

LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE TÜRKİYE DIŞ TİCARETİNE ETKİLERİ¹

THE EFFECTS ON FOREIGN TRADE AND LOGISTICS SECTOR IN TURKEY

Öğr.Gör. Ömer EMİRKADI

Karadeniz Teknik Üniversitesi. Araklı MYO, E posta: emirkadi@ktu.edu.tr, Trabzon/Türkiye

Öğr.Gör. Hüseyin BALCI

Karadeniz Teknik Üniversitesi. Araklı MYO, E posta: huseyinbalci@ktu.edu.tr, Trabzon/Türkiye

ÖZET

Günümüzde küreselleşmeyle birlikte sınırların tümüyle ortadan kalkması ve yaşanan yoğun rekabet, mal ve hizmetlerin daha düşük bir bedelle taşınması gerekliliğini beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla da işletmelerin lojistik faaliyetlerini rekabet içinde oldukları firmalara göre daha etkin ve verimli yönetmeleri onlara bir takım avantajlar sağlayacaktır. Lojistik sektörü, kendisi ile ilgili alınan kararların ülke ticareti açısından hayati önemde olması ve ayrıca gerek istihdama, gerekse de ülke ekonomisinin büyümesine olan katkısı ile önde gelen sektörlerden biri olarak hızla gelişimini sürdürmektedir.

Toplumların sürekli ve sayısız ekonomik ilişki içinde bulunması, uluslararası küresel ticareti farklı bir boyuta taşımıştır. Böylesi bir ekonomik ortamda gerçekleştirilen dış ticaret, coğrafi sınırları ortadan kaldırmakta, ulaşılması hayal olarak görülen yerlerdeki üretici ve tüketicileri tek bir noktada buluşturmaktadır. Bu yüzden ülkeler, uyguladıkları dış ticaret politikaları aracılığıyla kendi ekonomilerine yön verebilmektedirler. Günümüzde dış ticaret, sadece dış âlemlerle gerçekleştirilen ticaretteki verimlilik ve etkinlik anlamıyla değil, aynı zamanda ekonomideki iç ve dış dengeyi sağlanmasına katkısı bakımından da büyük önem taşımaktadır.

Yakın geçmişte sektörde yaşanan pozitif gelişmeler ve ulaştırma/taşımacılık faaliyetlerinin daha bilimsel ve çağdaş bir bakış açısı ile gerçekleştirilmesi, lojistiğin ulaştırma sistemleri üzerindeki etkisini her geçen gün daha da artırmış ve Türk dış ticaretinin gelişmesinde önemli bir rol üstlenmeye başlamıştır. Elinizdeki çalışmanın amacı; hızlı bir gelişim gösteren lojistik sektörünün Türk dış ticareti üzerine olan yansımalarını değerlendirmektir.

Anahtar Kelimeler: Dış Ticaret, Küreselleşme, Lojistik, Türkiye Ekonomisi, Ulaştırma

ABSTRACT

With the globalization nowadays, in the result of intense competition and with the disappearance of all borders, reality of moving cheaper goods with the most minimum wage has come up. Hence; managing their supply chains and logistic activities more efficiently and thriftily than their rivals will provide some advantages to businesses. Logistic sector in Turkey economy is as important as in the world economy. Fundamental reason for this is that decisions concerning logistic sector are crucial for country trade and rapid development of the sector as being one of the prominent sectors that creates jobs in Turkey and has a potential to grow.

Individual's and government's being constantly in various economic relationships brings international trade in new levels. Foreign trade, taking place globally, is attaching continents and bringing together buyers and sellers, apart from each other in a long distance, in a common platform. Therefore, countries can dominate their country's economy by means of foreign trade politics that they apply. As of this point, foreign trade is not only important in terms of activity in trade that takes place with the rest of the world but also an important factor that provides the balance between domestic and foreign trade of the country's economy.

With the recent developments in the logistic sectors, logistic concept in Turkey has begun more effective on transformation systems. In this study impacts of logistic sector that develops in Turkey on foreign trade has been examined.

Keywords: Logistics, Foreign Trade, Globalisation, Transportation, Turkey Economy

¹ Bu çalışma International Symposium of Applied Business Management and Economics Researches, 3-5 May 2018, Bayburt / Türkiye Sempozyumunda sunulmuş aynı isimli çalışmanın gözden geçirilmiş ve genişletilmiş hali olup, özeti bildiri kitabında yer almaktadır.

1.GİRİŞ

Günümüz ticari hayatında yaygın şekilde kullanılan sözcüklerin başında küreselleşme ve değişim ifadeleri gelmektedir. Özellikle teknoloji alanında yaşanan baş döndürücü gelişmeler, içinde bulunduğumuz çağın belli bir kavram ile adlandırılmasını deyim yerindeyse bir hayli güçleştirmektedir. Öyle ki değişimde yaşanan hız; işletmelerin yeniliklere daha çabuk adapte olmasını, üretilen ürünlerin mümkün olan en kısa zamanda ve zaman kaybetmeksizin müşteri ve tüketicilere iletilmesini gerektirmektedir (Cenker, 2006: 1).

