Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya Ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi

Erdinç Tutar
Niğde Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü
Filiz Tutar
Niğde Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü
Handan Yetişen
Niğde Üniversitesi, SBE, İktisat Bölümü

Özet

Lojistik; son dönemlerdeki en genel tanımıyla; doğru malzemenin, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru tüketiciye, doğru fiyatla ulaşması olarak tanımlanabilir.

Ülkemizde lojistik sektörü son yıllarda gelişme gösteren, genç bir sektördür. Türkiye coğrafi konumu itibariyle Ortadoğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi oluşturmasından kaynaklanan avantajlı konuma sahiptir. Ancak bu konumunu ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yansıtamamaktadır. Bunun tabi ki çok fazla sebebi vardır ama lojistik açıdan bakıldığında karayolu ve demiryolu projelerinin hayata geçirilmesinde gecikme, ayrıca hava ve deniz yolu limanlarının gücünü arzu edilen seviyede kullanamaması da büyük etkendir.

Bu çalışmada lojistik kavramı, türleri ve lojistik sektörünün tarihine değinildikten sonra, Türkiye'de lojistik sektörü anlatılmıştır. Ayrıca çalışmamızda Avrupa Birliği'ne yeni üye olan ülkelerden Romanya ve Macaristan'ın lojistik sektörü de Türkiye ile karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Kavramı, Türkiye, Romanya, Macaristan

A Comparative Analysis Of Turkey's Logistic Sector To EU Member Countries (Romania And Hungary)

Abstract

The recent general description of logistics is the right production should rich to do right consumer with right quantity at the right situation at the right place with right timing.

Logistic is one of the young sectors which is recently improving in our country. Turkey has such advantages with it is cografical location that is central of amount to middle east Turkish republic and Europe but it is not reflecting its economical situation to its economic improvement and its volume of trade. Of course it is because of many reasons but at the logistics side the biggest factor is effectuating of project of railways and roadways was laid and level of the power of seaport and airport was not as much as it was expected.

Transportation sector of turkey was explained after dealing with history of logistic sector and with its kinds in this work. Beside this logistic sector of the new members of EU which is Romania and Hungary was comparable explained.

Keywords: Logistic, Turkey, Romania, Hungary

1. Giriş

Günümüzde gerek ulusal gerek uluslararası işletmeler için üretim ve dağıtım önemli yer arz eder. Bu iki fonksiyonun önemli ara yüzü olan lojistik kavramı gitgide önemli hale gelmeye başlamıştır. Ülkeler bu alanda kendilerini geliştirmeye, çalıştırmaya hatta birbirileri arasında rekabete girmeye başlamışlardır. Lojistik sektörü bu bağlamda hızla gelişmekte ve kalitesini artırmaktadır.

Bu makalenin amacı, Türkiye'nin lojistik sektörünü, Avrupa Birliği'ne yeni üye olmuş ve birer lojistik üs olan Romanya ve Macaristan ile karşılaştırarak açıklamaktır. Lojistik sektörüyle ilgili olarak çok fazla tanıma rastlamak mümkündür. Fakat en genel ifadesiyle; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru taşınmasının ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir. Lojistik sektörünün tarihi gelişimine bakıldığında ise, askeri kökenli bir kavram olduğu görülmektedir. Lojistik sektörünün gelişmesi ülkenin imkânlarına ve becerilerine bağlı olan bir durumdur. Coğrafya, fiziksel ve kurumsal altyapı taşımacılık sektörünün gelişmesi için avantaj sağlayan özelliklerdir.

Türkiye'de lojistik sektörü çalışmaları 1980'li yıllarda başlamakla beraber 1990'lı yıllarda yapılan yatırımlarla hız kazanmıştır. 2000'li yıllarda artık ulusal ve uluslararası olarak çok sayıda yatırım yapılmış ve firma açılmıştır. Avrupa Birliği'ne bakıldığında ise ulaştırma sektörü AB standartlarına göre şekillendirilmiştir. AB ulaştırma politikası tek pazarın düzenli çalışması ve sosyal ve ekonomik açıdan kuvvetlendirilmek amacıyla oluşturulmuştur. Ulaşım AB ülkeleri için önem arz etmekte ve ülke yatırımlarının %40'ını oluşturmaktadır. Avrupa Birliği'ne 2004 yılında üye olan Macaristan'ın taşımacılık sektörüne bakıldığında altyapısı oldukça çeşitlidir. Karayolu son zamanlarda gelişme göstermiş ve çeşitli yatırımlarla kalitesi artırılmıştır. Avrupa Birliği'ne yeni üye ülkelerden biri olan (2007) Romanya ise ulaşım bakımından devlete ait otonom kuruluşlar ve Avrupa Birliği projeleri ile desteklenmektedir. Ekonomik, sosyal ve kurumsal altyapılarını geliştirerek lojistik üs olmayı hedeflemişler ve başarmışlardır. Türkiye ise konum itibariyle bu ülkelerle sıkı ilişki içerisinde olup hem bu ülkelere katkı sağlamakta hem de bu ülkelerle ticaret yaparak lojistik üs olmayı hedeflemektedir.

Aşağıda lojistik kavramı teorik olarak verildikten sonra Türkiye, Romanya ve Macaristan'ın taşımacılık sektörü tablolar ve şekiller yardımıyla açıklanacaktır.

2. Lojistik Kavramı, Gelişimi Ve Türleri

Lojistik kavramı müşterilerin gereksinimleri için, hammaddenin ilk noktasından ürünün tüketildiği nihai noktaya kadar bir sistem içindeki malzemelerin, hizmetin, bilgi akışının etkili bir şekilde planlanması ve uygulanmasıdır. Geçmişten günümüze gelişimini hızla sürdüren lojistik sektörü bugün her ülke için önem arz etmektedir. Aşağıda lojistik sektörünün ne olduğu, tarihi gelişimi ve türleri incelenmeye çalışılacaktır.

2.1. Lojistik Kavramı

Küresel ticari eğilimler ve teknolojik gelişmeler sonucunda köklü değişimlere uğrayan geleneksel taşımacılık ve ulaşım anlayışı günümüzde lojistik kavramı içinde ele alınmaktadır. Lojistik, bir malın doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, en yüksek kalitede, en güvenli bir biçimde ve uygun maliyetlerle bulundurulmasıdır (Kaynak, 2003).

Lojistik Yönetimi Konseyi'nin (CLM) tanımına göre lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir şeklinde tanımlanabilir (Erdal, http://www.meslekiyeterlilik.com).

Çok geniş bir alana sahip olan lojistik faaliyetleri hakkında çok fazla tanım mevcuttur. Bir ürünü kaynağından son tüketicisine ulaştırmak amacıyla yapılan lojistik, uygun malzemenin, uygun miktarda, uygun durumda, uygun yer ve zamanda doğru tüketiciye doğru fiyatla ulaşması olarak tanımlanabilir.

2.2. Lojistik Sektörünün Tarihi Gelişimi

Lojistik kavramının, tarihsel gelişimine bakıldığında, askeri kökenli bir kavram olduğu söylenilebilir. Tarih boyunca, savaşlarda askerlere yiyecek, giyecek ve askeri malzeme tedariki savaşların kazanılmasında önemli rol oynamıştır. Literatürde, bir askeri birliğin operasyon yeteneğini destekleyecek tüm unsurların tasarımı ve uygulaması, ilgili ekipman ve malzeme sağlanarak, savaşta ve barışta etkinliğin garantilenmesi şeklinde tanımlanmıştır.

Şekil 1. Lojistik Sektörünün Dönemleri

I. DÖNEM	II. DÖNEM	III. DÖNEM
LOJİSTİK	TİCARET LOJİSTİĞİ	MODERN LOJİSTİK
Askeri alanda kullanılan dönem	Ticaret alanında kullanılan dönem	1. Yönetsel Lojistik a)Tedarik Yönetimi b)Lojistik Yönetimi 2.Operasyonel Lojistik a)Materyal Yönetimi b)Üretim-Operasyon Yönetimi c)Dağıtım Yönetimi

1900'lü yıllarda ise yönetim stratejisinin bir bölümü olarak değerlendirilmiştir. Özellikle zaman ve mekan faydası sağlama yöntemi olarak, tarım ürünlerinin dağıtımında kullanılmıştır. 1900'lü yılların ilk çeyreğinde Fordist üretim sisteminin ABD'de ve Avrupa'da uygulanmaya başlanması ile birlikte, hammadde, yarı işlenmiş ve işlenmiş ürünlerin taşınması, tedariki ve teslimatı konuları büyük önem taşımaya başlamıştır. 1980-1990 yıllarına gelindiğinde, taşımacılık düzenlemeleri, bilgisayar teknolojisi ve iletişim alanlarında lojistik kavramının ön plana çıktığı söylenebilir.

Günümüzde lojistik kavramı, küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi ve kaynak yönetimi kavramlarıyla birlikte değerlendirilmektedir. Malların, kişilerin ve bilginin akışının optimizasyonu olarak kabul edilmekte, değer zinciri, ulaştırma ekonomisi, dağıtım planlaması vb. kavramlarında tartışılmasının kaynağını oluşturmaktadır (www.ris-mersin.info).

2.3. Lojistik Faaliyetlerin Amacı

Lojistik faaliyetlerin amacı; doğru ürünleri ve/veya hizmetleri doğru miktarlarda, doğru yerde, doğru zamanda ve en az maliyetle mevcut bulundurmaktır.

Lojistik faaliyetler ürünlere değer ekleyen üç işlemi kapsamaktadır. Bu işlemler şunlardır:

* Konum: Ürünlerin müşteri açısından daha düşük değerli olduğu yerlerden, daha yüksek değerli olduğu yerlere taşınması ve bu sayede konum değerinin artırılmasıdır. Bu işlem, taşıma maliyetlerini de kapsamaktadır.

