

Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi

İbrahim Atilla KARATAŞ¹

Öz

Küreselleşen dünyada bir malın, hammaddenin veya ürünün bulunduğu noktadan alınarak son tüketiciye kadar hızlı, hasarsız ve en ekonomik biçimde ulaştırılması büyük önem kazanmıştır. Küresel lojistik üsler; ulusal, uluslararası, bölgesel ve küresel bazda ülkeye başta ekonomik olmak üzere, siyasi, kültürel, sosyal, vb. alanlarda büyük katma değerler sağlamaktadır. Türkiye'nin kıtalar arasında bir köprü vazifesi görmesini sağlayan konumu Avrupa, Asya ve Afrika arasında ulaşım bağlantılarının kurulabileceği anlamına gelir. Son yıllarda Türkiye'nin bu konumu, tarihte olduğu gibi yeniden bizlere büyük fırsatlar sunmaya başlamıştır. Bu bağlamda Türkiye'nin lojistik sektörü ile bazı Avrupa ülkeleri arasında karşılaştırmalı analizi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Merkez(Üs), Kombine Taşımacılık, Yük Taşımacılığı, Ulaştırma Hizmetleri, Yük Köyü

A Comparative Analysis Of Turkey's Logistic Sector To Europe Certain Countries

Abstract:

In the globalizing world, it has gained great importance that goods, raw materials or products are taken from the spot and delivered as fast as possible, without damage, and economically. Global logistics bases; National, international, regional and global on the basis of economic, political, cultural, social, especially the country provides great added value. The position that allows Turkey to see a bridge between the continents means that transport links between Europe, Asia and Africa can be established. In recent years, this position of Turkey has begun to offer great opportunities for us again as it is in the history. In this context, a comparative analysis has been made between Turkey's logistics sector and some European countries.

Keywords: Logistics, Logistics Center (Base), Combined Transportation, Freight Forwarding, Transportation Services, Freight Village

¹ İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, ibrahimatillakaratas@gmail.com

1.Giriş

Askeri literatürde uzun bir geçmişi olan lojistiğin ticaret alanında yeni olduğunu söylemek yanlış olmaz. Eskiden sadece nakliye anlayışı ile var olan lojistik, yerini günümüzde konusu ve kapsamı genişletilmiş bir anlayışa bırakmıştır (Beşli,2004:12). Bugünün iş dünyası, savaşın yerini uluslararası rekabetin, erzak ve mühimmatın yerini mal, teknoloji ve varlıkların aldığı bir arenaya dönüşmüştür. Başarıyı elde etmek için kullanılan stratejiler ve bunlara uygun olarak yapılan faaliyetler yani lojistiğin önemi artmıştır. Lojistik, 21' inci yüzyılda hedefe ulaşmak için tüm organizasyonu ve kaynaklarını en uyumlu bir şekilde hareket ettirebilme yeteneği olarak iş dünyasının gündeminde yerini almıştır. Bu çerçevede satın alma, nakliye (kara, hava, deniz, demiryolu), sigorta, gümrük, depolama, sipariş izleme, tedarikçi, envanter yönetimi, talep tahminleri, lojistik bilgi sistemi, iade işlemleri, yedek parça desteği, dağıtım, üretime malzeme verme, katma değerli işlemler (fiyat-barkod, etiketleme, paketlenme, birleştirme-ayırma, müşteri taleplerine göre ürün hazırlama vs.), araç optimizasyonu, rota planlaması ve sevkiyat (yükleme ve varış zamanı planlama) gibi çok çeşitli faaliyetler bugün lojistik ile eş anlamlı bir hale gelmiştir (Akiş,2016:3).

İlk işletme organizasyonlarından, 1960'lı yıllara kadar lojistik, firmalara rekabet avantajı sağlayacak bir alan olarak görülüyor, yalnızca operasyonel bir fonksiyon olarak değerlendiriliyordu. Kütle üretiminin yapılıp, kütle dağıtımının yapılmaya başlandığı çağda lojistik, depolama ile taşımada fiziksel dağıtım olarak ifade ediliyordu. İlk aşama olarak kabul edilen fiziksel dağıtım aşaması ile ilk adım Bowersox tarafından yapılmıştır. Bowersox fiziksel dağıtım gözlemleri ile beraber dağıtım fonksiyonunun da firma dışında kanal içi entegrasyonla, rekabetçi bir avantaj oluşturacağını ifade etmişti (I.Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi,2015:278).

