lojistik Performansındaki Gelişmelerin Uluslararası Ticaret Üzerindeki Etkileri: AB ve MENA Ülkeleri Örneği". *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 9(24).
- Sofyalıoğlu, Ç. & Kartal, B. (2013). "Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin Lojistik Performans İndekslerinin Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar". *International Conference on Eurasian Economies*, 524-531.
- Şahin, V. (2014). "Lojistik Coğrafyası Üzerine Bir Değerlendirme". *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 29, 344-362.
- Terzi, N. & Bolukbas, O. (2016). "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Lojistik Köyler". *PressAcademia Procedia*, 2(1), 206-228.
- Töral, T. (2018). Küresel Lojistik Performans İndeksi: İstanbul'da Faaliyet Gösteren Lojistik Firmalarının Sektörel Performanslarının İncelenmesi, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Arel Üniversitesi, İstanbul.
- Tuna, O. (2001). "Türkiye için lojistik ve denizcilik stratejileri: uluslararası ve bölgesel belirleyiciler". *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Cilt 3, Sayı:2, 208-225.
- Yıldız, D. & Wolff, R. A. "Türkiye'de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı". *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 7(3), 187-198.
- Yılmaz, N. (2014). Türkiye'de Büyük Ölçekli Lojistik Firmaların Yapı ve İşleyişlerine Yönelik Bir Analiz, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Yılmaz, Z. & Pietrzyk, K. (2014). "Karma Taşımacılığın Ekonomik Gelişimi ve Büyümesi-Polonya Ve Türkiye'nin Karşılaştırmalı Analizi". *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi*, 24 (2), 21-43.
- Zeybek, H. & Kaynak, M. (2007). "İntermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye'deki Durum". *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2). 39-58.

İnternet Kaynakları:

<http://ipi.worldbank.org> Erişim Tarihi: 02.05.2019

www.und.org, Taşımacılık İstatistikleri Değerlendirme Raporu Yayımlandı

<https://www.und.org.tr/tr/20943/subat-2018-tasimacilik-istatistikleri-degerlendirme-raporu-yayinlandi> Erişim Tarihi: 02.05.2019