

## KÜRESEL TİCARETTE LOJİSTİK ÜSLERİN ÖNEMİ VE TÜRKİYE

**Yrd. Doç. Dr. Mehmet KARA**

Mustafa Kemal Üniversitesi / İskenderun Sivil Havacılık Yüksek Okulu  
İskenderun / HATAY

**Dr. Lütfü TAYFUR**

Antakya Gümrük Müdürlüğü  
Antakya / HATAY

**Öğr. Gör. Hamit BASIK**

İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi / Türk Dünyası İşletme Fakültesi  
Calalabad / Kırgızistan

### Özet

*Bu çalışma, Türkiye'nin lojistik üs olma performansını ele almaktadır. Küresel ticarete bir ülkenin lojistik üs olabilmesi; coğrafik, fiziki ve kurumsal altyapısının güçlü olmasını gerektirmektedir. Lojistik hizmetler, ticaretin küreselleşmesine paralel olarak, uluslararası pazarlarda rekabet avantajı elde etmenin önemli bir aracı haline gelmiştir. Lojistik hizmetlerdeki yüksek performans, özellikle gelişmekte olan ülkelerin küresel ticareti kontrol etmeleri ve küreselleşmenin getirilerinden pay almaları için ayrı bir öneme sahiptir.*

*Küresel ticarete lojistik, gerek uygulamada gerekse teorik olarak oldukça yeni bir alandır. Özellikle lojistik konusunun Türkiye açısından değerlendirildiği bilimsel çalışmalar oldukça sınırlıdır. Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeli, başta Dünya Bankası olmak üzere konu ile ilgili kapsul ikincil veriler kullanılarak değerlendirilmiştir.*

*Türkiye'nin, İpek Yolu güzergahında bulunması, kıtaları birleştirmesi, üç tarafı denizlerle çevrili olması gibi coğrafik özellikleri, lojistik bir üs olmasına yetmemektedir. Başta, kombine taşımacılık, bilgi teknolojileri gibi fiziki alt yapı alanlarında ve yine yasal, finansal ve yönetsel gibi kurumsal alanlarda iyileştirmeler yapılması gerekmektedir.*

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik performans, lojistik üs, Türkiye, küresel ticaret

### THE IMPORTANCE OF LOGISTICS CENTERS IN GLOBAL TRADE AND TURKEY

#### Abstract

*This study examines Turkey's performance as being logistics center. In global trade, being a logistics center for a country requires strength geographic, physical and institutional infrastructure. Logistics services, parallel to global trade, have become an important tool in having competitive advantage in international markets. Furthermore, high performance in logistics services are especially important for developing countries to control global trade and to get share from benefits of globalization.*

*Logistics in global trade is a new subject both in theory and practice. Especially the studies which evaluates the logistics from Turkey's viewpoint are highly limited. Turkey's potential for being logistics center has been evaluated by using limited secondary data, especially using the data of World Bank. Turkey's geographical characteristics as having Silk Road, combining the continents, being surrounded by the seas are not enough to become logistics center. Some improvements should be made primarily in physical conditions as intermodel transportation, information technologies and also in institutional areas as legal, financial and managerial conditions.*

**Key Words :** Logistic performance, logistic center, Turkey, global trade

## GİRİŞ

Dünya ticaretinin küreselleşmesi, önce sermayenin, sonra üretimin ve tüketimin küreselleşmesiyle gerçekleşmiştir. 1990'da 3 trilyon ABD doları olan dünya ticareti 2007 yılında 14 trilyon dolara ulaşmıştır. Dünya ticareti hiçbir dönemde böyle büyük bir büyüme yaşamamıştır. Aynı dönemde küresel ticarete yıllık ortalama büyüme %10'lar düzeyinde olmuştur.

Küresel üretimin hızla "Asyalaştığı" ve Asya ekonomilerinin dünya ekonomisi içindeki paylarının giderek arttığı bir süreç yaşanmaktadır. Yaşanan küresel dönüşüm süreci içerisinde Asya'da üretilen malların Batı pazarlarına en hızlı ve en ucuz şekilde ulaştırılması hayati önem taşımaktadır. Batı Asya limanlarının kapasitesi ve altyapıları hızla gelişen ticaret hacmi karşısında yetersiz kalmıştır. Bu durum dokuz yeni ulaştırma rotası arayışını beraberinde getirmiştir. Bu arayış sürecinde Avrasya ve Karadeniz bölgesinin kara ve demir yolları son derece önem kazanmıştır. Son yirmi yılda dünyada meydana gelen değişim ve dönüşüm süreci, tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılması ve bu güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin küresel ekonomik sisteme entegrasyonu gereğini doğurmuştur. İpek yolunun bir ucunda Çin diğer ucunda ise Avrupa Birliği ülkeleri bulunmaktadır. Bu güzergâhın ortasında yer alan Türkiye, bu imkânları en iyi şekilde kullanması ve lojistik kapasitesini artırabilmesi durumunda önemli bir üs haline gelebilecektir.

Küresel ticaretin hızla artmasının yanında, küresel üretimin daha fazla paylaşılması, ürünlerin kısalan raf ömürleri ve gittikçe artan küresel rekabet sonucunda lojistik hizmetler, "stratejik rekabet avantajı" sağlamanın önemli bir aracı haline gelmiştir. Küresel ticaret dinamiklerindeki değişimler hem ticaret akımlarının yönünü, hem de hacmini belirlemektedir. Bu dinamikler paralelinde küresel çapta yeni lojistik üsler ortaya çıkmakta, dünya ticareti de buna bağlı olarak sürekli artmaktadır.

Dünya ticaretindeki dönüşüm ve yeni oluşumların etkisi yoğun bir şekilde lojistik sektörü üzerinde görülmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle bire bir, doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve/veya hizmetlerin hedef pazarlara rakiplerden önce daha hızlı ve daha ekonomik biçimde ulaştırılması lojistik faaliyetlerin özünü teşkil etmektedir (Çancı ve Erdal, 2003: 2).