Lojistik üslerin kurulmasında artan ticaret hacmi ve lojistik hareketliliğin şehir içinde oluşturduğu baskılar vardır. Lojistik merkez, başlangıçta karşımıza deniz ve havalimanları olarak çıkmıştır. Uluslararasılaşma ve devamında küreselleşme süreci ile deniz ve havalimanlarının entegrasyonu, önce taşıma merkezi, daha sonra dağıtım merkezi kavramlarını oluşturmuştur. Nihayetinde ekonomik serbestlik ve taşıma sistemlerinin entegrasyonu ile bütün lojistik faaliyetlerin ve bunlara bağlı işlerin tek bir merkezde gerçekleştirilebildiği lojistik merkez uygulamalarına dönüşmüştür.

Küreselleşmeyle beraber daha önemli bir hale gelerek küresel lojistik olarak da ifade edilmeye başlanan lojistik faaliyetler dünya ekonomisinde büyük bir öneme sahiptir. Lojistik,

bugün ülkelerin kalkınmalarının lokomotifleri olarak ifade edilmektedir. Georgetown Üniversitesinden Lojistik Direktörü Ricardo Ernst, dünyada üretim için yapılan her 1 dolarlık harcamanın 25 sentinin lojistik faaliyetlere harcandığını ifade etmektedir (Çevik ve Gülcan, 2011:38). Günümüzde ve gelecekte gerçekleştireceği roller düşünüldüğünde hiç şüphe yok ki lojistik üsler dünya ticaretinin kalbi olacaktır. Ülkeler, ticaret potansiyelini artırmak ve eşya hareketini hızlandırmak için çeşitli politikalar uygulamaktadır. Bunların en önde gelenlerinden biri lojistik üslerin hayata geçirilmesidir (Erdal ve Saygılı, 2007:7). Bugün Uzakdoğu'dan Amerika'ya birçok ülkede lojistik merkez uygulamalarına rastlamak mümkündür. Özellikle Avrupa'da yer alan lojistik merkezlere bakıldığında, Danimarka, İtalya, Macaristan, İspanya, Fransa, Portekiz, Yunanistan, Ukrayna ve Lüksemburg'da 60'ın üzerinde lojistik merkez tanımına uygun yapılanma bulunmaktadır (Demiroğlu,2013:2).

Dünya ticaretinde meydana gelen gelişmeler ve 1980 sonrasında Türkiye'nin ihracata önem vererek büyüme stratejilerini gerçekleştirmesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün güçlü adımlar atmasına neden olmuştur. Bu gelişmeler sonrası kurumsal yapıda ve altyapıda var olan eksikliklere rağmen Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu bölgedeki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek seviyeye ulaşmıştır. Lojistik hizmetlerde artan Rekabetin önemi lojistik sektörünü girişimciler açısından cazip bir yatırım alanı haline getirmiştir. Yerel ve ulusal çoğu firma, lojistik hizmeti verme yolunda önemli ilerlemeler gerçekleştirmiştir. Bunlarla beraber küresel firmalar Türkiye pazarına yönelerek, satın almadan, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımlarına kadar sektörde etkin olmaya başlamıştır. Lojistik sektörünün gelişmeye başlaması dış ticarete Türk işletmelerinin rekabet gücünü artırırken, istihdam alanında da önemli katkılar sağlamıştır (Akış,2006:4). Türkiye'de projesi hazırlanmış 20 lojistik köy planlanmaktadır. TCDD yolları mevzuat kapsamına göre lojistik köylerin tamamlanması halinde, taşıma içinde demiryollarının oran olarak artması ve karayolu taşımacılığının etkisi ile artan karbon emisyonlarının azalması gerçekleşebilecektir (MÜSİAD Araştırma Raporu,2015:50).