Lojistikle ilgili pek çok tanım bulunmakla beraber lojistik; müşteri gereksinimlerine uygun mal, hizmet ve nihai ürün ya da bunlara ilişkin bilginin, çıkış noktasından son tüketileceği yere kadar güven içerisinde ulaşabilmesi amacıyla gerçekleştirilen faaliyetler dizisi şeklinde tanımlanabilir (<http://www.logisticsworld.com/logistics.htm>). Ayrıca sipariş işleme, satın alımlar, gelen ulaşım, üretim planları ve programları, envanter yönetimi, dağıtım ve teslimat ulaşımı, depo yönetimi, malzeme ve dağıtım ihtiyaç planlaması, yönetimin bir müşteriye yanıt vermesi gibi çeşitli bilgi sistemleri de kendi altında barındıran bir yapısı vardır.



Şekil 1: Temel Lojistik Faaliyetler

Lojistik kavramı İş dünyasında yaşanan gelişmelere paralel olarak; taşımacılık, bilgi işlem teknolojileri ve iletişim sektörlerinde de öne çıkmış ve aşağıdaki nedenlerden dolayı lojistiğin önemi her geçen gün daha da artmıştır (Demir, 2013: 6-7).

- ✓ Küreselleşme sonucu üretim ve tüketim yerleri arasındaki depolama ve malzeme akışlarındaki artış,
- ✓ Küreselleşmenin bir sonucu olarak artan malzeme akışı ve bunları depolama gereksinimi,
- ✓ Zorlu rekabet şartlarının getirdiği ilave koşulların da etkisiyle daha düşük maliyetle çalışabilmenin güçleşmesi,
- ✓ Yaşanan yoğun rekabette önde olabilmek için doğru zaman, doğru yer, doğru ürün akışı gibi lojistiğin doğrularını yapabilme,
- ✓ Müşteri beklentilerindeki değişiklikler sonucu daha hızlı ürün, bilgi ve hizmet akışlarına duyulan gereksinim,
- ✓ Müşteri memnuniyetini artırmak için (hızlı teslimat, siparişlerin izlenmesi, iade ürünün adresten geri alınması vb.i) yeni ve cazip hizmetler sunulması.

Türkiye'nin diğer rakipleri ile yaşadığı yoğun rekabette pazar payını koruyabilmesi, dış ticarete yönelik hizmetlerin etkinliğinin artırılması ile mümkündür. Böyle bir ekonomik ortamda Türkiye, dış ticarete yönelik hizmetlerin en önemlilerinden birisi durumundaki lojistik faaliyetlerine coğrafi açıdan da son derece uygun bir durumdadır. Türkiye coğrafi açıdan üç tarafı denizlerle çevrili ve hemen hemen tüm ulaşım modlarının aktif olarak kullanılabilirdiği Avrasya, Avrupa, Balkanlar, Kuzey Afrika ve Orta Doğu arasındaki mal ve hizmet ticaretinin kesiştiği bir konumdadır (Çevik ve Kaya, 2010: 23-24).



Şekil 2: Türkiye Jeopolitik Konumu (www.talebemektebi.com)

2. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK ve SOSYAL KATKILARI

Toplumların refahı ve kalkınmışlık seviyelerinin değerlendirilmesindeki önemli faktörlerden biri, o ülkenin ekonomik göstergeleridir. Bu göstergelerin olumlu olmasının ekonominin toplumsal, kültürel ve demografik yapısı üzerinde de pozitif yansımaları bulunmaktadır. Ayrıca bunlara ek olarak toplumun tümüyle refah düzeyini artırarak yaşam kalitesini de yükseltmektedir. Özellikle son yıllarda ekonomik kalkınmayla birlikte ülkelerin dış ticaret eğilimlerinin artması ve dış ticaret işlemlerinin daha karmaşık bir hal alması lojistiğin önemini arttırmıştır (www.dhl-discoverlogistics.com: 2).

Lojistik mikro ve makro bazda değerlendirildiğinde; toplum refahının artması açısından ekonomik, psikolojik, sosyo- kültürel, askeri ve siyasi anlamda önemli ölçüde katkı sağlarken aynı zamanda; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün ve istihdamın artması sonucu işsizliğin azalması, moral ve motivasyonun artması, eğitim seviyesinin yükselmesi, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, stratejik ortaklık, rol model olma, rekabet gücünün artması, ekonomik büyüme ve kalkınma, dış ticaret hacminin artması ve yabancı sermaye artışı, gelir adaletsizliğinin azaltılması, vergide hakkaniyet, rekabet gücünün artması, kültürel transferin sağlanması, barışı tesis etme ve kollama ve insani yardım faaliyetleri gibi pek çok alanda katkısı bulunmaktadır (www.lojistikci.com).

Bununla birlikte, niteliksel ve niceliksel anlamda gelişen lojistik faaliyetleri sayesinde, ülkenin sağlık göstergeleri de iyileşmekte, böylelikle sosyal kalkınma da sağlanmaktadır. Keza, birçok ilaç, aşı ve temel gıda maddesi daha düşük maliyetle, hızlı ve sağlıklı koşullarda ülkelere ulaştırılabilmektedir (oecd.org, 2013: 18-19).

3. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GENEL DURUMU

Lojistik sektörü, mal akışını regüle etmesi ve bu sürecin devamlılık arz etmesi ile küresel ekonomi için olduğu kadar, Türkiye ekonomisi açısından da oldukça önemlidir. Türkiye ekonomisi için gelişmiş bir lojistik hizmet sektörüne sahip olmanın iki önemli faydası bulunmaktadır. Bunlardan birincisi; 80 milyon civarındaki nüfusu ve bölgesinin en büyük ekonomilerinden biri olması ile dünya ölçeğinde bir lojistik hizmet üretme çabaları ve bu hizmetten yararlanacak olan ihracatçılara doğrudan yarar getirecek olmasıdır. Basite indirgenmiş hızlı bir lojistik hizmet, toplam maliyetlerde önemli azalmalar getirecek, dış ticarete konu olan ürünlerin dış piyasalara daha ucuz ve daha hızlı olarak ulaştırılmasını da sağlayacaktır. İkincisi ise; gerek yer aldığı coğrafi konumu, gerekse de ekonomisinin büyüklüğü anlamında, yakın bölgesine lojistik hizmet verebilecek tek ülke Türkiye'dir (Gülen, 2011:167-168).

Avrupa Birliği, karayolu taşımacılığına duyulan bağımlılığı asgariye indirebilmek, deniz ve demir yolu taşımacılığını öne çıkarabilmek için hazırladığı 2010 yılı Avrupa Taşımacılık Politikası Projesi ile müşteri odaklı bir uygulamaya geçmiştir. Konteyner taşımacılığının büyük önem kazandığı günümüzde, Türkiye'nin zaman zaman da olsa birim değeri yüksek malları karayolu, hammadde ve

ihracat değeri düşük malları da deniz yolu aracılığıyla dünya piyasalarına ulaştırması, rekabet etmede kayba uğramasına neden olmaktadır (Kayabaşı, 2010:72-73).

Dünya Bankası'nca hesaplanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), sektörel boyutta ülkelerin rekabet gücünü ortaya koyarken aynı zamanda lojistik performanslarını geliştirmeleri açısından yol gösterici ve uyarıcı olma çabasıdadır. Ayrıca endeks, ülkelerin lojistiğe konu olan faaliyetlere ilişkin süreçler ve sektörün gösterdiği performansın da bir değerlendirmesini yapmaktadır (Burmaoğlu, 2012: 198).

Lojistik sektöründe yaşanan küresel rekabette var olma çabasındaki ülkelerin, kendi yerlerini diğer uluslarla karşılaştırabilmesi amacıyla kullanılan "Lojistik Performans Endeksi'nin 2016 yılı verileri incelendiğinde; Türkiye'nin 160 ülke içinde 3.42/5.00 puanla 34. sırada olduğu görülmektedir. Rusya ile yaşanan kriz, Irak ve özellikle de Suriye'deki askeri ve siyasal karışıklıklardan ötürü, Ortadoğu'ya giden karayolu ulaşımında yaşanan aksaklıklar ve 15 Temmuz darbe girişimi sonrası yatırımların genel anlamda beklemeye alınması ve Suriyeli mülteciler nedeniyle AB'nin sınır geçişlerini zorlaştırması, ülkemiz açısından lojistik sektörünü olumsuz etkilemiştir. Geride bıraktığımız son iki yılda yaşanan bu olumsuz gerçekleştirmeler sonucunda, tabloda yer alan önceki yıllara ilişkin hemen hemen tüm kriterlere göre ülkemizin performansında belirgin bir biçimde düşme ve rekabet düzeyinde gerileme yaşandığı görülmektedir.

Aşağıdaki tabloda, Türkiye'nin 2012, 2014 ve 2016 yılları itibariyle sergilediği Lojistik Performansı görülmektedir.

Tablo 1:Türkiye'nin 2010 – 2016 Yılları Lojistik Performansı

Ölçüt	2012		2014		2016	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
Genel	27	3,51	30	3,50	34	3,42
Gümrük ve Sınır Yönetiminin Etkinliği	32	3,16	34	3,23	36	3,18
Taşımacılık ve Ticaret Altyapısının Kalitesi	25	3,62	27	3,53	31	3,49
Rekabetçi Fiyatla Sevkiyat İmkânı	30	3,38	48	3,18	35	3,41
Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik	26	3,52	22	3,64	36	3,31
Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi	29	3,54	19	3,77	43	3,39
Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması	27	3,87	41	3,68	40	3,75

Kaynak: (<http://lpi.worldbank.org/international/global/2016>)

Sektör açısından ivedilikle üzerinde durulmasını gerekli kılan hususlardan biri de rekabete girilecek pazarların sağlıklı seçimidir. İşte tam da bu noktada lojistik sektöründe ulaştırmanın etkinliği ve ürünlerin tüketicilere ulaştırma hızı büyük önem kazanmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumunun, hali hazırdaki karayolu taşımacılığı ile bir araya geldiğinde çok önemli avantajlar getireceği unutulmamalıdır. Ne var ki bu avantajımızın ihracat performansımızı destekleyebilmesi için, lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin ticaret engelleri, tarife ve miktar kotaları ile, ticari partner durumunda bulunan ülkelerdeki çeşitli siyasi ve ekonomik regülasyonlar ile mücadele etmeyi öğrenmeleri gerekmektedir.

4. LOJİSTİK SEKTÖRÜ ve DIŞ TİCARETTEKİ GELİŞMELER

Dünya ekonomilerinde neo- liberal politikaların uygulanması ile yaşanan gelişmelere paralel olarak ülkemizde yürürlüğe giren 24 Ocak kararları ve sonrasındaki 1989 tarihli 32 sayılı karar, Türkiye dış ticaretinde kritik birer dönemeç noktalarıdır. Bu kararlarla korumacılığa dönük, ithal ikameci bir ekonomik yapıdan, serbest ticareti hedefleyen liberal bir ekonomik sisteme geçilmiştir.