Teknolojik ilerlemeler ve dünya çapında ticaretin ve yatırımların serbestleşmesi, ülkelere büyüme ve yoksulluğu azaltma konularında küresel pazarlardan kendi çıkarları doğrultusunda faydalanmaları için yeni fırsatlar

sunmaktadır. Küresel lojistik ağı bağlantıları zayıf olan ülkelerin bu ağın dışında kalmalarının maliyetleri de gittikçe artacaktır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği Rapor-UND, 2008a: 9).

Küresel ekonomide dış ticaret lojistiği, gelişmekte olan ülkelerin küresel ticareti kontrol etmeleri ve küreselleşmenin getirilerinden pay almaları için ayrı bir öneme sahiptir. Türkiye, doğu batı arasında 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında, karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, hava limanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin merkezinde, Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğunun bağlantı merkezi konumundadır. Bulduğu bu stratejik konum sayesinde bu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir<sup>1</sup>. Türkiye, Çin ve Avrupa'yı birleştirecek İpek Yolu projesinde ana rotada bulunan, Kuzey Afrika'dan Orta Asya'ya kadar uzanan bölgeden yapılan sanayi ürünleri ihracatının %65'ini tek başına gerçekleştiren, bölgenin en girişimci, en dinamik, dünyaya en fazla açılmış özel sektöre sahip bir ülkedir (Hisarcıklıoğlu, 2008: 13).

Buna ilave olarak Türkiye'nin dış ticaret hacminin, 2007 yılı sonu itibariyle 277 milyar ABD dolarlık bir dış ticaret hacmine ulaştığı, 2010 yılı itibariyle de 500 milyar ABD dolarına yaklaşacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca GSMH ve nüfus olarak dünya ekonomisinin önde gelen ülkeleri arasında yer alması Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyelini artırmaktadır (Kayalar, 2007: 12).

2007 yılı itibariyle dünya lojistik pazarı 5.4 trilyon Euro'ya ulaşmıştır. Lojistik pazarda Avrupa'nın payı 750 milyar Euro iken, Türkiye'nin payı ise sadece 15 milyar Euro'dur. Türkiye'nin lojistik pazardan daha fazla pay alabilmesi için yukarıda belirtilen coğrafik avantajları yeterli olmayacaktır. Çünkü fiziksel ve kurumsal altyapı alanında ciddi eksiklikleri bulunmaktadır.

---

<sup>1</sup> Bir ülkenin lojistik üs olabilmesi için ulaştırma güzergâhlarında yer alması oldukça önemlidir ve bu konuda ülkeler birbirileri ile ciddi rekabet içindedirler. Türkiye'nin ulaştırma güzergâhlarında yer alabilmesi konusunda, sahip olduğu güçlü coğrafik ve ekonomik potansiyelini kullanabildiğini söylemek mümkün değildir. Alternatif ulaştırma güzergâhları ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Kaynak (2004, 374-386).

## **DIŞ TİCARETTE LOJİSTİK YÖNETİMİ VE KOMBİNE TAŞIMACILIK**

Son yıllarda küresel düzeyde yaşanan rekabet, firmaların ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve teslim etmeye doğru zorlamaktadır. Günümüzde üretim maliyetlerinin birbirine yakın değerler arz ettiği bir ortamda, rekabet edebilmek açısından lojistik hizmetlerin önemi artmaktadır. Lojistik faaliyetler üzerinde yapılacak uyarlamalarla rakiplerinin önüne geçmek mümkündür. Böyle bir rekabet ortamında pazar payı ve karın artırılabilmesinin ve muhafazasının en önemli yolu, lojistik faaliyetlerdir. Diğer bir deyişle; lojistik hizmetin kalitesi uluslararası pazarlarda rekabet edebilmenin önemli bir unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır (Onur ve Bektaş, 2004).

Lojistik, en genel anlamıyla, bir malın kaynağından nihai tüketicisine ulaştırılması için gerekli tüm faaliyetler olarak tanımlanabilir. Bu faaliyetler, tedarik zinciri olarak adlandırılan bir akış içinde gerçekleştirilir. Günümüzde lojistik faaliyetler; sadece eşya ve belgelerin hareketleri ile sınırlı olmaktan çıkmış, uluslararası ticaretin bir alt fonksiyonu biçiminde gelişme göstermiştir. Lojistik, müşteri siparişlerinin alımından mal bedellerinin tahsiline, gümrük ve transit geçiş evrakının hazırlanmasından depolamaya ve tüm iş süreçlerinin hizmet perspektifi ile entegrasyonuna kadar çok geniş bir boyuta ulaşmıştır (Çancı ve Erdal, 2003: 2).

Diş ticarete lojistik maliyetler, gelişmiş ülkelerde GSYİH'nın %10'u civarındayken az gelişmiş ülkelerde bu oranın çoğu zaman %30'a ulaştığı görülmektedir. Benzer şekilde lojistik maliyetler firmaların toplam maliyetleri içerisinde de önemli bir yer teşkil etmektedir. Avrupa Lojistik Birliği tarafından yapılan bir araştırmaya göre lojistik maliyetlerin firmanın yıllık cirosu içindeki payının; gıda sanayinde %30'u aştığı, metal sanayinde %27'ye, kimya sanayinde %23'e ve otomotiv sanayinde %15'e ulaştığı, sanayinin tümü bakımından da ortalama lojistik maliyetin %22 olduğu belirtilmektedir (Juhel, 1999: 9-11).

Diğer taraftan lojistik maliyetlerin, ürünün satış fiyatının %4'ü ile %20'si arasında olduğu, kar marjının ise %5'lere, hatta %1-2'lere düştüğu bir ortamda lojistiği etkili kullanmak önemli bir rekabet avantajı sağlamaktadır (Tanyaş, 2007).