* Zaman: Ürünlere ihtiyaç oluncaya kadar bunların depolanması ve tüm süreçlerin daha verimli yapılması ile gerçekleşmektedir. Bu işlem, envanter bulundurma maliyetlerini de kapsamaktadır.

* Yapı: Ürünlerin istenilen miktarlarda ve özelliklerde düzenlenerek, bunlara sipariş değeri eklenmesidir (www.ris-mersin.info).

Lojistik faaliyetler ise; müşteri hizmetleri, taşıma, envanter yönetimi, depolama ve dağıtım merkezleri, elleçleme, koruyucu ambalajlama, bilgi iletişimi ve sipariş işleme ve talep yönetimini kapsamaktadır.

*Müşteri hizmetleri; lojistik yönetiminde müşteri hizmetlerinin amacı, ilk seferde her şeyi doğru yapmaktır. Bunun özünde müşteri, pazarlama felsefesi, süreç ve malzemelerin çok iyi tanımlanmasıyla varsayılan tüm sistemde toplam kalite anlayışı kapsamında lojistik performans artırılması yer almaktadır.
*Taşıma; işletmenin lojistik faaliyetlerinde görünebilirlik unsuru taşıyan işlevidir. Genel anlamda ürünlerin hareketini sağlamakta ve kısa süreli depolamaya yardımcı olmaktadır.
*Envanter Yönetimi; envanter, üretimi istenen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla malzeme, materyal, yarı işlenmiş ve tamamlanmış ürün mevcudunun elde bulundurulmasıdır.
*Depolama ve Dağıtım Merkezleri; depolamanın temel görevi ürünlere zaman yararı ve fiziksel dağıtımın ekonomik güvenirliğini sağlamaktır. Dağıtım merkezleri ise; yalnızca ürünlerin saklanabileceği yer olmayıp sipariş alma işleme, yollama, envanter kontrol ve faturalama gibi pek çok işlevi kapsamaktadır.
*Elleçleme ile; depolama etkinliğinin artırılması, maliyetlerin azaltılması, insan gücü kullanımının azaltılması, lojistik hizmet düzeyinin artırılması amaçlanmaktadır.
*Koruyucu Ambalajlama; lojistik maliyetleri içerisinde önemli yere sahiptir. Lojistik amaçlı ambalajlama ürünü koruması yanında taşıma ve bilgilendirme odaklıdır.
*Bilgi İletişim ve Sipariş İşleme; hizmetin üretilmesi, etkin tedarik zinciri yönetiminin sağlanması ve zaman, yer ve biçim esnekliğinin sağlanmasıdır. Lojistik bilgi sistemi temel olarak siparişin yönetimidir.
*Talep Yönetimi; bilgiye bağlı olarak talebin maksimum düzeyde karşılanmasını, buna karşın gecikme süresinin giderlerin, maliyet ve envanterin en küçüklenmesini sağlamayı amaçlar (İTO, 2006:20-24).

3. Dünyada Ve Avrupa Birliği'nde Lojistik Sektörünün Gelişimi

Günümüz dünyasında yükselen trendler; küreselleşme, hizmet farklılaşması (dış kaynak ağırlıklı), daha kısa üretim süreçleri ve bilgi toplumudur. Bu değerler ışığında giderek yaygınlaşan e-ticaretle birlikte daha da büyüyen küresel ekonomide, rekabet gücünü kaybetmek istemeyen şirketler için etkili lojistik ağları oluşturulması, başarının anahtarı konumuna gelmiştir.
Ülkemizde ki lojistik sektörünün gelişimine değinmeden önce, aşağıda dünyada ve Avrupa Birliği'nde ki lojistik sektörünün durumu anlatılmaya çalışılacaktır.

3.1.Dünyada Lojistik Sektörünün Gelişimi

Lojistik sektörünün ülkelerin kalkınmalarında lokomotif olduğu ifade edilirken Georgetown Üniversitesi Lojistik Direktörü Prof. Dr. Ricardo

Ernst, dünyada üretilen her bir doların 25 centinin lojistik faaliyetlerine gittiğini belirtmektedir. Birçok faaliyeti kapsadığı için sektör büyüklüğünün hesaplanması zor olmakla birlikte, dünya lojistik pazarının 2006 yılında 5 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaştığı tahmin edilmektedir. Sektör Avrupa'da yıllık yüzde 7-9, Kuzey Amerika'da yüzde 15 ve Asya'da da yüzde 20'lik büyüme oranlarıyla en hızlı büyüyen sektörler arasında önemli bir yere sahiptir. Lojistik sektörünün önde gelen ülkeleri; ABD başta olmak üzere İngiltere, Japonya, Hollanda, Almanya, Fransa, Macaristan ve Bulgaristan'dır. Dünya lojistik pazarının yüzde elliden fazlasına sahip olan ABD ve Avrupa dışında, son dönemde, Dubai ve Hong Kong gibi şehirler de lojistik üs olma yolunda hızla ilerlemektedirler. Gelecekte önemi artacak bölgeler ise sırasıyla Asya-Pasifik, Doğu Avrupa, Rusya ve Ortadoğu olarak belirtilmektedir (http://www.ris-mersin.info/index.php?module=content&page_id=728).

3.2. Avrupa Birliği'nde Lojistik Sektörünün Gelişimi

Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, genel hatlarıyla ulaşım sektöründeki AB standartlarını yansıtmaktadır. Bu standartlar AB vatandaşlarının kamu hizmetleri alanındaki sosyal hak ve özgürlüklerini korumayı amaçladığı kadar, AB içerisindeki ekonomik rekabetin korunması, dengeli ve sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için de önem taşımaktadır.

AB Ulaştırma Politikası, tek pazarın düzenli işlemesi ve gelişmesine katkıda bulunmasının yanı sıra, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin kuvvetlendirilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Zaman içinde giderek artan trafik sıkışıklığı, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, çevreye verilen zarar, güvenliğin tehlikeye atılması ve bazı bölgelerin izole edilmesi ulaşım konusunda yeni faaliyetleri gerekli kılmıştır.

Ulaşım sanayi, AB içerisinde önemli bir konuma sahiptir. Ulaşım sektörü AB GSYİH' sının %7'sini, istihdamın %7'sini, üye ülke yatırımlarının %40'ını ve enerji tüketiminin %30'unu oluşturmaktadır. Topluluk içi trafikte son 20 yılda, ortalama olarak, mallar için yılda %2,3, yolcular için ise %3.1 düzeyinde bir talep artısı meydana gelmiştir (http://www.ikv.org.tr).

Tüm dünyada, karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemi sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde en büyük rol oynayan hareketliliği sınırlamaktadır. Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde bu durumu değiştirmek için demiryollarına özel önem verilmiştir ve ilk olarak 1960'lı yıllarda Japonya'da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek hız trenleri 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200-600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ulaşımına tercih edilmektedir (Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2001).

Son yıllarda Almanya, Avrupa'daki merkezi konumu sayesinde dünyadaki küresel ticaretten önemli ölçüde payını alan ülkeler arasında yer alıyor. Avrupa Birliği'nin Doğu Avrupa ülkelerini bünyesine katılmasıyla Avrupa'nın orta noktası haline gelen Almanya, özellikle doğu ile batı arasındaki ürün ticareti açısından cazibesini artırarak, Avrupa'nın önemli lojistik merkezlerinden biri olmuştur. Özellikle 1999–2004 yılları arasında hız kazanan lojistik sektörü bu dönemde GSYİH'nin yüzde 2,5 katından daha fazla büyüme kaydetmiştir. 2006 yılında yüzde 5 oranında bir büyümeyle 170 milyar Euro tutarında bir ciro hacmine ulaşmıştır. Almanya'da lojistiğin take-off kenti Dortmund, lojistik ve nakliye sektörü Dortmund ekonomisi için geleneksel olarak önemli bir rol oynamaktadır (http://www.sektorler.web.tr/lojistik/lojistik/avrupanin_lojistik_lideri_almanya_.htm).

4. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi

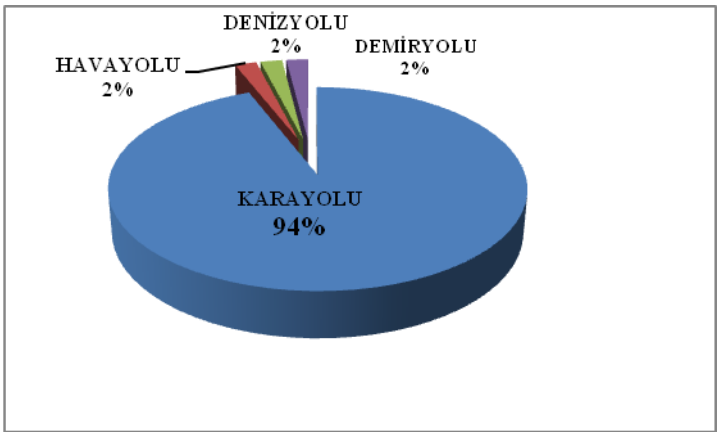
Lojistiğin gelişmesi, ülkelerin lojistik olanak ve yeteneklerine bağlıdır. Ülke ve bölge bazında yapılan lojistik değerlendirmeler önemlidir, çünkü dünyanın bazı bölgeleri, başarılarında önemli paya sahip mükemmel lojistik olanaklara sahip iken diğer bölgeler, bu özelliklerden yoksundur. Lojistikte bölge değerlendirmesi, coğrafik, fiziksel ve kurumsal altyapıya göre yapılır. Bu tür değerlendirmeler lojistiğin gelişmesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemelere ışık tutar (Tanyaş, 2006)

Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu günden güne gelişen lojistik sektörü, Türkiye'de de 1980'lerle 1990'lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturmuştur, 1990'lı yıllarda da atılıma geçmiştir. Dünyadaki benzer uygulamalara paralel biçimde hizmetlerini çeşitlendiren ve uzmanlaştıran Türkiye'de yerleşik lojistik sektörü, 2000 yılının başına gelindiğinde, emekleme devresini geride bırakarak, yerli ve uluslararası şirketlerde işbirliğine giden, yurtdışı bürolar açan hizmetlerinin kalitesini sürekli artıran, dinamik bir sektör haline gelmiştir (Babacan, 2004: 10).