2. Lojistik Üs (Merkez)

Lojistik; doğru ürünün ya da hizmetin, doğru miktarda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru maliyetle, doğru şartlarda, doğru müşteri için kullanılabilirliğini gerçekleştirmektir (Gün, 2012: 385). Bir başka tanıma göre lojistik, malların hedefteki müşterilerin istek ve ihtiyaçlarının firmanın pazarlama karmasıyla karşılanacağı biçimde taşınması, depolanması ve elleçlenmesidir (Perreault vd., 2013:272). Aynı zamanda lojistik, ürün ya da yükün çıkış ve varış yerleri arasındaki bütün malzeme hareketlerinin koordinasyonudur. Lojistik, taşımacılık

ve depolama işlerinin entegrasyonu ile başlayıp bu faaliyetlere paketleme, iade, gümrükleme, stok yönetimi, tersine faaliyetler, tedarik ve dağıtım gibi işlerin de entegre edilmesi ile kapsamı genişletilmiştir. Lojistiğin ürün akışı ile ilgili işler; taşıma (transportation), depolama (warehousing), paketleme (packing) ve katma değerli işlemler (value added services), hizmet akışı ile ilgili faaliyetleri; muayene/gözetim (inspection), gümrükleme (customs clearance), sigorta (insurance), stok yönetimi (inventory management) ve sipariş yönetimi/müşteri hizmetleridir (order management/ customer services) (I. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi,2015:101).

Lojistik (üs) merkez, ulusal ve uluslararası seviyedeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtım ile ilgili bütün faaliyetlerin çeşitli işleticiler tarafından yapıldığı belirli bir alanı tanımlar. Lojistik merkezlerde taşımacılık, intermodal faaliyetler ve lojistik işlere odaklanır. Bu merkezler genelde metropol alanların dışında kalan, farklı taşıma türleri bağlantılarına yakın olan bölgelerden seçilir (Akçetin,2010:2). Lojistik merkezler, uluslararası limanlar ve hava alanları olarak ifade edilmektedir. Küresel olan lojistik merkezler kıtaların uçlarında bulunmaktadır. Hong Kong, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Singapur, Dubai, Tokyo, Los Angeles, New York, Paris liman ve hava alanları en önemli lojistik merkezler arasındadır. Bazen de liman ile hava alanı iç içedir. İç içe değilsede demir ve kara yolu ile birbirlerine bağlanmışlardır (Akçetin,2010:3).

Lojistik merkezlerin kurulması için bazı özelliklere sahip olması gerekir. Lojistik merkezler bir şehrin içinde veya yakınında; fakat yerleşim bölgelerinin dışında olmalıdır. Kara yolu ile güçlü bir ulaşım olanağına sahip olmakla beraber, sıklıkla demir yolu bağlantılarına da sahip olmalı ve girişler kontrollü olarak yapılmalıdır. Lojistik merkezler çeşitli taşıma tesisleri, limanlar ve iç suyuolları ile doğrudan erişim olanağına sahip olmalı ya da bu ulaşım ağlarına yakın olmaları gerekir. Aynı zamanda tasarım açısından da planlı imar, konfor ve manzarası (şehir estetiğine katkı) olmalıdır. Çağdaş ofisler ve binalar barındırılmalıdır. Gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi ağlarına sahip olmalıdır (<http://www.Moment-expo.com/turkiyede-lojistik-koyler-kuruluyor>).

2.1. Lojistik Üs'lerin Önemi

M. Porter, bir ulusun rekabet gücünün belirleyen şeyin (1) Faktör (girdi) yapısı, (2) Talep yapısı, (3) Firma stratejileri ve rekabet koşulları, (4) İlgili ve destekleyici kuruluşlar ile (5) Devletin rolü, olduğunu belirtmektedir. Burada yer alan beş faktör Dünya Ekonomik Forumu tarafından kullanılan rekabet endeksinin de temel yapısını oluşturmaktadır

(Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi,2015:104). Günümüzde işletmeler aktif bir yapıda hareket ederek ürün ve hizmetlerini en seri bir şekilde hedef pazarlara sunmaya zorlanmaktadır. Bu durum işletmeleri, tedarik, üretim ve dağıtım konusunda bir zincir halinde düşünmeye sevk etmektedir. Küresel Pazar koşullarının oluşturduğu fırsat ve tehditler karşısında işletmeler süreçlerini yeni baştan ele almak zorundadırlar. Süreç merkezli planlama ise zaman tasarrufu ve maliyetlerin daha da azaltılması ile rekabet üstünlüğünün sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Tam zamanında üretim ve tam zamanında dağıtım sistemlerinin gelişmesi lojistik hizmet sektörünün ilerlemesini tetiklemiştir (Erdal ve Saygılı, 2007:1).