Taşımacılıkta lojistik anlayışın gelişmesi, çeşitli ulaşım alt sistemlerinden en verimli bir şekilde yararlanılması imkanını vermektedir. Ulaşım alt sistemi, farklı özelliklere sahip karayolu, demiryolu, su yolu ve havayolu gibi taşımacılık kesimlerinden oluşur ve her biri ayrı avantaj ve dezavantajlara sahiptir (Yıldıztekin, 2003: 16).

Ülkeler, coğrafi yapılarına ve sahip oldukları alt yapıya dayalı olarak bu alt sistemlere ilişkin önem derecelerini belirlemekte ve ilgili politikaları izlemektedir. Dış ticarete ulaştırma alt sistemlerine ilişkin bilgiler şu şekildedir (Yıldıztekin, 2003: 16):

**Karayolu:** Esnek bir yapıya sahiptir. Kapıdan kapıya taşımacılık yapılabilen tek alt sistemdir. Farklı ürün çeşitleri için kullanılabilir. Maliyetleri yüksektir. Ağırlık ve boyut sınırlamaları vardır. Hava şartlarından ve trafikten etkilenir. 300 km. altındaki mesafeler için uygundur.

**Demiryolu:** Yükte ağır, pahada hafif ürünler için uygun bir alt sistemdir. 500 km.'den uzak mesafeler için daha ekonomiktir. Rayların döşeneceği arazinin elde edilmesine ilişkin yatırımlar devlet kanalıyla gerçekleştirilmekte, gereğinde ihale yoluna gidilebilmektedir. İlk yatırım masrafları yüksektir. Kombine taşımacılığa uygundur.

**Suyolu:** Denizde, gölde ve nehirde yüzen gemilerle yapılan taşımayı içerir. Uzak mesafelere yapılan uluslararası taşımalar bu alt sistem içindedir. Büyük miktarların taşındığı ticarî, dökme, sıvı, konteyner ve ton başı fiyatı ucuz malzemeler için uygundur. Hızı düşüktür. Deniz şartları dolayısıyla güvenilirlik problemi vardır. İlk yatırım maliyetleri yüksek olup, geri dönüş süresi uzundur. Limandan limana taşıma yapıldığından, nakliye sürecinin ortasında yer almaktadır.

**Havayolu:** En yeni ulaştırma alt sistemidir. Sabit iki nokta arasındaki taşımayı sağlar. En hızlı taşıma metodudur. Yüksek değerli, zaman hassasiyetli, küçük miktarlı taşımalar için uygundur. 500 km.'den daha uzun mesafeler için ekonomiktir. İlk yatırım ve işletme masrafları yüksektir.

### **KÜRESEL LOJİSTİK PERFORMANSI**

Küresel ticaretin gelişmesinde lojistik sektörünün önemli bir yeri olduğu kabul edilmektedir. Bu bağlamda Dünya Bankası ülkelerin lojistik konusundaki performanslarını belirlemiştir. Dünya Bankası tarafından yayımlanan “Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Economy (Rekabet Etmek İçin Bağlantı Kurmak-Küresel Ekonomide Dış Ticaret Lojistiği)” başlığını taşıyan ve bir “Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Göstergeleri” unsurunu içeren araştırmada gümrük prosedürleri, lojistik maliyetler ve altyapı kalitesinden sevkiyatların izlenebilmesi, zamanında teslim ve yurtiçi lojistik sektörünün yetkinliğine kadar, tedarik zincirinin performans kriterleri kullanılarak ülkelerin lojistik konusundaki durumları belirlenmiştir.

### Küresel Lojistik Performans Endeksinin Hesaplanması

Dünya Bankası tarafından 2007 yılında yayımlanan Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPE), taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren 800'den fazla uluslararası firma yöneticisinin katılımıyla, web-tabanlı ankete dayalı araştırma sonuçlarından elde edilmiştir. Ülkelerin küresel lojistik performansı 7 kriter esas alınarak ölçülmüştür. Bu araştırma için belirlenen 7 performans alanı şunlardır (World Bank, 2007: 8):

- Gümrüklerin ve diğer sınır kuruluşlarının yaptıkları işlemlerin verimliliği,
- Ulaştırma ve bilgi teknolojilerine ait altyapının lojistik açıdan kalitesi,
- Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylık ve maliyetine katlanılabilirlik düzeyi,
- Yerel lojistik sektörünün yetkinliği,
- Uluslararası sevkiyatları izleyebilme kabiliyeti,
- Yurtiçi lojistik maliyetler,
- Sevkiyatların varış yerine zamanında ulaşabilirliği.

Bu ölçümde 1 en düşük puanı, 5 ise en yüksek puanı ifade etmektedir. 5 üzerinden bir puanlama ile değerlendirilen Endeks, lojistik performansın yedi alanının ağırlıklı ortalamasının toplamı şeklinde hazırlanmış olup; söz konusu 7 alanın sadece birinde veya ikisinde söz konusu olan kötü performans, ilgili ülkenin genel lojistik performansını olumsuz yönde etkilemektedir.

**Tablo 1:** *Lojistik Performans Endeksi*

Ulusal LPE Sırası	Ülke	LPE	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Yük İzleme	Yurtiçi Lojistik Maliyetler	Zamanında Teslim
1	Singapur	4,19	3,9	4,27	4,04	4,21	4,25	2,7	4,53
2	Hollanda	4,18	3,99	4,29	4,05	4,25	4,14	2,65	4,38
3	Almanya	4,1	3,88	4,19	3,91	4,21	4,12	2,34	4,33
4	İsveç	4,08	3,85	4,11	3,9	4,06	4,15	2,44	4,43
5	Avusturya	4,06	3,83	4,06	3,97	4,13	3,97	2,24	4,44
6	Japonya	4,02	3,79	4,11	3,77	4,12	4,08	2,02	4,34

Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye

7	İsviçre	4,02	3,85	4,13	3,67	4	4,04	2,26	4,48
8	Hong Kong	4	3,84	4,06	3,78	3,99	4,06	2,66	4,33
9	İngiltere	3,99	3,74	4,05	3,85	4,02	4,1	2,21	4,25
10	Kanada	3,92	3,82	3,95	3,78	3,85	3,98	2,84	4,19
11	İrlanda	3,91	3,82	3,72	3,76	3,93	3,96	2,65	4,32
12	Belçika	3,89	3,61	4	3,65	3,95	3,96	2,62	4,25
13	Danimarka	3,86	3,97	3,82	3,67	3,83	3,76	2,52	4,11
14	ABD	3,84	3,52	4,07	3,58	3,85	4,01	2,2	4,11
15	Finlandiya	3,82	3,68	3,81	3,3	3,85	4,17	2,22	4,18
16	Norveç	3,81	3,76	3,82	3,62	3,78	3,67	2,08	4,24
17	Avustralya	3,79	3,58	3,65	3,72	3,76	3,97	2,8	4,1
18	Fransa	3,76	3,51	3,82	3,63	3,76	3,87	2,34	4,02
19	Yeni Zelanda	3,75	3,57	3,61	3,77	3,82	3,68	2,86	4,05
20	Birleşik Arap Emirlikleri	3,73	3,52	3,8	3,68	3,67	3,61	2,8	4,12
21	Tayvan, Çin	3,64	3,25	3,62	3,65	3,58	3,6	3,1	4,18
22	İtalya	3,58	3,19	3,52	3,57	3,63	3,66	2,39	3,93
23	Lüksemburg	3,54	3,67	3,86	3	3,22	3,56	2,88	4
24	Güney Afrika	3,53	3,22	3,42	3,56	3,54	3,71	2,61	3,78
25	Kore Cumhuriyeti	3,52	3,22	3,44	3,44	3,63	3,56	2,73	3,86
26	İspanya	3,52	3,17	3,51	3,45	3,55	3,63	2,75	3,86
27	Malezya	3,48	3,36	3,33	3,36	3,4	3,51	3,13	3,95
28	Portekiz	3,38	3,24	3,16	3,23	3,19	3,44	2,78	4,06
29	Yunanistan	3,36	3,06	3,05	3,11	3,33	3,53	2,87	4,13
30	Çin	3,32	2,99	3,2	3,31	3,4	3,37	2,97	3,68
31	Tayland	3,31	3,03	3,16	3,24	3,31	3,25	3,21	3,91
32	Şili	3,25	3,32	3,06	3,21	3,19	3,17	2,68	3,55
33	İsrail	3,21	2,73	3	3,27	3,23	3,46	2,17	3,58
34	Türkiye	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	2,71	3,38
35	Macaristan	3,15	3	3,12	3,07	3,07	3	3	3,69

37	Slovenya	3,14	2,79	3,22	3,14	3,09	2,91	3,18	3,73
38	Çek Cumhuriyeti	3,13	2,95	3	3,06	3	3,27	3,4	3,56
39	Hindistan	3,07	2,69	2,9	3,08	3,27	3,03	3,08	3,47
40	Polonya	3,04	2,88	2,69	2,92	3,04	3,12	3,23	3,59
42	Litvanya	3,02	2,53	2,56	3,31	2,94	3,06	2,94	3,69
43	Endonezya	3,01	2,73	2,83	3,05	2,9	3,3	2,84	3,28
45	Arjantin	2,98	2,65	2,81	2,97	3	3	2,84	3,5
47	Estonya	2,95	2,75	2,91	2,85	3	2,84	3,29	3,35
48	Umman	2,92	2,71	2,86	2,57	2,67	2,8	3,25	4
49	Kıbrıs	2,92	2,77	2,91	2,92	2,77	2,92	2,92	3,25
50	Slovakya	2,92	2,61	2,68	3,09	3	2,87	3,09	3,26
51	Romanya	2,91	2,6	2,73	3,2	2,86	2,86	2,62	3,18
52	Ürdün	2,89	2,62	2,62	3,08	3	2,85	2,92	3,17
53	Vietnam	2,89	2,89	2,5	3	2,8	2,9	3,3	3,22
55	Bulgaristan	2,87	2,47	2,47	2,79	2,86	3,14	2,91	3,56
57	Sao Tome	2,86	2,5	2,2	3,4	3	3	3,67	3
58	Litvanya	2,78	2,64	2,3	3	2,7	2,6	3	3,4
59	Peru	2,77	2,68	2,57	2,91	2,73	2,7	3	3
60	Tunus	2,76	2,83	2,83	2,86	2,43	2,83	3,2	2,8
61	Brezilya	2,75	2,39	2,75	2,61	2,94	2,77	2,58	3,1
62	Gine	2,71	2,5	2,33	2,5	2,67	2,83	3,2	3,5
64	Sudan	2,71	2,36	2,36	2,67	2,83	2,92	3	3,17
65	Filipinler	2,69	2,64	2,26	2,77	2,65	2,65	3,27	3,14
66	El Salvador	2,66	2,38	2,42	2,78	2,53	2,82	2,94	3,06
67	Marutanya	2,63	2,4	2,2	2,6	2,7	2,8	3,11	3,1
68	Pakistan	2,62	2,41	2,37	2,72	2,71	2,57	2,86	2,93
76	Kenya	2,52	2,33	2,15	2,79	2,31	2,62	2,75	2,92
77	Gambiya	2,52	2,25	2,33	2,67	3	2,33	3	2,5
81	Kamboçya	2,5	2,19	2,3	2,47	2,47	2,53	3,21	3,05
93	Nijerya	2,4	2,23	2,23	2,49	2,38	2,36	2,9	2,69



## Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye

94	Fas	2,38	2,2	2,33	2,75	2,13	2	2,38	2,86
97	Mısır Arap C.	2,37	2,08	2	2,33	2,38	2,62	2,83	2,85
99	Rusya Feder.	2,37	1,94	2,23	2,48	2,46	2,17	2,4	2,94
100	Zambiya	2,37	2,08	2	2,4	2,44	2,8	3,1	2,5
101	Senegal	2,37	2,38	2,09	2,09	2,73	2,3	3,09	2,63
103	Kırgızistan	2,35	2,2	2,06	2,35	2,35	2,38	2,8	2,76
104	Etiyopya	2,33	2,14	1,88	2,43	2	1,83	3,17	3,67
111	Azerbaycan	2,29	2,23	2	2,5	2	2,38	2,88	2,63
112	Yemen	2,29	2,18	2,08	2,2	2,22	2,3	2,67	2,78
114	Zimbabve	2,29	1,92	1,87	2,27	2,21	2,64	2,36	2,85
125	Gana	2,16	2	2,25	2,25	1,75	2,25	2	2,5
126	Namibya	2,16	2,14	2	2,14	1,83	1,83	2,6	3
127	Somali	2,16	2,43	1,63	1,88	2,25	1,75	3	3
129	Özbekistan	2,16	1,94	2	2,07	2,15	2,08	2,91	2,73
133	Kazakistan	2,12	1,91	1,86	2,1	2,05	2,19	2,81	2,65
135	Suriye Arap C.	2,09	2,17	1,91	2	1,8	2	2,89	2,67
136	Moğolistan	2,08	2	1,92	2,5	1,8	2	3	2,25
137	Tanzanya	2,08	2,07	2	2,08	1,92	2,17	3,33	2,27
140	Cezayir	2,06	1,6	1,83	2	1,92	2,27	3,17	2,82
142	Çad	1,98	2	1,8	1,83	1,82	1,91	4	2,56
146	Tacikistan	1,93	1,91	2	2	1,9	1,67	2,33	2,11
148	Ruanda	1,77	1,8	1,53	1,67	1,67	1,6	3,07	2,38
150	Afganistan	1,21	1,3	1,1	1,22	1,25	1	3,13	1,38

Kaynak : *World Bank (2007: 26-32).*

### Ülkelerin Küresel Lojistik Performansın Değerlendirilmesi

Küresel lojistik performans ölçümü, malların uluslararası piyasaya ne ölçüde rahat ve düşük maliyetle çıkabildiğini belirlemektedir. “Malların uluslararası pazara ulaştırılma kapasitesi” ya da “ticaret lojistiği”; gelişmekte olan ülkeler açısından rekabet gücünün iyileşmesi,

küreselleşmenin sağladığı avantajlardan yararlanma ve giderek entegre hale gelen dünyada yoksullukla mücadele için yaşamsal önem taşımaktadır.

Küresel lojistik üslerin belirlenmesinde kullanılan ve yukarıda belirtilen 7 alan temelinde gerçekleştirilen araştırma sonucunda küresel lojistik performans endeksinin birinci sırasında Singapur'un olduğu, sıralamanın en altında ise başta Afrika ve Orta Asya'daki denize kıyısı olmayan ülkeler olmak üzere düşük gelir grubundaki ülkelerin yer aldığı görülmektedir. Bunun nedeni bu ülkelerin; coğrafik dezavantajlardan kaynaklı yüksek taşımacılık maliyetleri ile malın teslim süresinin uzunluğunun yanında, lojistik hizmetler sektöründeki yetersizlikleri ve bu konuda transit ülkelere bağımlı olmaları gibi sorunlardan kaynaklanmaktadır (World Bank, 2007: 9).

Gelişmiş ülkelerin tamamı lojistik performans konusunda da en üst sıralarda yer alırken, gelişmekte olan ülkelere ise durum farklılık göstermektedir. Örneğin orta-gelirli ülkelere Çin 30'uncu sırada yer alırken, daha yüksek gelire sahip petrol üreticisi ülkeler ise geri sıralarda bulunmaktadır.

Dış ticaret yapan firmalar açısından tedarik zincirinin bütününe güvenilirliliğinin, maliyet ve zaman faktörlerinin bile önüne geçtiğini, lojistik zincirindeki belirsizliklerin maliyetleri arttırdığını ortaya koyan rapor kapsamında; Türkiye'nin, küresel lojistik performans endeksindeki yerinin 34'üncü sırada olduğu görülmektedir. Bu sıralamaya göre Türkiye, genel lojistik performansı konusunda Macaristan, Slovenya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Letonya, Litvanya, Estonya, Slovak Cumhuriyeti, Kıbrıs Rum Kesimi, Romanya ve Bulgaristan olmak üzere AB'ye yeni üye olmuş tüm ülkeleri geride bırakmış ve Doğu Avrupa'da bu alanda bir numaraya yükselmiş bulunmaktadır.

Türkiye için umut verici bir diğer gösterge de "üst-orta gelir grubu" alt endeksinde 4'üncü olmasıdır.

Ekonomilerinin merkezinde ticaret bulunan gelişmekte olan ülkelere ise "aynı gelir düzeyindeki" diğer ülkelere göre daha iyi performans sergilemektedir. Üst-orta gelirli ülkeler arasında Güney Afrika 24'üncü, Malezya 27'nci, Şili 32'nci, Türkiye ise 34'üncü sırada yer almaktadır. Orta-alt gelirli ülkeler arasında Çin 30, Tayland 31'nci sırada yer almaktadır. Düşük gelirli ülkeler içinde ise Hindistan 39, Vietnam 53'üncü sırada bulunmaktadır (World Bank, 2007: 9).

"Bölgelere göre gelişmekte olan ülkeler" sınıflandırılmasında; Doğu Asya grubunda Kore (25. sırada), Latin Amerika'da Şili (32. sırada), Güney

Asya'da Hindistan (39. sırada), Orta Doğuda Umman (48. sırada), Doğu Avrupa'da Türkiye (34. sırada) ilk sırada bulunmaktadır.