4.1. Türkiye'deki Lojistik Hizmetleri

Türkiye'de; yurtiçi yolcu ve yük/eşya taşımalarının yaklaşık % 94'ü karayolu, geriye kalan % 6 sı ise diğer taşıma türleri olan demiryolu, denizyolu ve havayolu ile yapılmaktadır. (http://www.internationaltransportforum.org). Ulaştırma türlerinin pazardaki pay oranları göz önüne alındığında, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığının tamamının düzenlemeye tabi tutulduğu varsayılsa bile, toplam ulaştırma faaliyetlerinin sadece, yaklaşık % 9,9+% 6=% 15,9' u düzenlemeye tabi tutularak kayıt ve denetim altına alınabilmiştir. Yaklaşık 8 400 Km kıyı şeridi uzunluğu, 10 940 Km demiryolu şebekesi, 40 adet sivil havaalanına sahip olan ülkemizin ulaşım hizmetlerinde nerdeyse tek

taşıma türü olarak karayolu taşımacılığı kullanıla gelmiş bulunmaktadır (http://www.ubak.gov.tr)



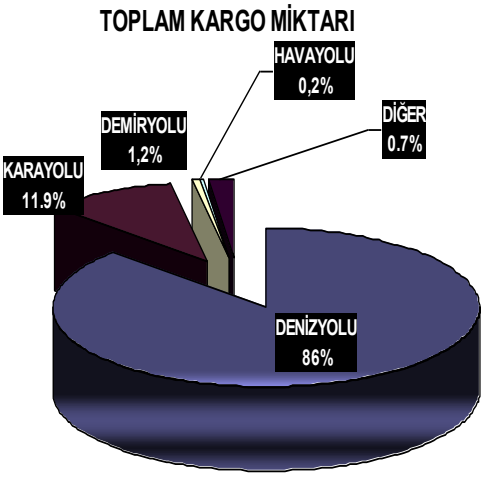
Şekil 2: Lojistiğin Sektörel Dağılımı (2004)

Lojistik sektörü Türkiye için büyük ve kapsamlı olarak düzenli ve hayati önem taşımaktadır (http://www.internationaltransportforum.org). Türkiye'de taşımacılık sektöründe özellikle demiryolu ve karayolu taşımacılığında farklı hükümet politikaları izlenmektedir. Uygulanan çok önemli yöntemlere rağmen sektördeki gelişmeler henüz tamamlanmamıştır. Sayısal olarak da sektörde bir artış sağlanamamıştır. Karayolu taşımacılık şirketlerinden bazıları çok iyi seviyede iken bazıları iyi durumda değildir. Uzun süren bir sessizlikten sonra demiryolu taşımacılığı sektörü de altyapı yöntemleri sayesinde gelişmeye başlamıştır. Demiryolu taşımacılığı son zamanlarda özel sektör tarafından da dikkat çekmiş hem ürün hem de yolcu taşımacılığında önemli hale gelmeye başlamıştır.

Sektörde; profesyonel yetenek ihtiyacı yokluğu, finansal yeterlilik olmaması, hatalı ve eksik yönetmeliğin bir de dar kapsamlı olması, ayrıca mesleğe uygunsuz giriş, sektörü olumsuz etkiler. Bu sebeplerden dolayı; taşımacılık sektöründe düşük servis kalite standartları ve sektöre yalnızca küçük firmaların hükmettiği görülür. Fakat mevzuatın yenilenip tamamlanmasına ilaveten, yönetmelikler değişecek, sektör yeniden organize edilip piyasa yöntemleri belirlenecektir. Yakın gelecekte tüm bu sorunlara çözüm bulunacak yönetmeliklere şekil verilerek piyasa gelişecektir.

Avrupa Birliği'nin gelecek dönem ulaştırma politikalarının çerçevesini belirleyen "2010 Yılında Avrupa Ulaştırma Politikası-Karar Verme Zamanı, Beyaz Kitap" hedefine göre, Türkiye'deki ulaşım sistemi yeniden düzenlenecektir. Bu amaçla da Ulaştırma Bakanlığı piyasayı kontrol altına almalı, ihtiyaçları karşılamalı ve haksız rekabeti uygun piyasa şartlarında gerçekleştirmelidir (Derici, 2004) (bu durum ekte yer alan Tablo 1'de 2000- 2007 yılları arasında dış ticaretimizde taşımacılık sistemlerinin paylarını gösterilmektedir).

Tablo 1' de dış ticaretimizde taşımacılık sistemlerinin payları gösterilmektedir. Denizyolu taşımacılık sektörü diğer sektörlere göre daha fazla kullanılmaktadır ve görüldüğü üzere 2000 yılından 2007 yılına kadar aynı seyiri izlemiştir. Demiryolu sektörü taşımacılık payları içerisinde az kullanılmasına rağmen 2002 yılından sonra artış göstererek 2007 yılında %1,2'lik paya ulaşmıştır. Karayolu sektörü taşımacılık içerisinde, pay olarak 2.sırada yer almaktadır. 2007 yılında bu pay %11,4 seviyesine ulaşmıştır. Havayolu taşımacılık sektörü taşımacılık sistemleri içerisinde en az paya sahiptir. 2007 yılında bu pay %0,1 seviyesindedir.



Kaynak: UTİKAD, 2006
Şekil 3: Dış Ticaretimizde Taşımacılık Sistemlerinin Payları (%)(ithalat+ihracat) (2006)

Lojistik kavramı Türkiye için on yıllık bir geçmişe sahiptir. Önce ihracat ve ithalat, daha sonra büyük ölçekli perakendecilik ile öne çıkmıştır. Lojistik sektörünün son yıllardaki büyüme hızı dikkat çekicidir. Dünyada %10 seviyelerinde büyüyen lojistik sektörü, Türkiye'de % 20'lik büyüme oranına sahiptir. Türkiye'de lojistik sektörün payının, GSMH'nin %12-13'lük dilimine denk düştüğü tahmin edilmektedir. Buradan hareketle 2006 yılı için sektörün hacmi 52 milyar dolar olarak belirlenmiştir.

Şirketlerin toplam ciroları da yüzde otuzluk artışla 15 milyar dolara çıkmıştır. Büyümeye paralel olarak dünyadaki birçok şirket Türkiye pazarına girmekte, büyüyen pazarda şirket evlilikleriyle şirket sayısı azalmaktadır. Azalan şirket sayısıyla rekabet; fiyat odaklılıktan, teknoloji odaklılığa geçmektedir (Gözütok, 2007 , www.capital.com.tr) (Ekte tablo 2'de lojistik sektörünün panoraması verilmiştir).

4.2. Karayolu Lojistik Hizmetleri

Ekte verilen Tablo 3'de devlet yolu, il yolu ve otoyollar üzerindeki seyir ile yük ve yolcu taşımalarına ilişkin veriler yer almaktadır. Taşıt taşımacılığı toplamda 2001 yılından bu yana giderek artış göstermektedir. Taşıt taşımacılığı 2006 yılında 64577 ulaşmıştır. Yolcu taşımacılığında ise, 2001 yılından 2004 yılına kadar bir azalma görülürken 2004 yılından sonra tekrar artmaya başlamıştır.

Cumhuriyetle birlikte ulaşıma yönelik büyük altyapı yatırımlarının başladığı ülkemizde, demiryolları ve deniz yollarına öncelik tanınmıştır. Ancak 1950'li yıllarla birlikte ulaştırma politikalarına bağlı olarak karayolu taşımacılığı önem kazanmış ve teşvik edilmiştir (İTO,2006:51).

Karayolu taşımacılığı, üretim, yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır. Uluslararası karayolu taşımacılığında, Ulaştırma Bakanlığı'nca taşımacılığımız için engel teşkil eden geçiş belgeleri, kotaları, yüksek seviyedeki geçiş ücretleri ve bazı gümrüklerde karşılaşılan problemler gibi konuların çözüme kavuşturulması hedeflenmiştir. Karayoluna alternatif güzergah olan Ro-Ro (özel gemilerle yapılan bir uluslararası taşımacılık türü) taşımalarının geliştirilmesi ve yeni Ro-Ro hatlarının işletmeye açılması için yapılan çalışmalar da olumlu sonuçlar vermiştir. Karayolu taşımacılığımızın 2000'li yıllarda, önceki yıllarda olduğu gibi gerek ülkemiz gerekse dünyadaki gelişmelere paralel bir gelişme trend izlemesi beklenmektedir (Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2001).

Fakat Avrupa Birliği, Türkiye İlerleme Raporu Kapsamında Ulaştırma Politikaları için şunları belirtmiştir; Ulaştırma Bakanlığı, karayolu eşya taşımacılığında anahtar rol üstlenmektedir. Bununla birlikte karayolu taşıması ve trafik kanunlarında ondan fazla sayıda Bakanlık ve otorite yetkili kılınmaktadır. Bu durum planların sağlıklı bir şekilde ortaya konmasında ve faaliyetlerin koordinasyonunda sıkıntılar yaratmaktadır. Bakanlıklar ve kurumlar arasında daha etkin bir koordinasyon ve hızlı karar alma mekanizmalarının sağlanması için yeni bir model oluşturulmalıdır. Ayrıca Bakanlık, nitelikli personelini eğitmeli, pazarı

takip edebilecek, lisansları ve teknik standartları izleyebilecek, aynı zamanda da uluslararası ihtiyaca yönelik bir şekilde güçlendirmelidir.

Karayolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesinde son dönemde çıkarılan düzenlemeler olumlu karşılanmaktadır. Tehlikeli ve tehditli maddelerin taşınması konusunda uluslararası konvansiyonlar dikkate alınırken, dahili taşımacılıkta da bir takım düzenlemelere ihtiyaç olduğu vurgulanmaktadır. Yol güvenliği konusuna öncelik verilmesi gerektiğine ve kaza sayısının AB ortalamasından 6 kat fazlalığına, yüksek ölüm oranlarına ve ekonomik kayıplara işaret edilmektedir (AB İlerleme Raporu,2004).