Küresel ticarete görülen nispeten olumlu süreç ve 1980 sonrası Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme stratejisi sonucunda gelişen dış ticaret hacmi, sektörün büyümesinde bir dönüm noktası olmuştur. Elde edilen olumlu gelişmelerle kurumsal altyapısındaki bir takım eksikliklerine karşın lojistik sektörü, bulunduğu coğrafi konumu ile potansiyel pazarlara hizmet sunabilecek düzeye ulaşma yönündeki çabalarını artan bir biçimde sürdürmektedir.

Günümüz rekabet koşullarında işletmeler lojistik yönetimini, bir maliyet faktörü olmasının yanında, temelde müşterilerine ve kendi operasyonlarına katma değer yaratan ve finansman sağlayan bir unsur olarak görmeli ayrıca rekabet güçlerinde ilaveten de fark oluşturan önemli bir etken olduğunun bilinci içerisinde konuya yaklaşmak durumundadırlar. Dış ticaret işlemlerine konu olan bir malın, ülkedeki çıkış noktasından, diğer bir ülkedeki teslim noktasına ulaşana dek geçen zaman diliminde oluşan masraflar ve yaşanan zaman kayıpları, işletmelerin müşterilerine karşı verdiği sözleri yerine getirme becerisini düşürmekte ve aynı zamanda finansal performansını etkileyerek rekabet gücünü azaltmaktadır (TÜSİAD, 2012: 48).

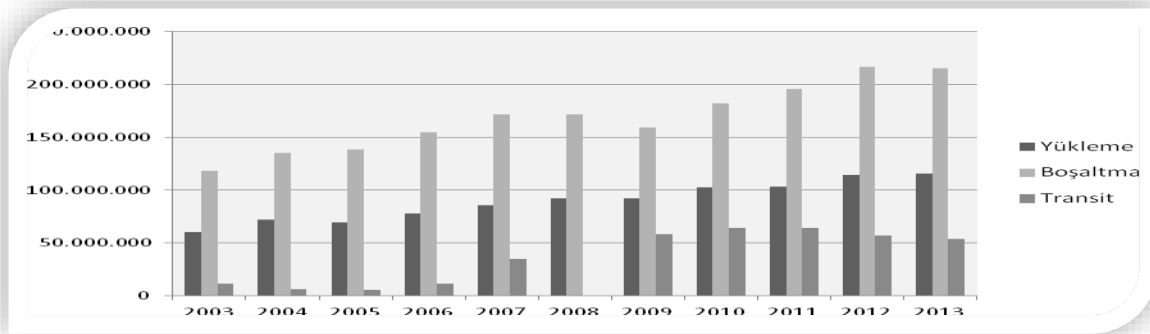
İç - dış ticarete ve iç - dış yolcu sayılarındaki gelişmeler incelendiğinde, 2004-2013 yılları arasında sektörün yıllık ortalama büyümesi %6,1'dir. Sözkonusu dönem itibari ile sektörün göstermiş olduğu performans, ortalama %4,93 düzeyi ile gerçekleşen GSYH büyümesinin üzerindedir. Ayrıca milli gelir artışının yüksek olduğu dönemlerde lojistik sektörünün, milli gelir büyümesinden daha fazla olduğu gözlemlenmektedir. Daralma dönemlerinde ise milli gelir büyümesinden daha fazla küçülmektedir. Ülke içindeki ticaretin önemli bir bölümünün dış ticarete yönelik olmasından ötürü sektörün dış ticaret daralmalarına gösterdiği duyarlılık fazladır.

Lojistik sektörünün büyümesi ile yurtiçi ve dış ticaret büyümeleri arasında güçlü bir bağlantı olduğu görülmektedir. Dış ticaret açısından sanayi üretimi için ihtiyaç duyduğu makine, hammadde, yarı mamül ve enerji ithalatı önemliken, yurtiçi ticarete ise son dönemde büyümenin öncülerinden birisi durumundaki inşaat malzemeleri ile maden ve tarım ürünleri, petrol ve türevleri ile konfeksiyon ve, dayanıklı tüketim mallarının ön plana çıktığı görülmektedir (tskb.com.tr, 2014).

4.1. Türkiye’de Taşıma Türlerine Göre Gerçekleşen Dış Ticaret Hacmi

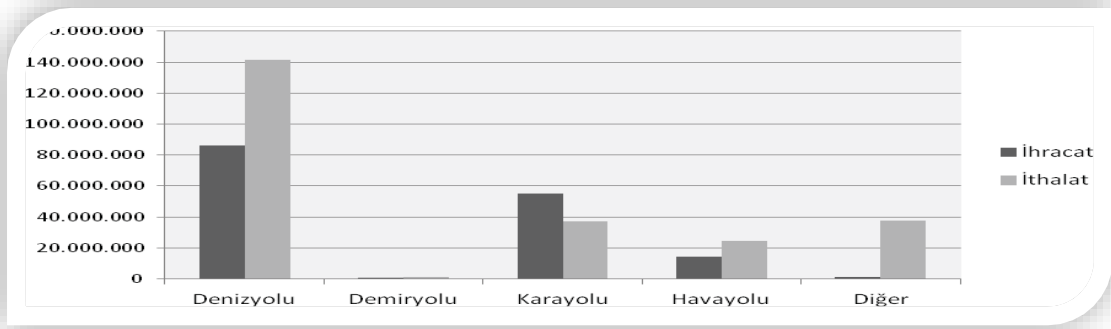
Türkiye’de dış ticarete konu olan ürünlerin taşınmalarında dünya taşımacılığı ile benzer bir biçimde denizyolu ulaşımı kullanılmaktadır. Gerek ihraç gerekse de ithal edilen ürünlerin taşınmalarının son on iki yıllık ortalamalarına bakıldığında % 87,6 oranı ile denizyolu taşımacılığının önde olduğu görülmektedir. Ayrıca bu tespit, ulaştırma ağının en önemli parçası durumundaki yüklerin birim yük haline dönüştürülüp deniz aşırı ülkelere gönderildiği, başka ülkelere gelen yüklerin de yurtiçine dağıtımının gerçekleştirildiği limanların önemini git gide arttığını da göstermektedir (Takım ve Ersungur, 2015:368).