Başta Almanya olmak üzere bazı Batı Avrupa ülkelerinin faaliyetleri için “lojistik üs” olarak seçtiklerini açıkladıkları Bulgaristan'ın, “Küresel Lojistik Performans Endeksi”nde 55'inci sırada yer alarak Türkiye'nin oldukça gerisinde kalması dikkat çekicidir (UND, 2008a: 10).

Öte yandan Türkiye, gümrükler, altyapı, uluslararası sevkiyatlar ve lojistik etkinlikler gibi alanlarda birçok gelişmiş ülkeyi geride bırakmasına rağmen yurtiçi lojistik maliyetler konusunda 112'inci sırada yer almaktadır.

Rekabetin temel sürükleyicisi olarak lojistik, bugünün küreselleşmiş dünyasında ülkelere kazandırabildiği gibi<sup>2</sup> aynı zamanda kaybettirme potansiyeli de taşımaktadır. Bir ülke çok iyi bir gümrük yapısına sahip olsa bile tedarik zincirinin sadece bir ya da iki alanında performansının yetersiz olması, güvenilmezlik algısı meydana getirerek ülkenin ekonomik performansında da ciddi olumsuzluklara yol açabilmektedir<sup>3</sup>.

Lojistik açıdan elverişli ülkeler küresel değer zincirine daha iyi entegre olmakta ve ihracata yönelik doğrudan yabancı yatırımı çekebilmektedir. Dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım, uluslararası bilgi yayılımı için temel kanallar olduğundan, kötü lojistik performans, yeni teknolojilere ve know-how'a ulaşmayı engelleyebilmekte ve üretkenlik artış hızını düşürebilmektedir. Diğer bir ifadeyle, artan ticaret; lojistik performansa yönelik talebi artırabilmekte, reformları hızlandırabilmekte ve modern hizmetler için piyasayı sürdürülebilir kılabilmektedir (World Bank, 2007: 9).

Rekabetin yoğun şekilde devam ettiği günümüzde, lojistik hizmetlerin kalitesi, bir firmanın hangi ülkede konuşlanacağına, hangi tedarikçilerle çalışacağına ve hangi hedef pazarlara gireceğine ilişkin kararı etkilemektedir.

Üretimin ve diğer ticari faaliyetlerin küresel düzeyde yer değiştirdiği ve rekabetin giderek güçleştiği günümüzde, sadece küresel çapta iş yapan firmalar değil, aynı zamanda ulusal ekonomilerini ayakta tutmaya ve

---

<sup>2</sup> Örneğin, başlıca büyük pazarlara uzak bir ülke olan Şili, tedarik zincirinin iyi işlemesine bağlı olarak Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika'daki tüketicilere taze balık ve meyve satabilmektedir.

<sup>3</sup> Şanghay'dan Afrika'nın ortasındaki Çad'ın başkenti N'Djamena'ya 20 foot büyüklüğündeki bir konteyner 10 haftalık yolculukla 6500 dolara giderken, Batı ya da Doğu Avrupa'da bir kara ülkesine ise aynı kargo 4 haftada 1500 dolara ulaşmaktadır (World Bank, 2007: 3).

kalkındırmaya çalışan ülkeler de küresel pazarda birbirleriyle rekabet etmek zorundadır. Bu bağlamda Türkiye'deki lojistik sektörün başarısı, dış ticaret yapan firmalar için olduğu kadar, Türkiye'nin de başarısı anlamına gelecektir.

## LOJİSTİK ÜS OLMAYI ETKİLEYEN TEMEL FAKTÖRLER VE TÜRKİYE

Lojistik üs; taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi bir çok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir (Erdal, 2004: 2).

Lojistik üs kavramının tarihsel gelişimine bakıldığında, başlangıç aşamasında deniz ve havalimanı merkezli olduğu görülmektedir. Küreselleşme süreci ile birlikte deniz ve havalimanlarının birbirleriyle entegrasyonu, önce taşıma merkezi daha sonra dağıtım merkezi olma konumuna getirmekte, nihayetinde ise kendisini bir ülke geneline hakim olan lojistik kültür veya daha genel bir ifade ile lojistik üs uygulamaları ile göstermektedir (Erdal, 2005).

Lojistik üsler, faaliyetlerini belirli bir merkezden yürütmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme imkanı sağlamaktadır. Bu üsler, teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumu elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir.

Bir ülkede lojistik sektörünün gelişmesi, o ülkenin lojistik imkan ve altyapısına bağlıdır.

Lojistik üs değerlendirmesi; coğrafi, fiziksel ve kurumsal alt yapıya göre yapılmaktadır. Bu tür değerlendirmeler lojistiğin gelişmesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemelere ışık tutmaktadır.

Türkiye'nin, İpek Yolu güzergahında bulunması, kıtaları birleştirmesi, üç tarafı denizlerle çevrili olması gibi coğrafi açıdan önemli üstünlükleri bulunmaktadır. Diğer taraftan, Çin ve Asya'daki büyük değişimlerle birlikte dünyanın ekonomik ve ticari yapısındaki önemli gelişmeler, Asya ile Avrupa arasında ticarete görülen artış<sup>4</sup>, yeni ulaştırma koridorlarının

---

<sup>4</sup> Dünya Ticaret Örgütü istatistiklerine göre; 2004 yılında Asya'dan Avrupa'ya yönelik mal ticareti 417 milyar ABD doları iken, Avrupa'dan Asya'ya yönelik mal ticareti 308 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği-UND, 2008b).

geliştirilmesini zorunlu kılmakta ve Türkiye'yi önemli bir transit ülke konumuna getirmektedir. Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi için bu coğrafi üstünlüğünü iyi değerlendirmesi gerekmektedir. Ancak tek başına transit ülke (geçiş ülkesi) olmak zenginlik sağlamayacaktır. Çünkü, küresel ticarete gelirin önemli bölümünü “geçiş ülkeleri” değil, “merkez ülkeler” almaktadır. Bu nedenle, Türkiye'nin temel stratejisi, küresel ticarete “geçiş ülkesi” değil “merkez ülke” olmalıdır. Türkiye'nin “merkez ülke” diğer bir ifadeyle bir ticaret üssü olabilmesi için, fiziksel ve kurumsal alanlarda eksikliklerini gidermesi gerekmektedir.