4.3. Demiryolu Lojistik Hizmetleri

Cumhuriyet döneminden önce yabancı şirketler tarafından yapılarak devir alınan 3.714 km, 1923 ile 1950 yılları arasında inşa edilen 3780 km demiryolu ile ana hat uzunluğu 1950 yılında 7671 kilometreye ulaşmış ve bu dönemde demiryolları yük ve yolcu taşımacılığını rakipsiz olarak yürütmüştür. Dönemlere göre toplam yatırımlar içinde ulaştırma sektörünün payı %15,6–22,5 arasında değişirken, ulaştırma sektörünün yatırımları içinde demiryollarının payı ise giderek gerileyerek VI. ve VII. plan dönemlerinde yaklaşık %18'den %7,5 düzeyine düşmüştür (İTO,2006:58).

Demiryolu, hem yük hem de yolcu taşımacılığında önemli avantajları barındıran bir ulaştırma sistemidir. Tablo 1' de görüldüğü gibi demiryolu yük taşımacılığında önceki yıllara nazaran artış eğilimi göstermektedir. Aşağıda Tablo 4'de de 2001 yılından bu yana demiryolu yolcu taşımacılığı gösterilmektedir ki, burada da yıldan yıla artış olduğu görülür.

Avrupa Birliği'nin, Türkiye İlerleme Raporu Kapsamında Ulaştırma Politikalarına göre; demiryolu eşya taşımacılığında öncelikli olarak demiryolu altyapısının güçlendirilmesine, hukuki ve kurumsal çerçevede reformlara gereksinim bulunmaktadır. Devletin hizmet sağlayıcı kurumu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir yollarının (TCDD) pozisyonu, demiryolları, limanları ve pazarı rekabet açacak şekilde düzenlenmelidir (AB İlerleme Raporu,2004).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ciddi çalışmalar yapmakta çok çeşitli projeler gerçekleştirmektedir. TCDD, yük taşımacılığında, vizyon ve yönetim anlayışındaki dönüşüme devam etmekte, 150 yıllık köklü kurum modern intermodal tesislerle imza atmaya başlamıştır. AB normlarına uygun tesisler hem Türkiye'nin hem de bölgenin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde tasarlanmıştır.

TCDD'nin yolcuda olduğu kadar yük taşımacılığında da son dönemde ortaya koyduğu vizyon ve yönetim felsefesi değişikliği, altyapıda da kendini göstermektedir. TCDD'nin intermodal kombine taşımacılıkta önemli işleve sahip lojistik köy kurma çalışmalarının ilk sonucu alınmıştır. Demiryollarının 2007 yatırım programına aldığı altı lojistik köyden ilki olan Samsun-Gelemen lojistik köyü açılmıştır.

Samsun Büyükşehir Belediyesi işbirliği ile 333 bin m2'lik alana kurulan lojistik köy, yükün elleçlenmesinde gerekli olan tüm hizmetlerin yanı sıra destek ve yardımcı hizmetlerin de verilebileceği şekilde inşa edildi. Lojistik köy, demiryolu, denizyolu ve karayolu sistemlerine sahip, önemli bir kavşak noktası olan Samsun'da sadece ulusal değil, uluslararası intermodal taşımalarda da önemli işlev üstlenecektir (http://www.ris-mersin.info).

Ayrıca; Türk Cumhuriyetlerini İran üzerinden Pakistan'a bağlayacak demiryolu hattının çalışmaları sürmektedir. İran'da Kerman Zahedan arasındaki 375 km lik demiryolu yapımı ile Pakistan'da Karaçi Limanı'na ulaşılabilecektir. Türkiye, Sovyetler döneminden kalan yaygın demiryolu sistemine, Tebriz-Van hattından çok daha kısa bir hatla Ermenistan üzerinden bağlıdır. Ancak, Karabağ sorunu nedeniyle bu hat kapalı tutulmaktadır. Daha elverişli bir bağlantı temini amacıyla Kars-Tiflis demiryolu yapımı için çalışmalar sürdürülmektedir (Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu,2001). Ekte verilen Tablo 4'te 2001 ile 2006 yılları arasında demiryollarında yolcu ve yolcu taşımacılığına ilişkin veriler yer almaktadır. 2001 ve 2002 yılları arasında yolcu sayısında bir azalma görülürken, 2002 yılından sonra dalgalı bir seyir izlemiştir.

4.4. Denizyolu Lojistik Hizmetleri

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini belirlemektedir. Bugün dünya ticaretinin yaklaşık % 80 'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat ucuzdur. Diğer avantaj ise özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir noktadan diğer bir noktaya taşınması imkanını sağlaması olarak belirtilebilir (http://www.tubitak.gov.tr).

Türkiye limanlarının yaklaşık 150 gemilik yanaşma yeri kapasitesi vardır ve konvansiyonel taşımalara göre donatılmışlardır. Limanlarımızın başlıca avantajlı yönleri; Türkiye'nin 8.333 kilometreyi bulan sahil şeridi ile Asya ile Avrupa arasında köprü konumda ve uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması ve yeterli karayolu ve demiryolu bağlantısının bulunmasıdır.

Başlıca dezavantajlı yönleri ise; uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması, mevzuatın ihtiyaca cevap verememesi, kontrol mekanizmasının yetersizliği, liman yönetiminde çok başlılık, yatırım gereksinimi, finansman ihtiyacı, altyapı ve üst yapı yetersizliği, limanların uluslararası standartta olmaması, etkin pazarlama

ve tanıtım faaliyetlerinin olmaması, düzenli bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI) Sistemi'nin olmaması, esnek bir tarife yapısının olmaması, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği, büyüyen gemileri alabilecek rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olmasıdır.

Kamu limanlarımıza, özellikle TCDD limanlarına (Haydarpaşa-Mersin-İskenderun-Derince-İzmir-Samsun ve Bandırma) Deniz Ticaret Odaları, Ticaret ve Sanayi Odaları, meslek kuruluşlarından önemli tepkiler vardır. Bu tepkiler, mevcut sistemin limanları uzaktan idare etmeye çalışması, özerk olmaması, bürokrasi, aşırı istihdama rağmen iş verimsizliği, eski araç ve yük donanımları, rekabete dayanmayan yönetim biçimi, yönetimde profesyonel kadrolardan çok politik kadrolar bulunması, gelişen teknoloji ve yük sistemlerine ayak uydurulamaması olarak sıralanabilir (Koray, http://www.ekol.com).

4.5. Havayolu Lojistik Hizmetleri

Havayolu ulaştırma sektörü kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Sektörde geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesi havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkide bulunmuş, serbest ve özelleştirme ile sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür (Çubuk ve Cansız:2005). Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulanmaktadır. Özelleştirme amaçları ülkeden ülkeye farklılık gösterse de özelleştirme, verimliliği ve hizmet kalitesini arttırmaya ve hükümet sübvansiyonlarını azaltmaya yöneliktir (Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu,2001).

Dünyadaki hava limanlarının büyük çoğunluğu kamuya aittir ve hava limanı yatırımları devlet

bütçesinden karşılanmaktadır. Çok pahalı olan hava alanı yatırımları, bu yatırımların devlet kaynaklarından karşılanmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle hava limanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Bugün dünyada en çok karşılaşılan özelleştirme biçimleri olarak; hava alanı yönetiminin özel bir şirkete devredilmesi, hava alanı sahipliğinin devlette kalmak şartıyla uzun dönem kiralanması ya da anlaşmalar yoluyla özel işletmelerin hava alanını finanse etmesi ve yönetmesi, hava alanlarının hükümet tarafından özel bir işletmeye satılması ve son olarak da Yap-İşlet-Devret modeli uygulanmaktadır (http://www.tubitak.gov.tr).

Türkiye'de ise havayolu ulaştırma sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil havacılık kanunun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde Türk Hava Yolları (THY)'nın bir modernizasyon ve

standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir. Sektör 1990'lı yıllarda da aynı gelişme trendi içine girmiştir. Ancak, 1990 yılının ağustos ayında patlak veren körfez krizi sonraki yıllarda turistik yörelerimizde meydana gelen terör olayları, turizm sektörüne bağlı olarak havayolu ulaştırması sektörünü de o yıllar içinde olumsuz yönde etkilemiştir. Ayrıca son dönemlerde meydana gelen uçak kazaları sektörü olumsuz etkilese de bütünü itibariyle değerlendirildiğinde gelişmenin halen sürdüğü söylenebilir (İTO, 2006:67).

Avrupa Birliği'nin Türkiye İlerleme Raporu Kapsamında Ulaştırma Politikalarına göre; Havayolu eşya taşımacılığında, resmi taşıyıcı olan Türk Hava Yolları'nın pazardaki rolünü korumaya yönelik mevcut yasa ve idari uygulamalar yeniden ele alınmalıdır (AB İlerleme Raporu,2004). Ekte verilen tablo 5'te 2002 ile 2006 yılları arasında havayolu istatistiklerimiz yer almaktadır. Uçak sayısı 2002 ve 2003 yıllarında değişiklik göstermezken, 2004 yılından itibaren artış göstermiştir. Fakat 2002 ve 2003 yılları arasında ve diğer yıllarda koltuk kapasitesi artmıştır. İç hat ve dış hat taşınan kargo sayısı söz konusu yıllarda artış göstermiştir. İç hat uçak trafiği 2002 yılından 2003 yılına geçerken azalmış, fakat 2003 yılı itibariyle artmıştır. Dış hat uçak trafiği ise 2002 yılından 2003 yılına geçerken azalmış, 2004 yılında artmış, 2005 yılından 2006 yılına geçerken ise azalmıştır. İç ve dış hat yolcu sayısı ise 2002 ve 2006 yılları arasında artış göstermiştir.