Grafik: 1.Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yüklerin Gösterdiği Eğilim



Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2013 yılı sonu itibarıyla Türkiye limanlarında elleçlenen yük miktarı 7,9 milyon TEU2’luk konteyner ve 300 milyon ton konteyner harici yüküdür. 2008 krizine karşın, 2003-2013 döneminde konteyner taşımacılığında yaşanan artış ortalama yüzde 17’dir.

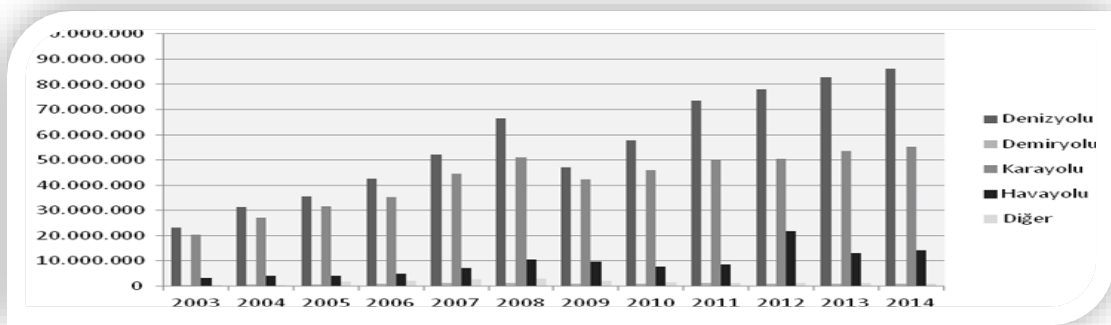
Grafik: 2. 2014 Yılı İtbari ile Türkiye’de Taşıma Modlarına Göre Gerçekleşen Dış Ticaret Hacmi (Bin ABD \$)

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, 2013; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri

Dış ticaret taşımalarında üzerinde durulması gereken bir diğer hususta transit taşımacılıktır. Transit taşımacılık kavramı; bir yükün, gönderenin kayıtlı bulunduğu ülkeye girmeden bir çıkış ve varış noktası arasında taşınması olarak tanımlanabilir. Bununla beraber yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmadan ya da antrepodan satın alınan malın, Türkiye üzerinden transit olarak ya da direkt olarak yurt dışında ya da serbest bölgede yerleşik bir firmaya veya antrepoya satılması işlemidir (kalkinma.gov.tr, 2014: 17). Ayrıca ithal edilecek ürünün ulaşacağı yere varıncaya kadar, ihraç edilecek eşyanın ise gönderileceği yere kadar asgari bir sınır geçerek taşınması biçiminde ifade edilebilen transit ve taşımacılık kavramları iç içe geçmiş bir durumdadır (tasfiye.gtb.gov.tr, 2013: 41).

4.1.1. Taşıma Şekillerine Göre İhracat

Küresel ölçekte gerçekleştirilen ihracatın profiline bakıldığında geleneksel anlamda ticari bakış açısına sahip ekonomilerin taşımacılık faaliyetlerinden daha ziyade kara ve denizyolu taşımacılığını kullandıkları, maliyet açısından daha pahalı durumdaki havayolu taşımacılığında ise nispeten daha pahalı ve daha hafif olan malzemelerin ya da ürünlerin taşındığı görülmektedir. Havayolu ulaşımının tercih edilmesinde, gümrüklerdeki bekleme sürelerini tümüyle ortadan kalkması, ürünün çok daha kısa bir süre içerisinde ve daha güvenli bir şekilde müşteriye ulaştırılabilmesi önemli bir faktördür. Yüksek teknoloji ürünlerin birim ağırlıklarının nispeten daha az olması yanında diğer modlara oranla daha pahalı olan havayolunun tercih edilemesinde birim başına düşen ulaştırma maliyetinin azlığı bu havayolu ulaşımının tercih edilmesindeki nedenlerden bazılarıdır (Tepav, 2013:2). Kaldı ki gönderilecek ürünün ağırlığı arttıkça, birim başına düşen maliyetin düşmesi sonucu demiryolu, ürünün ağırlığı azaldığında ise, birim başına daha yüksek bir maliyetle havayolu taşımacılığının tercih edilebilirlik yüzdesi artmaktadır.

Grafik: 3. Türkiye’de Taşıma Şekillerine Göre İhracat Oranları (Bin ABD Doları)

Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri 2013; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri

Grafik 3’de Türkiye’nin sahip olduğu stratejik coğrafi konumunun etkisiyle, yapılan ihracatın önemli bir bölümünün denizyolu ile gerçekleştirildiği görülmektedir. Varolan bu durum dünya taşıma sistemleri kullanım oranları ile benzerlik göstermektedir ve entegre yük taşımacılığının temeli sayılan denizyolu taşımacılığını karayolu taşımacılığı izlemektedir.