Fiziksel alt yapı eksiklikleri ile ilgili birinci olarak Türkiye'de taşımacılığın %93.5'i karayolu ile yapılmaktadır. Öncelikle taşıma modları arasındaki bu dengesizliği giderici çözümler üretilmelidir. Uluslararası piyasalara açılımda en ekonomik taşıma biçiminin kombine taşımacılık olduğu gerçeğinden hareketle, genel bir ulaştırma stratejisi içerisinde taşıma biçimlerinin birbirleriyle uyumlu hale getirmek gerekmektedir (Kara vd., 2007: 399). Türkiye gibi geniş coğrafyaya sahip ülkelerde ulaşım sistemleri arasında koordinasyon şarttır. Yani karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunu etkin bir şekilde kullanacak kombine taşımacılık anlayışına geçilmelidir. Buna uygun en iyi yöntemlerden biri de “lojistik köy” uygulaması olacaktır. Lojistik köyler, öncelikle taşıma modlarının bir araya gelmesini sağlayarak verimliliği arttırmaktadır. Lojistik köy projesinde; garaj, gümrük, depo/antrepo, bakım hizmetleri gibi sektördeki tüm bileşenler bir arada bulunmaktadır. Bu da “az eleman, çok iş, zamanında, hızlı iş” mantığını beraberinde getirecek ve lojistik hizmetlerin işleyişini kolaylaştıracaktır. İkinci olarak Türkiye'nin, Dubai ve Rotterdam gibi gelişmiş lojistik merkezlerinde olduğu üzere liman gerisi sahaları bulunmamaktadır. Yükleri boşaltma, elleçleme, depolama, dağıtım ve işleme için gerekli liman gerisinde fiziki alan yetersizlikleri söz konusudur. Üstelik limanlarda yetersiz olan bu alanları genişletme imkanı da bulunmamaktadır (Çancı, 2006b: 4). Ayrıca, Türkiye'nin bir kıyı master planı da mevcut değildir. Üçüncü olarak, Türkiye'nin GPS (Global Positioning System), GPRS (General Packet Radio Service) ve RFID (Radio Frequency Identification) gibi bilgi teknolojisi alanlarında eksiklikleri bulunmaktadır (Tanyaş, 2007). Yine bilgi teknolojisi anlamında e-devlet, e-belge uygulamaları hızla yaygınlaştırılmalı ve desteklenmelidir. Günümüz rekabet ortamında, sıfır stok ve entegre tedarik yönetimi bileşkesinin e-lojistiğe geçiş yolu üzerinde kesişmekte olduğu görülmektedir. Son yıllarda bilgi teknolojilerindeki gelişmeler paralelinde, lojistik bilgi sistemleri alanında da gerekli teknolojik alt yapı güçlendirilmelidir (İGEME, 2005: 67). Nitekim Dünya Bankası tarafından hazırlanan küresel lojistik performans endeksinde Türkiye, yurtiçi lojistik

maliyetler konusunda 112'inci sırada yer almıştır. Verimsizlik, akaryakıt maliyetlerinin yüksek olması gibi maliyet arttırıcı unsurlar ile taşıma modlarının bir arada kullanılamaması ve “lojistik köy”lerin bulunmaması gibi nedenler yurtiçi lojistik maliyetleri arttırmaktadır (Dinçşahin, 2008).

Türkiye'nin bulunduğu coğrafyada lojistik potansiyelini en iyi şekilde değerlendirebilmesi için; fiziki alt yapıda olduğu kadar, yasal, finansal ve yönetsel gibi kurumsal alanlarda da iyileştirmeler yapılmalıdır (Çancı, 2006a). Yasal olarak, lojistik sektörü ile ilgili mevzuat ve düzenlemelerin çok yönlü olarak düşünülüp, ele alınması gerekmektedir (İGEME, 2005: 72). Bu bağlamda örneğin sınır prosedürlerinin, diğer ilgili kuruluşlarla koordineli hale getirilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir. Diğer taraftan, özellikle dış ticaret ve lojistik hizmetlere ilişkin işlemler basitleştirilmeli, bürokrasi azaltılmalıdır (Mete, 2003). Finansal olarak, lojistik sektörün gelişimi için büyük önem arz eden dış kaynak kullanımının artması için güven ortamı sağlanmalıdır. Ayrıca gelişmiş bankacılık ve sigortacılık uygulamaları da önemlidir. Yönetsel olarak da, lojistik şirketlerin kurumsallaşmasına, sektörde iş yapmanın uygun kurallara bağlanmasına yönelik düzenlemelere gidilmelidir (Tanyaş, 2006: 30). Bu anlamda, lojistik meslek standartları (görev tanımları, görevli nitelikleri vb.) oluşturulmalıdır. Türkiye'nin lojistik sektöründe başarılı olabilmesinde; bilgi ve deneyime sahip, dinamik işgücüne ihtiyaç vardır. Bunun için lojistik eğitimi, yükseköğrenim düzeyinde verilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.

### SONUÇ

Lojistik üs, coğrafik ve ekonomik açıdan bulunduğu kıtanın en uygun yerleşim bölgesinde yer almaktadır. Lojistik üssün en önemli avantajlarından bir tanesi, pek çok ülkeye olan yakınlığıdır. Bu avantaj üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlamasından kaynaklanmaktadır. Geniş bir ticari potansiyele sahip coğrafyaya nüfuz edebilmekte ve bölge ülkelerine hizmet verebilmektedir. Petrol ürünleri, dökme yük ürünler, paketlenmiş ürünler ve birçok türdeki eşya küresel lojistik üslerde toplanıp, depolanıp, dağıtımına hazır hale getirilmekte ve alıcılara ulaştırılmaktadır.

Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi, bahsedilen önemli coğrafik avantajını kullanabilmesine ve ayrıca fiziksel ve kurumsal alt yapı alanında iyileştirmelere gitmesine bağlıdır. Bu bağlamda, Türkiye'nin lojistik üs olma konusunda fiziki alt yapı alanında, tüm taşıma türlerini rahatlıkla kullanabilmesi ve teknolojik alt yapıya sahip olması gerekmektedir. Kurumsal alt yapı alanında da; lojistik sektörün gelişimini sağlayacak dünya ile uyumlu yasal, finansal ve yönetsel uygulamalar dikkate alınmalıdır.

Lojistik üsler, sadece lojistik bir merkez olarak değerlendirilmemeli ticaretin, ekonomik kalkınmanın ve aynı zamanda ülkeye kazandırılan yabancı sermayenin artmasında önemli bir faktör olduğu göz ardı edilmemelidir.

### KAYNAKÇA

- Bozkurt, R. (2008). “Lojistik Üs Olabilmenin Bedelleri Vardır.” [http://www.utikad.org.tr/haberler/haber\\_oku.asp?haber=197200](http://www.utikad.org.tr/haberler/haber_oku.asp?haber=197200) (ET: 25.12.2008)
- Çancı, M., M. Erdal. (2003). “Lojistik Yönetimi”. *Freight Forwarder El Kitabı 1*, İstanbul: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).
- Çancı, M. (2006a). “Lojistik Merkez Olabilir miyiz?”. *Dünya Gazetesi*, 30 Mart. [www.tumgazeteler.com/?a=1422296](http://www.tumgazeteler.com/?a=1422296) (Erişim Tarihi: 03.04.2008).
- Çancı, M. (2006b). “Lojistikte Ezber Bozuluyor.” 13 Kasım, [www.lojistikhaber.com/news.asp?news\\_id=706](http://www.lojistikhaber.com/news.asp?news_id=706) (Erişim Tarihi: 30.03.2008)
- Dinçşahin, T. (2008). “UND: Taşımacılar Kota Uygulanan 10 Ülkede Dava Açmaya Hazırlanıyor.” *Referans Gazetesi, Söyleşi*, 30.01.2008. [http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR\\_KOD=89275&HTP\\_KOD=6](http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=89275&HTP_KOD=6) (Erişim Tarihi: 20.02.2008).
- Erdal, M. (2004). “Dünya Ticaretinin Kalbi Lojistik Üsler.” *Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Dünya Gazetesi Eki*, Sayı: 7338, 8 Temmuz.
- Erdal, M. (2005). “Küresel Lojistik Kavramı ve Lojistik Üsler.” [www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/Lojistik%20Yonetimi/Lojistik.doc](http://www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/Lojistik%20Yonetimi/Lojistik.doc) (Erişim Tarihi: 09.01.2009).
- İGEME, (2005). *Lojistik*, T.C. Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, [www.igeme.gov.tr](http://www.igeme.gov.tr) (Erişim Tarihi: 07.04.2005).
- Hisarcıkloğlu, M. R. (2008). “Zaman Reaktif Değil, Proaktif Olma Zamanıdır.” *Ekonomik Forum*, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yayın Organı, Ekim 2008.
- Juhel, M. H.. (1999). “The Role of Logistics in Stimulating Economic Development.”, *China Logistics Seminar*, Kasım 28-29, Beijing, China, [www.worldbank.org/transport/ports/trf\\_docs/ls\\_china.pdf](http://www.worldbank.org/transport/ports/trf_docs/ls_china.pdf) (Erişim Tarihi: 10.11.2007)
- Kara, M., M. Duruel, L. Tayfur ve H. Demirer. (2007). “Hatay İli İhracatçılarının Taşımacılıktan Kaynaklanan Sorunları ve Çözüm Önerileri.” *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6, (1).
- Kayalar, T. (2007). *Taşımacılık ve Lojistik*. İstanbul:Dünya Gazetesi Yayınları.
- Kaynak, M.. (2004). “Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye”. *Türkiye İktisat Kongresi, İktisadi Sektörlerde Gelişme Stratejileri, Cilt 5*.
- Mete, H., (2003). *2. Lojistik Konferansı*. Ankara: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), ,
- Onur, G., Bektaş, B. (2004). Dünya Hizmet Ticaretinde Gelişmeler ve Türkiye Açısından Yarattığı Fırsatlar. *İGEME'den Bakış Dergisi*, 8, (27). [www.igeme.gov.tr/tur/bakis/sayi%2027/bakis2720.htm](http://www.igeme.gov.tr/tur/bakis/sayi%2027/bakis2720.htm) (erişim: 10. 02. 2008)

Mehmet Kara, Lütfü Tayfur & Hamit Basık

Tanyaş, M. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü İçin Strateji ve Çözüm Önerileri*, Konferans, Atılım Üniversitesi, Şubat 19. <http://ankaraem.atilim.edu.tr/sunum/mehmettanyas.ppt> (Erişim Tarihi: 03.04.2008)

Tanyaş, M., (2007). *5.Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*, İstanbul: Söyleşi, <http://www.marslogistics.com/logilife/Dergi/Sayi20/dosya.asp> (Erişim Tarihi: 25.03.2008)

UND-Uluslararası Nakliyeciler Derneği, (2008a), *Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Sektörü 2007 Yılı Raporu*, İstanbul.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği-UND. (2008b). Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Uluslararası Lojistik. [http://www.und.org.tr/lojistik/TURKIYE\\_IPEKYOLU\\_US.doc](http://www.und.org.tr/lojistik/TURKIYE_IPEKYOLU_US.doc) (Erişim Tarihi: 26.12.2008)

World Bank. (2007). *Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy*, Washington: International Trade Department.

Yıldıztekin, A. (2003, 10 Nisan). "Taşımacılık Sektörünü Ölçmemiz Gerekıyor". *Dünya Gazetesi*.