5. Lojistik Sektörünün Swot Analizi

Türkiye gerek jeostratejik, gerekse jeopolitik açıdan taşıdığı özellikler itibariyle bölgesinde ağırlığını her geçen gün artırmak zorunda olan bir ülkedir. Coğrafyasal ve ekonomik bakımlardan Ortadoğu ve Hazar petrollerine yakınlık, Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkileri, doğal kaynak zengini Kafkasya ile bağlantıları ve ortak kültürel geçmişi, Akdeniz bölgesinin ulaştırma yollarının kesişim noktasında bulunması, kısaca doğu batı ve kuzey güney eksenlerinin kesişim noktasında bulunması, Türkiye'nin bölgesel güç olma potansiyeli taşıdığını göstermektedir (Kaynak, 2004). Şimdi de sektörün SWOT (Strength, Weakness Opportunity, Threat) analizini vermeye çalışalım.

Güçlü yanlar (Strength)	**Zayıf yanlar(Weakness)**
Pazar ekonomisi deneyimli büyük bir ülke	Eğitimli personel yetersizliği
Üretkenlik artışı	Teknolojik altyapı eksikliği
Genç ve dinamik nüfus	Yeni teknolojiye kapalılık
Üç tarafı denizlerle çevrili ve liman yapmaya elverişli bir altyapı	Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının yetersizliği
Kara taşımacılığında önemli bir filoya sahip olma	Kombine taşımacılıktaki yetersizlikler
Maliyetlerin düşüklüğü	Rekabet sorunları ve iş etiği eksiklikleri
Dil avantajı	Yasal düzenleme ve akademik araştırma eksiklikleri
	Ölçek küçüklüğü
	Sermayedeki yetersizlikler
	Verimsiz çalışma
Fırsatlar (Opportunity)	**Tehditler (Threat)**
Stratejik coğrafik konum	Yabancı firmaların girişi
Pazar ekonomisi deneyimli büyük bir ülke	Ekonomik belirsizlik
Üretkenlik artışı	Güneydoğu krizi
Genç ve dinamik nüfus	Terörizm
Üç tarafı denizlerle çevirili ve liman yapmaya elverişli bir altyapı	Politik kaos
Kara taşımacılığında önemli bir filoya sahip olma	Politik müdahaleler
Karadeniz, Balkan, Arap ve CIS pazarlar	Bölgede savaş ve istikrarsızlık
AB üyeliği	Enerji maliyetleri
Güneydoğu Anadolu Projesi	Karayolları, denizyolları, demiryolları bağlantılarındaki eksiklik ve yetersizlikler

Kaynak: M.Şakir Ersoy (2008), http://www.turktrade.org.tr

Türkiye son yıllarda ekonomik alanda kaydettiği başarılara paralel büyüme ivmesini sürdürmektedir. Türk lojistik sektörünün eriştiği büyüklüğün anlaşılması için dünyadaki her beş TIR karnesinden birinin Türk lojistik filosundaki araçlarca taşındığını söylemek yeterli olacaktır. Dünya çapında verilen karnelerin toplam sayısı yılda 3,2 milyonu bulmaktadır. Türkiye'nin ihraç ürünlerinin takriben %40'ını, ithal ettiği mamullerin ise %25'e yakınını taşıyan lojistik firmaları, 300 bin kişilik bir istihdam yaratırken, pazarın büyüklüğünün 4 milyar dolara ulaştığı tahmin edilmektedir(Türkiye Araştırmalar Merkezi Vakfı, 2008, http://www.zft-online.de/UserFiles/File/Tuerkisch/Turk_Lojistik_Sektoru_AB.pdf).

Sektörde ulaşılan büyüklüğe karşın kaydedilen ekonomik büyümeye paralel hukuki hareket alanının genişlememesi olumsuz bir durumdur. Türkiye dış ticaret hacminde son beş yılda meydana gelen yüzde 316'lık artışa rağmen, AB belge kotalarında artış yüzde 40'larda kalmış bulunuyor. Kimi ülkeler ile dış ticaretin durması gibi sonuçlara yol açan bu durum, en acil biçimde çözüm üretilmesi gereken sorunların başında gelmektedir. Lojistik sektörünün Avrupa merkezli bir diğer önemli sorunu ise AB ülkelerine girişte uygulanan vizelerdir. 2008 yılı başından itibaren

AB üyesi olmayan eski Doğu Bloku ülkelerine yönelik önemli açılımlar getirerek vize işlemleri kolaylaştırılırken, AB'ye aday ülke konumundaki Türkiye için böyle bir gelişme söz konusu olmamıştır. Bu durum taşımacılık sektörü açısından rekabet gücünü zayıflatan, sektörün geleceğini tehdit eden bir hal almıştır. (http://haber.turk724.net/47007/haberler/Yeni-Korumacilik-Turk-Lojistik-Sektorunun-Onunu-Tikiyor-).

Son yıllarda katı vize uygulamaları ve keyfi ve kasıtlı cezalandırmalar gibi sorunlarda ortaya çıkmıştır. AB içinde etki kazanmaya başlayan yeni-korumacılık politikalarının birer yansıması olarak görülebilecek bu sorunlar, büyüyen AB'nin örtülü işbölümü politikası çerçevesinde düşünülmektedir. Birliğe yeni katılan Bulgaristan ve Romanya'nın AB'nin lojistik merkezleri haline getirilmeleri çabası izlenen politikaların arka planında yer almaktadır. Türk lojistik sektörünün temelde bürokratik engellemelerden kaynaklanan sorunlarının giderilmesi konusunda ciddi bir diplomatik atağa ihtiyaç bulunmaktadır. Siyasi güç yanın alınmaksızın çözümü güç olan bu sorunların yanı sıra, sektör içinde de yeni stratejiler ve modernizasyona ihtiyaç bulunmaktadır. Yeni ve güçlü taşıma araçları ile dünya rekabetinde ciddi avantajlara sahip olan Türkiye, sektörün bilhassa küçük ve orta boy aktörlerinin modern teknolojik araçları çalışma sistemine hala dahil edememiş olması nedeniyle risk altındadır. Türk lojistik sektörü önünde önemli bir fırsat, son yıllarda Çin'in kaydettiği ekonomik gelişmelerdir. Hemen hemen tüm dünya ülkelerinin dış ticaret ilişkilerinde ilk sıralara yerleşen Çin'in önümüzdeki birkaç yıl içinde Almanya'yı dünya ihracat şampiyonluğundan etmesi beklenmektedir. AB'nin bir numaralı dış ticaret partneri konumundaki Çin'in sunduğu bu potansiyelin göz önüne alınarak, vizyonun genişletilmesi ve ülkeden AB'ye taşımacılık alanında ortaya çıkan büyük pastadan pay almaya yönelinmesi önemli stratejik değer arz etmektedir(Türkiye Araştırmalar Merkezi Vakfı,2008,http://www.zftonline.de/UserFiles/File/Tuerkisch/Turk_Lojistik_Sektoru_AB.pdf).

6.Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Romanya Ve Macaristan İle Karşılaştırılması

Bu bölümde Türkiye ve Avrupa Birliği'ne yeni üye olan Romanya ve Macaristan'ın lojistik sektörü bazında bir karşılaştırmaya tabi tutulacaktır. Bu karşılaştırmaya geçmeden önce aşağıda, araştırma konusunun önemi, veri toplama ve analiz yöntemi, araştırma kapsamı, araştırma bulguları ve araştırma sonunda elde edilecek verilerin değerlendirilmesine yer verilecektir.

6.1.Araştırma Konusunun Önemi

Dünya mal ticaretindeki büyüme, üretimin küreselleşmesi, malların kullanıcıya ulaştırılmasında zamanın önemi, taşıma, depolama ve dağıtım

merkezlerinin yönetimi konuları bu sektöre olan ilgiyi artırmıştır. Özellikle son yıllarda büyüyen bir pazar olarak lojistik sektörü, birçok yerli ve yabancı firmanın yatırım ve dış kaynak kullanımı açısından ilgisini çekmektedir. Ülkemizde lojistik sektörü son yıllarda gelişme gösteren genç bir sektördür. Ülkemiz avantajlı konumu itibariyle birçok AB ülkesi tarafından dikkat çekmektedir. Bu avantajları fırsata çevirmek amacıyla sektörleri güçlendirmektedir.

Ülkemizde lojistik sektörü giderek önem kazanmasına rağmen literatürde AB ile ülkelerinden olan Romanya ve Macaristan arasında bir karşılaştırmaya tabi tutulmamıştır. Bu anlamda ilgili literatürde boşluk bulunmaktadır.

6.2.Veri Toplama ve Analiz Yöntemi

Çalışmamız esas itibariyle keşifsel ve tanımlayıcı (nitel) bir araştırma olmakla birlikte, istatistiki verilere dayalı nicel unsurları da bünyesinde barındırmaktadır.

Nitel araştırmanın herkes tarafından herkes tarafından kabul edilen bir tanımını yapmak güçtür. Konuyla ilgili literatürde birçok yazar böyle bir tanım yapmaktan özellikle kaçınmıştır. Bununla birlikte, genel olarak nitel araştırma, gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veri toplama yöntemlerinin kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik nitel bir sürecin izlediği araştırma olarak tanımlamak mümkündür (Yıldırım ve Şimşek, 2000: 18-19).

Küreselleşmeyle birlikte gelişen ticaret hacmi, lojistik sektörünün önemini daha da arttırmıştır. Şirketler ve ülkeler geleceğin sektörü olarak gösterilen bu alandaki paylarını arttırma adına yoğun bir uğraş içindedirler (http://www.ris-mersin.info).

Çalışmada RODER, TUİK ve UTİKAD verileri ışığında Türkiye ve AB ülkeleri olan Romanya ve Macaristan ile karşılaştırma yapılmıştır. Son yıllarda lojistik sektörüyle ilgili çalışmalar artmıştır. Bizim çalışmamızda söz konusu çalışmalardan yararlanılmış ancak lojistik sektörünü AB üyesi ülkelerle kıyaslayarak konu farklı bir bakış açısıyla ele alınmıştır.