Grafik 3 aynı zamanda, 2003-2014 yılları arasında ulaştırma türleri arasındaki en yüksek artışın küresel gelişmelere paralel olarak havayolu taşımacılığında yaşandığını göstermektedir. 2011-2012 arası dönemde havayolu taşımacılığı hemen hemen 2,5 kat artmıştır. Bu gelişme son yıllarda ulaştırma faaliyetleri arasında havayolu kullanımının önemli ölçüde arttığına işaret etmektedir.

Aşağıdaki Tablo 2’de geride bıraktığımız son 3 yıllık süreçte taşıma modlarına göre gerçekleşen ihracat tutarları ve genel görünüm içindeki yüzdeleri verilmiştir. Buna göre oransal olarak denizyolu ile gerçekleşen ihracatın Türkiye’nin dış satımındaki ağırlığını giderek artan bir biçimde sürdürmekte olduğu görülmektedir. Karayolu ile gerçekleşen ihracata baktığımızda denizyolu taşımacılığının tersine ihracat içindeki payının oransal olarak azalmakta olduğu dikkat çekmektedir. Havayolu ile gerçekleştirilen ihracatın toplam ihracat içindeki payının gene aynı dönem itibarıyla yüzde 10’lar civarındaki ağırlığını ufak tefek bir takım dalgalanmalarla da olsa koruduğu anlaşılmaktadır. Demiryolu taşımacılığında ise yüzde 1’in altındaki eğilim hali hazırda devam etmektedir. Diğer taşımacılık başlığı altındaki taşıma modunun toplam ihracat içindeki payı 2017 yılı itibarı ile önceki iki yıla göre gerek yüzdeler pay gerekse de nominal olarak 2 kat artmıştır.

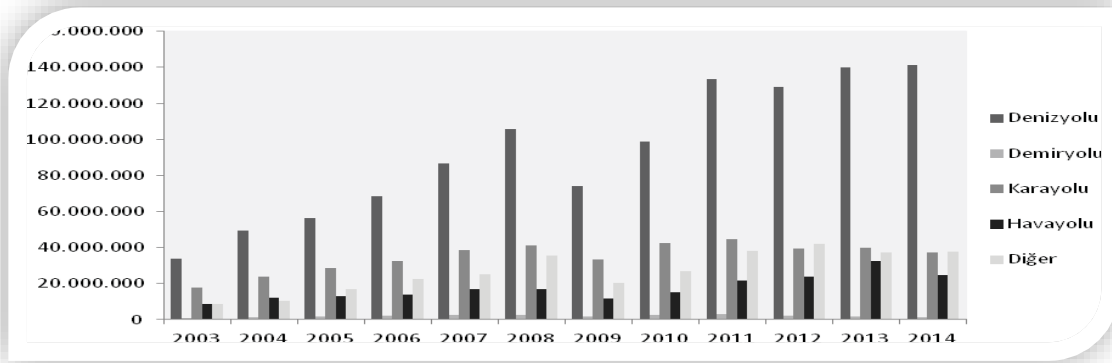
Tablo 2: 2015 – 2018 Arası Dönemde Taşıma Şekillerine Göre Gerçekleşen İhracat

İHRACAT					
TAŞIMA ŞEKLİ	YIL			OCAK	
	2015	2016	2017	2017	2018
Denizyolu	78.037	78.404	91.350	6.593	7.884
Genel İçindeki Payı (%)	54,3	55	58,2	58,6	63,3
Karayolu	46.709	44.755	45.835	3.349	3.745
Genel İçindeki Payı (%)	32,5	31,4	29,2	2,3	30
Havayolu	17.276	17.745	16.992	1.165	726
Genel İçindeki Payı (%)	12	12,5	10,8	10,4	5,8
Demiryolu	807	641	685	66	47
Genel İçindeki Payı (%)	0,6	0,4	0,4	0,6	0,4
Diğer	1.010	984	2.193	77	62
Genel İçindeki Payı (%)	0,7	0,7	1,4	0,7	0,5
TOPLAM	143.839	142.530	157.055	11.250	12.464

Kaynak: RİP (GTB & TÜİK) Değer: Milyon ABD Doları

4.1.2. Taşıma Şekillerine Göre İthalat

Türkiye ihracatı üretimde kullandığı ara malı ve enerji açısından önemli ölçüde dışa bağımlı bir ekonomidir. Gerçekleştirilecek ihracatın neredeyse yarısından fazlası öncelikle ithal edilmek durumundadır. Böyle bir ekonomik yapı ya da üretim modelinde dış ticaret ve cari denge açıkları vermek de kaçınılmaz olmaktadır. Türkiyenin bu yönüyle ekonomik görünümüne bakıldığında cari açık verildiği dönemlerde hızlı bir büyümeye ulaşıldığı, cari açığın azaldığı dönemlerde ise ekonominin büyümesinin yavaşladığı görülmektedir. Dış ticaret açığı/ithalat ve büyüme arasındaki sözkonusu ilişki, uzun yıllardır sürmekte olup, örneğin 2003 yılında 69,33 milyar dolar olan ithalat rakamı 2017 yılı sonu itibarı ile 234,16 milyar dolara yükselmiştir.