Lojistik konusu ile ilgili araştırma yapan kişi ya da kurumların kabul ettiği gerçeklerden biri de yaptığınız iş ne olursa olsun, o işin maliyetinin ortalama %10'u lojistik maliyetleri oluşturmaktadır (Tanyaş ve Paksoy,2012:21). TÜİK verilerine göre 2014 yılı sonu cari fiyatlarla Türkiye Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (GSYH) 1,747 trilyon TL civarında gerçekleşmiştir. Lojistik (ulaştırma ve depolama) sektörünün kapasitesi 208,6 milyar TL olarak gerçekleşmiş ve GSYH'nın %11,9'unu oluşturmuştur. Lojistik maliyetlerin içerisinde taşımacılık %50-60 ortalama ile en yüksek maliyeti oluşturmaktadır. Ardından %25-40 oran ile depolama (depo planlama, stok tutma) ve elleçleme, istifleme ve benzeri ürün aktarım maliyetleri gelmektedir. %5-10 arası da bilişim ve iletişim maliyetleri ve aynı şekilde %5-10 yönetim maliyetleri gelmektedir. (www.tuik.gov.tr).

2.2.Taşıma ve Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

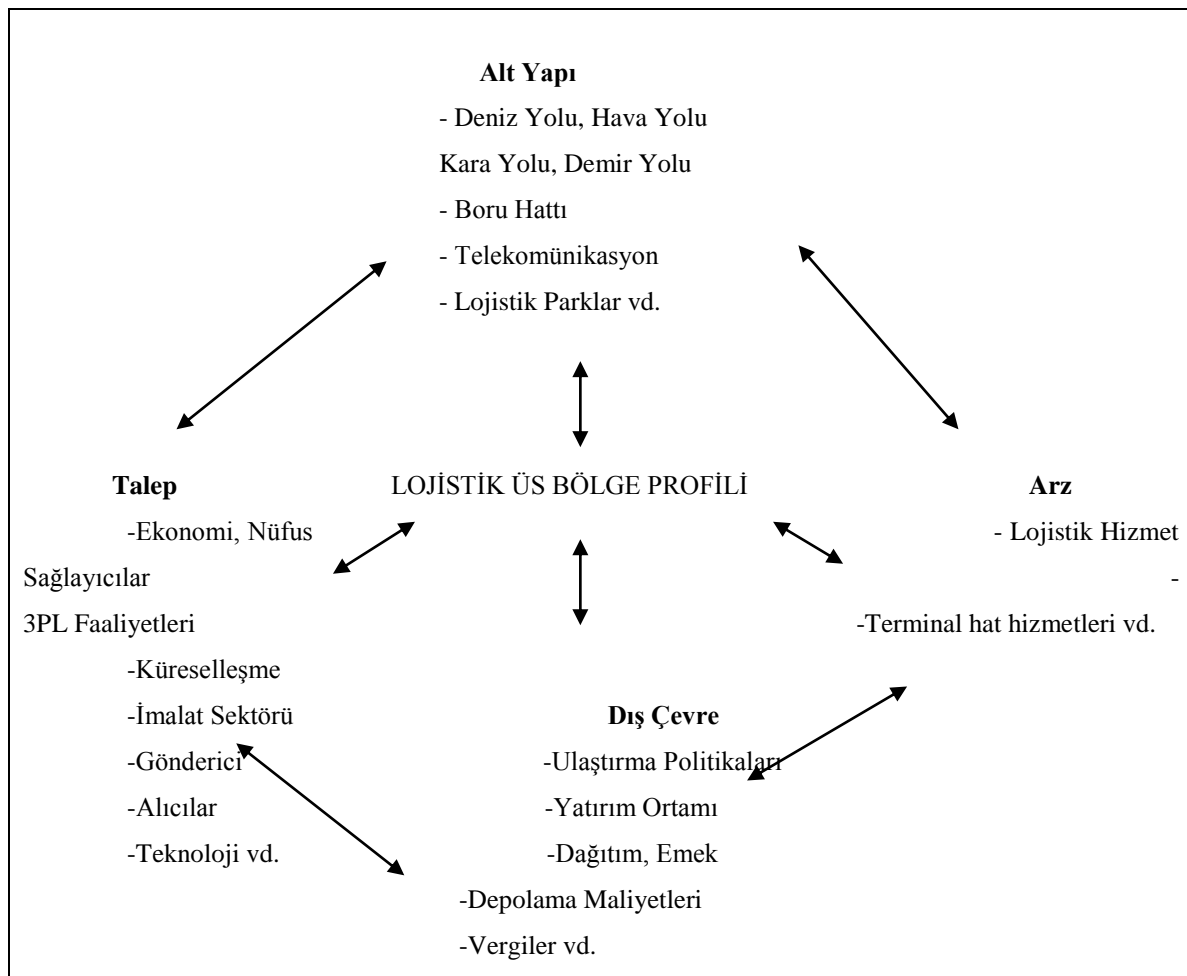
-1000	-1000	0	1000	1800	1800	1900 ve sonrası (Yıllar)
Kısmi Taşıma -Botlar -Tekerlek -Kaldıraç	Bölgesel Taşıma -Ülke karayollarının inşa edilmeye başlaması -Yelkenli gemi -At Arabaları	Kıtasa l Taşıma -Sahil boyunca uzak mesafe deniz yolu ticareti	Kıtasal Ticaret -Ticaret merkezleri ve ticaret yollarının oluşması - Kanallarda gemi taşımacılığı	Ticaret Ağlarının Oluşması -Posta Servisi kurulması -Dünya genelinde ticaretin yaygınlaşması -Amerika'nın keşfi -Hanseatic League(Alman şehirleri birliği)	Güçlü taşıma araçlarının üretimi - Buharlı gemiler (1800) -Demir Yolları (1825) -Elektrikli araçlar (1870) -Motorlu arabalar ve kamyonlar (1890) -Kablosuz bilgi transferi	Global ağ sağlayıcılar -Hava yollarında uçakların kullanılmaya başlaması (1900) -Forklift (Kaldırma, taşıma istifleme)araçların üretimi (1940) -Bilgisayar teknolojisi sürecinin başlaması (1950) -Çok ürün içerikli zengin mağazaların açılması (1962) -Ay'a ayak basma (1969) -Navigasyon sistemi ile çalışan Sürücüsüz çok fonksiyonlu araçlar (1970) -RFID (Radyo frekansı kullanarak nesnelere tanıma yöntemi)1990