6.3.Araştırmanın Kapsamı

Türkiye lokasyon olarak Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi ve köprü oluşturmasından kaynaklanan avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından lojistik üssü olma iddiası veya ideali ile tanımlanmaktadır. Ancak sadece lokasyon üstünlüğü rekabet için yeterli değildir (Babacan,2004: 12). Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne girmesinin Avrupa'daki lojistik faaliyetlerinin ağırlıklı yönünü Türkiye'ye kaydıracağı söyleyen Prof. Dr. Ernst, "Türkiye'nin stratejik coğrafik konumu mevcut karayolu taşımacılığı endüstrisi ile birleşince çok önemli avantajlar sağlamaktadır. Türkiye diğer ülkelere oranla düşük işgücü maliyeti ile yüksek seviyede verimlilik sunarak birçok endüstri için çekici

bir ülke haline geldiğini" belirtmiştir (http://www.btinsan.com/133/04.asp). Bu açıklamalardan da anlaşılacağı gibi ülkemiz konumu itibariyle birçok AB ülkesi için avantajlar sağlamaktadır. Çalışmada AB ülkelerinden olan Romanya ve Macaristan'la kıyaslanarak istatistiki verilerden yararlanılmıştır. Söz konusu göstergeler 2000–2007 dönemine ait olduğu için çalışmaya bu alanda zaman sınırlaması getirilmiştir.

6.4. Araştırmanın Bulguları

Yukarıda da belirtildiği gibi, ülke karşılaştırmaları UTİKAD, RODER ve TÜİK verilerine dayanarak oluşturulan istatistikî tablolar yardımıyla yapılacaktır. Bu karşılaştırmaya geçmeden önce Macaristan ve Romanya hakkında bilgi verilecek, ardından karşılaştırma yapılacaktır.

6.5. Macaristan Lojistik Sektörü

Macaristan'da 1946'da Cumhuriyet ilan edilmiş, ancak 1949 yılında ülke "Macar Halk Cumhuriyeti" adını alarak, Sovyetler Birliğinin etkisi altına girmiş ve komünist rejim ile ülke yönetilmeye başlanmıştır. 1956 yılında ülkede rejime ve Sovyetlere karşı başlayan ayaklanma Sovyetler Birliği tarafından bastırılmıştır. Macaristan 1989 yılında parlamenter demokrasiye geçmiş ve ekonomi politikaları liberalleşmiştir. 1 Mayıs 2004 tarihinden itibaren de Avrupa Birliği üyesi olmuştur Orta Avrupa ile Balkanlar arasında bir ovaya yayılan Macaristan, Türk'lerin son 400 yıllık tarihinde yakın ilişkiler geliştirdiği bir ülkedir (http://www.btso.org.tr).

Türkiye- Macaristan arası karayolu taşımacılığı 1968 yılından itibaren "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşmaları" çerçevesinde yürütülmekte ve her yıl düzenlen iki ülke yetkililerinden oluşan "Kara Ulaştırması Karma Komisyon" (KUK) toplantıları ile karayoluyla gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerine ilişkin taraflar bir araya gelerek özellikle geçiş belgesi kotalarını belirlemekte ve karşılaşılan sorunları gündeme getirmektedirler. Macaristan ile karayolu taşımacılığımızda karşılaşılan en önemli sorun ülkemizde tahsis edilen geçiş belgesi sayısının yetersiz oluşudur. Her yıl artan ticaret hacmimiz ile birlikte paralellik göstermeyen belge sayısındaki artış ikili taşımalarımızda sorun olmaktadır.

Bir çok ulaşım ağları ve koridorlarının (4 ana Avrupa ulaşım koridoru) ülke sınırlarından geçtiği göz önüne alındığında, Macaristan'ın Avrupa içindeki lojistik önemi kaçınılmazdır. Özellikle AB üyeliği ertesinde ülke AB'nin balkanlardan giriş kapısı konumuna gelmiştir. Bir çok uluslararası firma için Macaristan'da üretimde bulunmak, dağıtım merkezi ya da lojistik üst kurmak, ürünlerini gerek Batı Avrupa'ya gerekse Balkanlardan Asya'ya karayolu ile ulaştırmada nakliye maliyetleri açısından avantaj sağlamaktadır. Ancak uluslararası üretimin ve bu üretime dayalı dağıtımın Macaristan'ın menfaatine olacak şekilde yeniden belirlenmesinin, diğer bir deyişle Macaristan'ın Avrupa'da önemli bir lojistik üst olmasının ancak ülkenin ulaşım alt yapısını geliştirmesi ile doğru orantılı olacağı

düşünülmektedir. Bu nedenle de ülkeye AB üyeliği ertesinde kullandırılan fonların önemli bir kısmı Macaristan'da bu amaca tahsis edilmiştir. Yapılan yatırımlarla 2015 yılı itibariyle Macaristan'daki ulaşım altyapısının Avrupa Birliği seviyesine çekilmesi hedeflenmektedir. Macaristan özellikle yabancı yatırımları çekmek için, ülkenin lojistik bir üst olabileceğinin altını çizmekte ve bu amaçla devlet tarafından yapılan alt yapı çalışmalarının tanıtımını yapmaktadır (http://www.counsellors.gov.tr/upload/H/LOJISTIK-NOT2.doc).

Macaristan'ın taşımacılık sektörüne baktığımızda; Macaristan'da altyapı şartları çeşitlidir. İletişim ve internet hizmetlerinin kalite ve ulaşılabilirliği özellikle şehir merkezlerinde batı standartlarında olmakla beraber fiyatlar daha yüksektir. Karayolları şebekesinin kalitesi, yeni inşa edilen ya da yenilenen yollara rağmen gelişmiş ülkelere nispeten daha düşüktür. Macaristan'ın sahip olduğu 1000 km alana düşen 329 km karayolu uzunluğu AB ortalamasının %88'ine tekabül etmektedir. Bununla beraber ülkede, AB ortalamasının ancak %25 uzunluğunda, 1000 km alanda 6,1 km otoban bulunmaktadır (İGEME, 2008: 22).

Yük taşımacılığı; Ekte verilen Tablo 6'dan de görüleceği üzere, Macaristan'da yapılan toplam mal taşımacılığı, 2003 yılında bu yana artış göstermekte olup, bu trend 2006 yılında da devam etmiştir. Nitekim 2006 yılında taşınan toplam mal miktarı bir önceki yıla göre % 7,3 oranında artmış ve 337,109 bin ton seviyesine ulaşmıştır. Yapılan bu taşımacılığın, taşım türlerine göre dağılımına bakıldığında ise, karayolu ile yapılan taşımacılığın ağırlığını arttırarak devam ettirdiği ve 2006 yılında yapılan mal taşımacılığının % 74'ünün bu yolla gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra, demiryolu vasıtasıyla yapılan taşımanın da son yıllarda önemini arttırdığı gözlenmektedir.

Öte yandan, iç ve uluslararası taşımacılık açısından rakamlar değerlendirildiğinde farklı bir tablo ile karşılaşılmaktadır. Ekte Tablo 7'den de görüleceği üzere, karayolu ile taşımacılığın çok büyük oranda "iç taşıma" için kullanıldığı, uluslararası mal taşımacılığında ise demiryolunun ön plana çıktığı ve söz konusu taşıma yönteminin payının % 50 seviyesinde olduğu görülmektedir. Benzer şekilde, iç taşımada hemen hiç kullanılmayan su yolu taşımacılığının (Tuna nehri taşımacılığı) ise ağırlıklı olarak uluslararası taşımacılık amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır. Boru hattı taşımacılığı ise, çok büyük oranda Rusya'dan ithal edilen doğalgaz için kullanılmaktadır (www.egeliihracatcilar.com).

Yolcu taşımacılığı; uzun mesafe yolcu taşımacılığında ilk sırada halen karayolu kullanılmaktadır. (Türkiye'de olduğu gibi). Demiryolu ikinci en fazla tercih edilen ulaşım ağıdır. Bin kişiye düşen otomobil sayısı 1990 yılında 188 adet iken bu rakam 2006 yılında 294'e yükselmiştir. AB'ye giriş ile her türlü ayrımcılığın kaldırılması ucuz havayollarını ülkeye çekmiş, buna bağlı olarak da havayolu trafiği hızlı bir artış göstermiştir. Budapeşte'de uluslararası Ferighey havalimanı bir önceki yıla göre yolcu

sayısını %3,5 artırarak 8,3 milyon yolcu sayısına ulaşmıştır. 2005 yılındaki özelleştirmede havalimanını satın alan İngiliz BAA şirketi 2011 yılında 12 milyon, 2020 yılında ise 20 milyon yolcu sayısına ulaşılmasını beklemektedir (İGEME, 2008: 22).

6.6. Romanya Lojistik Sektörü

1989 yılından bu yana Romanya ile Türkiye arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler sürekli gelişmiş ve istikrarlı olarak çeşitlilik kazanmıştır. Özellikle, Romanya ile Türkiye arasında 1997 yılında imzalanan Serbest Ticaret Anlaşmasının ardından karşılıklı ticaret ilişkilerin hacmi hızla artmıştır (http://www.musavirlikler.gov.tr).

AB'ye tam üyelik Romanya'nın başlıca önceliğidir. Tam üyelik için katılım müzakereleri 15 Şubat 2000 tarihinde açılmıştır. Katılım müzakerelerini tamamlayan ülke 1 Ocak 2007 itibarıyla Avrupa Birliği üyesi olmuştur (http://kobi.mynet.com).