Grafik 4. Türkiye’de Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Bin ABD Doları)

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikler, 2013; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri

Grafik 4’den de görüleceği üzere yıllar itibari ile taşıma türlerine göre Türkiye ithalatında en yoğun şekilde kullanılan taşıma sistemi gün geçtikçe artan bir oranda deniz yolu taşımacılığı olmuştur. Bunu karayolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığı takip etmektedir. Grafik ayrıca, demiryolu taşımacılığının, küresel ölçekte yoğun olarak kullanılmasına ve konteyner taşımacılığı içinde uygun altyapıya sahip olmasına rağmen çoklu taşıma sistemleri açısından Türkiye’de bu taşıma sisteminin yeterince kullanılmadığını göstermektedir.

İthalatın taşıma türlerine göre oranları değerlendirildiğinde, taşıma sistemleri arasında dengeli bir dağılımın olmadığı görülmektedir. İhracatta olduğu gibi, ithalatta da en çok tercih edilen taşıma modu deniz yolu taşıma sistemleridir. 2017 yılı Aralık ayı itibarıyla en fazla ithalat yapılan ilk beş ülkeden birinin Çin, diğerinin ABD olması nedeniyle Türkiye’de ithalatın önemli bir bölümünün deniz yolu aracılığıyla gerçekleştirildiğinin göstermektedir.

Aşağıdaki Tablo 3’de geride bıraktığımız son 3 yıllık süreçte taşıma modlarına göre gerçekleşen ithalat tutarları ve genel görünüm içindeki yüzdeleri verilmiştir.

Tablo 3: 2015 – 2018 Arası Dönemde Taşıma Şekillerine Göre Gerçekleşen İthalat

İTHALAT					
TAŞIMA ŞEKLİ	YIL			OCAK	
	2015	2016	2017	2017	2018
Denizyolu	124.440	129.184	148.638	10.405	13.235
Genel İçindeki Payı (%)	60	65,1	63,6	66,7	61,5
Karayolu	34.364	34.307	37.801	2.476	3.343
Genel İçindeki Payı (%)	16,6	17,3	16,2	15,9	15,5
Havayolu	20.003	22.970	34.284	1.743	3.912
Genel İçindeki Payı (%)	9,7	11,6	14,7	11,2	18,2
Demiryolu	1.170	1.428	1.178	86	101
Genel İçindeki Payı (%)	0,6	0,7	0,5	0,6	0,5
Diğer	27.258	10.688	11.891	882	926
Genel İçindeki Payı (%)	13,2	5,4	5,1	5,7	4,3
TOPLAM	207.234	198.576	233.792	15.592	21.518

Kaynak: RİP (GTB & TÜİK) Değer: Milyon ABD Doları

Yukarıdaki Tablo 3’de geride bıraktığımız son 3 yıllık süreçte taşıma modlarına göre gerçekleşen ithalat miktarları ve genel görünüm içindeki yüzdeleri görülmektedir. Söz konusu dönem itibarıyla en çok tercih edilen ulaşım modu deniz yolu taşımacılığı olmuştur. Buna göre, yurt dışından ülkemize gerçekleşen dış alımın neredeyse üçte ikisinin deniz yolu ile gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Tıpkı ihracatta olduğu gibi benzer şekilde ithalat açısından 2. sırada kullanılan taşımacılık sektörü karayolu

taşımacılığı olurken, onu sırasıyla havayolu taşımacılığı, daha sonra demiryolu ve son olarak da diğer taşımacılık modları izlemektedir.

5.SONUÇ

Lojistik sektörünü genel olarak değerlendirdiğimizde, gerek dünyada gerekse de ülkemizde yüksek büyüme rakamlarına ulaşarak gelişen önemli sektörlerden biri durumuna gelmiştir. Gayri safi yurtiçi hasılda lojistik sektörünün payı %10 ile %20 arasında değişmektedir. Bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, küreselleşme eğiliminin hızlanması, gümrük konularındaki yeni düzenlemeler, pazar dinamiklerinin değişmesi, müşteri taleplerindeki değişimler ve dış kaynak kullanımının artması, dünya pazarındaki rekabeti daha da zorlaştırmaktadır.

Türkiye'nin kalkınmasında ihracatın önemi yadsınamayacak bir gerçektir. İhracatın sağlıklı bir biçimde gelişmesi de taşımacılık ve lojistik uygulamalarının hemen hemen bütün firmalarda yaygınlaşması ölçüğünde artacaktır. Dolayısıyla da her iki sektörün bu anlamda önemli sorumlulukları bulunmaktadır. Ayrıca son yıllarda ülkemizde denizyolu taşımacılığının kullanım oranının artması sonucu limanlara belli standartlar getirilmiştir. Lojistik sektörü açısından özellikle de denizyolu taşımacılığı, kapasite büyüklüğü ve ağırlık sınırlamasının son derece düşük olması nedeniyle gerek karayolu gerekse de demiryolu taşımacılığına oranla önemli avantajları beraberinde getirmektedir.

Günümüz ekonomi dünyasının önde gelen sektörlerinden biri durumundaki lojistiğin hem şirket hem de ulusal ölçekte getirdiği katma değer bilinci hızla ve artarak çoğalmaktadır. Türkiye'nin sahip olduğu olanaklar ve gereksinimler düşünüldüğün de ilk olarak bir ulaştırma master planına ihtiyacı olduğu ve bu plan doğrultusunda ulusal bir ulaştırma politikası ortaya konulmaya ihtiyaç vardır.