Romanya'nın taşımacılık sektörüne bakıldığında ise; toplam uzunluğu 78000 km olan karayolları Bükreş-Pitesti (96km) ve Fetesti-Cernavoda (17km) otobanlarını ve 11 Avrupa yolunun 4783 km'sini oluşturmaktadır. Karayollarından Ulusal Karayolları İdaresi (NAR) sorumludur. NAR devlete ait, devlet bütçesi ve diğer kaynaklardan finanse edilen otonom bir kuruluştur. 2004- 2007 yılları arasında karayollarının yenilenmesi için 2,6 milyar Euro bütçe ihtiyacının tespit edildiği ulusal programda kaynaklar AB, Dünya Bankası, Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası olarak belirlenmektedir. Pan Avrupa yol sisteminin 4. Koridorunda yer alan Tuna Nehri üzerine Vidin (Bulgaristan) ve Calafat (Romanya) arasında inşa edilecek Vidin Kalafat Köprüsü önemli projeler arasında yer almaktadır. Braşov- Odea otoyolu, Tuna Nehri üzerine inşa edilecek Braila Köprüsü diğer önemli projeler olarak sıralanmaktadır. Hükümet son dönemde projelerde ücretli geçiş sistemi uygulaması ile gelir sağlamayı hedeflemektedir.

Romanya'daki demiryollarının uzunluğu 14,217 km'dir. Bu sistemin %35,7'sini oluşturan 3,758 km'sinde elektrifikasyon çalışmaları tamamlanmıştır. Romanya'da demiryollarının yenilenmesi projelerinde EBRD, EIB, IBRD, Dünya Bankası ve JBIC gibi uluslar arası finans kuruluşları ve Avrupa Birliği projeler yürütmektedir. Yeni hükümet 2001-2004 programında Avrupa Birliği'ne entegrasyon sürecinde karayolları ve demiryolları yapılandırılmasına öncelik verdiğini vurgulamaktadır. Devlet Demiryolları (SNCFR) ticari bir kuruluş haline getirilerek daha sonra beş ayrı firma şeklinde yeniden yapılandırılmıştır.

Romanya'nın önemli limanları arasında Karadeniz'de Köstence, Mangalia, Tulcea ve Tuna Nehri üzerindeki Galati, Bralia bulunmaktadır. 1992 yılında Tuna- Ren kanalının açılmasıyla Karadeniz Kuzey Denizi arasında doğrudan bağlantı sağlanmıştır (Romanya Ülke Bülteni, 2005, http://www.adana-to.org.tr).

Ekte verilen Tablo 8' de görüldüğü gibi demiryolu yük taşımacılığı yurtiçinde daha fazla kullanılmakta iken yurtdışı taşımacılığı dalgalı bir seyir izlemektedir. Karayolu taşımacılığına bakıldığında ise yıldan yıla artış göstermekte olup demiryolu taşımacılığına göre daha fazla kullanılmaktadır. Türkiye' de olduğu gibi Romanya'da da karayolu taşımacılığı daha fazla tercih edilmektedir.

6.7. Türkiye, Romanya ve Macaristan Karşılaştırması

Ekte verilen Tablo 9' da Türkiye, Macaristan ve Romanya ülkeleri birbirleriyle milyon cinsinden karşılaştırılmıştır. Fakat Türkiye için karayolu taşımacılığı kaynak olarak TÜİK' ten alınmış, demiryolu taşımacılık verileri Romanya ve Macaristan ülkelerinin taşımacılık sektörü verilerinin alındığı kaynaktan yararlanılmıştır. Görüldüğü üzere Macaristan'da 2002 yılında demiryolu/karayolu taşımacılığı 24846 iken, Romanya'da bu oran 40568, Türkiye'de ise 158061'dir. Burada Türkiye'nin fark edilen üstünlüğü dikkat çekmektedir. Ülkemiz konumu gereği avantajlarını fırsata çevirmiş ve diğer ülkelerle ilişki içerisine girerek nakliye ve ulaştırma konusunda anlaşmalar imzalamıştır. Görüldüğü gibi Türkiye'de ki ulaştırma şirketleri verilerden anlaşılacağı üzere uluslararası düzeyde rekabet etmektedir. 2002 yılında 158061 iken, 2006 yılında 186944 ulaşmıştır. Romanya'nın Macaristan'a göre üstünlüğü görülmektedir. Romanya altyapısı gereği ile lojistik üs merkezidir. Bu durum ülkeye altyapısı ile birlikte yerel ölçekten başlayarak bölgesel, küresel ve uluslar arası boyutta bir merkez olmasını sağlar. Tabloda da görüldüğü gibi 2002 yılında 40568 iken 2006 yılında bu rakam 73070 düzeyine ulaşmıştır. Türkiye Romanya ile çok sıkı ilişki içerisindedir. Ülkemizin avantajları Romanya'ya göre oldukça fazladır ve Romanya bizim ülkemizin fırsatlarından faydalanarak taşımacılık sektörünü geliştirmiştir. Macaristan ise, Türkiye ve Romanya' ya demiryolu/karayolu mal taşımacılığı payı daha az seviyelerdedir. Fakat 2002'de 24846 olan durum 2006' da 40663 düzeyine gelmiştir. Türkiye ekonomisinin göstermiş olduğu dinamik gelişmeden, özelleştirmede kaydedilen ilerlemeden, Avrupa Birliği' ne katılma süreci ve ülke ekonomisinin coğrafik ekonomik yarattığı fırsatları avantaja çevirmesinden dolayı Macaristan tarafından da dikkat çekmektedir. Macaristan ülkemiz ile taşımacılık konusunda ilişkiler geliştirmişte, anlaşmalar imzalamakta ve organizasyonlarda bulunmaktadır.

7.Sonuç

Dünya özellikle son 25- 30 yıldır çok büyük bir hızla değişmektedir. Ve bu değişim globalleşme yani küreselleşme denilen olguyu ortaya çıkarmıştır. Bu sebeple pazarlar hızlı bir şekilde bütünleşmekte, ekonomiler arasındaki engeller ortadan kalkmakta ülkeler birbirlerine yaklaşmaktadırlar.

Engellerin ortadan kalkmasıyla birlikte yük ve yolcu taşımacılığının hareketlendiği dünyada lojistik hizmetlerinin önemi de gitgide artmaktadır. Türkiye ise Avrupa Birliği yolunda hızla ilerlerken demir yolu, kara yolu, deniz yolu ve hava yolu sektörlerini geliştirmeli ve o ülkelerin seviyesine çıkmalıdır. Her zamanda söylenildiği üzere Türkiye konum itibariyle çok avantajlara sahip bir ülke olduğu için bu durumu avantaja çevirmelidir. Türkiye şu anda karayolu taşımacılığını ön planda tutmakta kitle taşımacılığını ikinci plana itmiş durumdadır. Hâlbuki az gelişmekte olan ülkelerde bile kitle taşımacılığının güvenli ve ucuz yolu olan demiryolu taşımacılığına önem verilmektedir. Ülkemizde karayolu taşımacılığına ağırlık verilirken diğer taşımacılık türleri ihmal edilmiştir. Fakat Türkiye havayolu ve denizyolu limanları için oldukça avantajlı bir alana sahiptir. İstanbul, İzmir ve Mersin deniz ve hava limanları incelendiğinde hepsi birer uluslararası lojistik üs özelliklerine sahiptir ve hepsi uluslararası birer limandır. Fakat dünya ölçeğinde uluslararası deniz ve hava limanları incelendiğinde bu merkezlerin çok gerilerde kaldıkları bölgesel ve hatta yerel ölçekte faaliyet gösterdikleri bile söylenebilir. Altyapı eksiklikleri, yasal düzenlemelerin uygulanmaması, verimsiz çalışma ve bu duruma benzer birçok nedenden dolayı istenilen seviyeye ulaşılamamıştır.

Avrupa Birliği'ne yeni üye olan ülkelerden Macaristan ve Romanya'nın taşımacılık sektörü açısından ise ileri bir seviyede bulunmakta ve taşımacılık sektöründe Türkiye ile yoğun ilişki içerisindedirler. Türkiye tüm taşıma türlerinde gelişime açık, verimli olabilecek çok sayıda lojistik yatırım projesi girişimcilerimizin ilgisini beklemektedir. Türkiye'yi bölgesinin lojistik üssü yapmak istiyorsak tüm adımları kamu tarafından atılmasını beklemekten vazgeçmeli ve özel girişim ruhu ve gücünü lojistik alana yönlendirmeliyiz. Zira çevre ülkelerdeki lojistik yatırımları da öncelikle ülkemizden bu ülkelere sağlıklı eşya akışını sağlanması ile sürdürülebilir ve getirilebilir olacaktı

Kaynaklar

AB İlerleme Raporu, (2004), http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=19068&nid=5842

Babacan, M. (2004), Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi Ve Rekabet Vizyonu http://www.eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf

Budapeşte Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, (2007), Macaristan'ın Genel Ekonomik Durumu ve Türkiye ile Ekonomik Ticari İlişkileri, Budapeşte

Budapeşte Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, Türkiye – Macaristan Lojistik İmkânları http://www.counsellors.gov.tr/upload/H/LOJISTIK-NOT2.doc

Çubuk, K.ve Cansız F. (2005), Türkiye'de Ulaşım Sistemleri Arasındaki Enerji Durumu, http://www.eie.gov.tr/turkce/en_tasarrufu/en_tas_etkinlik/2005_bildiriler/oturum5/KursatCubuk.doc

Derici, R., (2004), Land Transportatıon Sector In Turkey, http://www.internationaltransportforum.org/europe/road/Istanbul2004/DericiE.pdf#search="turkey"

Direkler, E., (2004), Traınıng And Regulatory Actıvıtıes ın Turkey, http://www.internationaltransportforum.org/europe/road/Istanbul2004/DireklerE.pdf#search="turkey"

Erdal, M., Küresel Lojistik Kavramı Ve Lojistik Üsler, http://www.meslekiyeterlilik.com/lojistik/7.Kuresel%20Lojistik%20Kavrami%20ve%20Lojitik%20usler.pdf

Ersoy, B., (2008),Lojistik Ve Türkiye'nin konumu, http://www.turktrade.org.tr

Gözütok, N., (2007) , www.capital.com.tr/haber.aspx?HBR_KOD=4155

İstanbul Ticaret Odası (İTO), (2006), Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul, Yayın No:2006-14.

İşcan, M., (2008), İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEME), Macaristan Yerinde Pazar Araştırması.

Karayolu Taşımacılık Sektörü ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği, (2005), http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm /dosyalar/diger /duyurular genel77.pdf

Kaynak, M., (2003), Ulaştırmada Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli, Avrasya Etüdleri.

Kaynak, M., (2004), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye, Ekonomik Yaklaşım Dergisi, 1. Cilt

Macaristan İstatistik Ofisi, http://www.ksh.hu/eng/homeng.html

Roder, (2008) (http://www.roder.org.tr/XLS/tasima_modlari.xls)

Romanya Ülke Bülteni, 2005, http://www.adana-to.org.tr/TR/UlkeRaporlari/Raporlar/RO.pdf

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001), Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik598.pdf

Tanyaş, M., (2006), Türkiye Lojistik Sektörü İçin Strateji Ve Çözüm Önerileri, Ankara

Türkiye ve Romanya Arasındaki Uluslararası Ulaştırma Sektör Raporu http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/R/Ulastirma.rtf

Türkiye Araştırmalar Merkezi Vakfı (2008), Türkiye- Avrupa Birliği Ekonomik İlişkilerinde Türk Lojistik Sektörü ve Sorunları, (http://www.zft-online.de/UserFiles/File/Tuerkisch/Turk_Lojistik_Sektoru_AB.pdf).

UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), (2006), Lojistik sektörü mevcut durum ve fırsatların çözüm analizi, (www.kobifinans.com.tr/tr/sektor/011408/16480).

Yeni Korumacılık Türk Lojistik Sektörünün Önünü Tıkıyor, (25.03.2008), http://haber.turk724.net/47007/haberler/Yeni-Korumacilik-Turk-Lojistik-Sektorunun-Onunu-Tikiyor

Yıldırım, A. ve Şimşek H. (2000), Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, Seçkin Yayıncılık, Ankara.

http://www.btinsan.com/133/04.asp

http://www.btso.org.tr/databank/countryreport/13-macaristan.pdf

www.egeliihracatcilar.com/Images/Menu1-Page//UlkeRaporu-MACARISTAN-DTM-2007_00002007.doc

http://www.ekol.com/pressMedia_08_tr.html

http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf

http://www.internationaltransportforum.org/shorttermtrends/Output.aspx

http://kobi.mynet.com/pdf/Romanya.pdf

http://www.ris-mersin.info /index.php?module=content&page_id=728

www.ris-mersin.info/files/files-web/File/Lojistik%20Kavramlar.doc

http://www.sektorler.web.tr/lojistik/lojistik/avrupanin_lojistik_lideri_almanya_.htm

http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15

http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf

EK 1.

Tablo 1: Dış Ticaretimizde Taşımacılık Sistemlerinin Payları (%)(ithalat+ihracat)(2007)

	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007	
	Miktar (ton)%	USD %	Miktar (ton)%	USD %	Miktar (ton)%	USD %	Miktar (ton)%	USD %	Miktar (ton)%	USD %	Miktar (ton)%	USD %	Miktar (ton)%	USD %	Miktar (ton)%	USD %
Deniz yolu	88,6	47,4	87,5	49,3	87,2	48,1	86,8	49,0	86,4	50,4	86,1	53,8	87,6	55,3	86,4	50,4
Demiryolu	0,5	0,4	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	1,2	1,1	1,2	1,4	1,1	1,4	1,2	1,1
Karayolu	8,6	35,4	10,0	36,8	10,0	38,6	11,2	37,7	11,4	36,3	11,8	31,8	10,4	30,4	11,4	36,3
Havayolu	0,2	9,6	0,2	10,3	0,2	10,0	0,1	10,0	0,1	10,1	0,1	9,0	0,1	8,3	0,1	10,1
Diğer	2,1	7,2	1,7	3,0	2,0	2,5	1,0	2,4	0,9	2,2	0,8	4,1	0,8	4,7	0,9	2,2
Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Kaynak: RODER; 2008 (http://www.roder.org.tr/XLS/tasima_modlari.xls)

Tablo 2: Rakamlarla Lojistik Sektörünün Panoraması (2006)

Pazar büyüklüğü	14 milyar Dolar
İstihdam sayısı	5 milyon (aileleriyle birlikte)
Türk bayraklı gemi sayısı	840
Deniz yoluyla taşınan yük miktarı	67 milyon ton
Ana liman sayısı	32
Karayolu taşımacılığı filosu	1.130.245
Karayoluyla taşınan yük miktarı	23 milyon ton
Karayolu yetki belgesine sahip firma sayısı	261.166
Demiryolu taşımacılığı vagon sayısı	15.014
Demiryoluyla taşınan yük miktarı	20 milyon ton
TCDD dışında vagon sahibi şirket sayısı	19
Havayolu filosu	247
Havayolu kargo kapasitesi	756.101
Havayolu taşımacılığı yapan firma sayısı	17

Kaynak: www.kobifinans.com.tr/tr/sektor/011408/16480

Tablo 3: Devlet Yolu, İl Yolu ve Otoyollar Üzerindeki Seyir İle Yük ve Yolcu Taşımaları (milyon)

Taşıt /km					**Ton/km**				**Yolcu /km**			
	Toplam	Devlet yolu	İl yolu	Otoyol	Toplam	Devlet yolu	İl yolu	Otoyol	Toplam	Devlet yolu	İl yolu	Otoyol
2001	52631	41918	5265	5448	151421	123283	10929	17209	168211	135808	13703	18700
2002	51664	40504	5130	6030	150912	121157	10367	19388	163327	128952	13907	20468
2003	52349	40505	5131	6713	152163	121467	10365	20331	164311	127995	13860	22456
2004	57767	44328	5675	7764	156853	123340	9778	23735	174312	132784	15549	25969
2005	61129	45818	5845	9466	166831	128343	9984	28504	182152	134681	15865	31606
2006	64577	47055	5994	11528	177399	134361	10112	32926	187593	133608	15991	37994

Kaynak: http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15

Tablo 4: Demiryollarında Yolcu ve Yük Taşımacılığı (bin)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Koltuk km	**9313696**	**8452159**	**8508000**	**8509000**	**8845000**	**8752000**
Banliyö	2614922	2422057	2272000	2430000	2522000	2529000
Anahat	6698774	6030102	6236000	6079000	6323000	6223000
Yolcu sayısı	**76323**	**73088**	**76993**	**76756**	**76306**	**77414**
Banliyö	51899	48453	49522	50590	52495	53482
Anahat	24424	24635	27471	26166	23811	23932
Yolcu km	**5568302**	**5204286**	**5878000**	**5237000**	**5036000**	**5277000**
Banliyö	1355373	1265232	1295000	1328000	1375000	1399000
Anahat	4212929	3939054	4583000	3909000	3661000	3878000
Yük Taşıma (Bin ton)	14362	14424	15755	17708	18945	19745

Kaynak: http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15

Tablo 5: Havayolu İstatistikleri (2007)

	2002	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Uçak sayısı	138	138	142	202	245
Koltuk kapasitesi	25114	27124	34287	38600	42894
İçhat taşınan kargo	181198	188936	262647	315858	373055
Dışhat taşınan kargo	698935	742255	860461	933697	973934
İç hat uçak trafiği	157415	156301	195935	264805	343956
Dış hat uçak trafiği	218626	218505	252786	286867	286713
İç hat yolcu sayısı	8700839	9128124	14438292	20502516	28799878
Dış hat yolcu sayısı	25054613	25296216	30596297	35042957	32884325

Kaynak: http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15

Tablo 6: Taşıma Yöntemlerinin Macaristan Mal Taşımasındaki Payları (milyon ton)

	2000	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Demiryolu Yurtiçi	1983	1967	1739	1593	1725	1645	1491	1289
Demiryolu Yurtdışı	6111	5765	5964	6515	7024	7444	8676	8709
Karayolu Yurtiçi	12145	11848	10608	10669	10978	11401	12419	13174
Karayolu Yurtdışı	6979	6655	6535	7530	9619	13737	18077	22630

Kaynak: http://www.internationaltransportforum.org/shorttermtrends/Output.aspx

Tablo 7: Taşıma Yöntemlerinin Macaristan Mal Taşımasındaki Payları (2006, %)

	İç Taşıma	**Uluslararası Taşıma**	**Toplam Taşıma**
Demiryolu	4,61	50,36	15,94
Karayolu	92,16	20,73	74,46
Suyolu	0,03	9,37	2,35
Boru hattı	3,20	19,52	7,24

Kaynak: Macaristan İstatistik Ofisi (http://www.ksh.hu/eng/homeng.html

Tablo 8: Taşıma Yöntemlerinin Romanya Mal Taşımasındaki Payları (milyon ton)

	2000	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Demiryolu Yurtiçi	10680	12667	12105	10880	11238	12977	12125	12075
Demiryolu Yurtdışı	5673	3340	3113	4159	5784	3605	3666	3682
Karayolu Yurtiçi	9880	10645	10980	13637	14651	19399	22718	23928
Karayolu Yurtdışı	4408	7899	14370	17216	22569	32133	34561	35589

Kaynak: http://www.internationaltransportforum.org/shorttermtrends/Ou

Tablo 9: Yıllar İtibariyle Ülkelerin Lojistik Paylarının Karşılaştırılması (milyon)

Toplam	Demiryolu/ Karayolu 2002	Demiryolu/ Karayolu 2003	Demiryolu/ Karayolu 2004	Demiryolu/ Karayolu 2005	Demiryolu/ Karayolu 2006
Türkiye	158061	160778	166187	175909	186944
Macaristan	24846	26307	29346	34227	40663
Romanya	40568	45892	54332	68114	73070

Kaynak: Yukarıdaki tablo 3,4,6 ve 8 verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.