Ülkemizin lojistik sektöründe var olan ve hızla çözüme kavuşturulması gereken eksikliklerine değinecek olursak; Türkiye'nin lojistikte coğrafi bir avantajının yanında, doğu-batı ticaretinde 3 önemli koridorun olduğunu ve bu yönde bir koridor (TEN-T, TRACECA, VIKING, TINA, İPEKYOLU-BTK, TEM koridorları) savaşı yaşandığını görmezlikten gelmememiz gerekmektedir. Türkiye taşımacılık sektöründe hâkim olan ulaştırma türü karayolu olup araç bazında kişisel taşımacılık ağırlıklı, çalışanların eğitim seviyesi düşük, kullanılmayan kapasite oranı yüksektir.

Liman ve demiryolu alt yapısında eksiklikler ve yetersizlikler olduğunu ve kombine taşımacılık alt yapısının tam olarak kurulamadığını ayrıca eğitim, araştırma, standardizasyon ve sertifikasyon eksikliği bulunduğunu belirtmemiz sektörün gelişimi açısından önem arz etmektedir.

Nihayet Türkiye gerek coğrafi konumunun getirdiği avantajı, gerekse de küreselleşmenin sağladığı olası "fırsatları" lehine çevirerek farklı kültür ve ekonomik yapıya sahip ekonomilerdeki dış ticaret şirketlerine dünya standartlarında sağlayacağı lojistik hizmetlerin Türkiye ekonomisine getireceği katkının boyutu yadsınamayacak ölçekte olacaktır.

KAYNAKÇA

Burmaoğlu, S. (2012). Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma, Ege Akademik Bakış, 12 (2), Nisan

Cenker, G. (2006). Türkiye Ekonomisinin Gelişmesinde Lojistiğin Rolü, Bursa, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Çevik, S. ve Kaya, S. (2010). Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi, İZTO İzmir Ticaret Odası, AR&GE Bülten, Kasım – Sektörel

Demir, M. H. (2013). Çağdaş Lojistik Uygulamaları, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, AÖF Yayınları, No: 1710

DHL, The Macroeconomic Significance of Logistics, Discover Logistics,

<https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/en/course/trends/macroeconomics.jsp>. 21.05.2015.

<http://disticaretgunlugu.com/2016-yili-dis-ticareti-genel-degerlendirmesi/> (31.01.2018).

Gülen, K. G. (2011). Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler, İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

(http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_444_ZU5L89VC_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf). (29.05.2015).

<http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-67336>.(07.05.2015).

<http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-167336>. (14.05.2015).

https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/bilgi-merkezi;jsessionid=HRpH2etTzEGYwu8cObSJKtzGy3lQmiLyGv2UAL8x10l6MG63fKXk!1816538506?_afLoop=16572098553977132&_afWindowMode=0&_afWindowId=null&_adf.ctrl-state=1coak7x1fu_1#!%40%40%3F_afWindowId%3Dnull%26_afLoop%3D16572098553977132%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3D1coak7x1fu_5. (28.01.2018).

http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyenin_lojistik_potansiyeli_s_kaya_25.04.2012%2010-51-19.pdf. (20.05.2015).

(<http://www.lojistikci.com/?p=3820>). (18.05.2015).

<http://www.logisticsworld.com/logistics.htm>.(20.05.2015).

<http://ipi.worldbank.org/international/global/2016>.(18.08.2017).

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/zet%20htisas%20Komisyonu%20Raporlar/Attachments/254/Lojistik%20Hizmetlerinin%20Geli%C5%9Ftirilmesi.pdf>, (25.09.2015)

<http://risk.gtb.gov.tr/data/52c2bb03487c8e312c013182/T%C3%BCrkiye%20Ekonomisi%20-%202013%20Ekim%202017.pdf>. (31.01.2018)

<http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari.html>. (26.06.2016).

http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/ekonomi_dis_ticaret_raporu_2015.pdf. (25.01.2018).

http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/Tim_Ekonomi_Raporu_2016.pdf. (29.01.2018)

http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046. (03. 09. 2017)

<http://www.utikad.org.tr/loj-hizmet.htm>. (22.05.2015).

<https://www.talebemektebi.com/turkiyenin-jeopolitik-konumu/>.html (09.04.2018)

https://www.oecd.org/dac/aft/AidforTrade_SectorStudy_Transport.pdf. (17.06.2014)

Karacan, S. ve Kaya. M.(2011). Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme, Kocaeli, Umuttepe Yayınları.

Kayabaşı, A. (2010). Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme, İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

OECD/WTO, (2013). Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics, 1-71.

Özdemir, F. S. (2007). Lojistik Maliyet Yönetiminde Optimizasyonla Sağlanan Etkinlik Artışının İşletmelerin Finansal Yapısı Üzerindeki Etkisinin Taşıma Maliyetleri Yönünden İncelenmesi, İstanbul, İktisadi Araştırmalar Vakfı.

<http://www.sde.org.tr/userfiles/file/SDE%20ekonomi%20guvenligi%20INTERNET.pdf>. (30.08.2014).

http://www.tskb.com.tr/i/content/733_1_Lojistik_Kasim_2014.pdf, (19.06.2015).

Takım, Abdullah ve Ersungur, Ş. Mustafa, (2015). Taşıma Şekillerine Göre Türkiye’de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar ve Beklentiler, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 2015 19 (3): 357-376.