Şekil 1: Taşıma ve Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Kaynak: (Gudehus and Kotzab,2011:18)

Tarihsel gelişimi açısından lojistik üsler başlangıç aşamasında kullanım alanı, ağırlıklı olarak deniz ve hava limanları olmuştur. Deniz ve hava limanlarının zaman içinde birbirleri ile entegre olmaları, ülke geneline hâkim olan lojistik kültür veya lojistik üs uygulamalarını ortaya çıkarmıştır (Erdal,2005:7). Şekil 1, Taşıma ve Lojistiğin Tarihsel Gelişimi'ni göstermektedir.

Lojistik sistem genel olarak dört kısımdan oluşmaktadır. Bunlar altyapı, performans, bilgi sistemi ve insan kaynaklarıdır. “Sürdürülebilir lojistik” açısından bunlara iş ve politik çevre olmak üzere iki unsur daha eklenebilir (Bookbinder ve Tan, 2009:7). Şekil 2, Lojistik Üs Bölgelerinin Gelişiminde Temel Bileşenleri’ni göstermektedir.



Şekil 2: Lojistik Üs Bölgelerinin Gelişiminde Temel Bileşenler
Kaynak: (Erdal,2005:15)

2.3. Türkiye’de Lojistik Üsler

Türkiye, batısında dünya ticaretinin %40'ının gerçekleştiği ve dünya nüfusunun %7'sinin yaşadığı Avrupa, doğusunda ise dünya ticaretinin %5'inin yapıldığı ve dünya nüfusunun %50'sinin yaşadığı Asya arasında bir köprü konumunda bulunmaktadır. Türkiye'nin bulunduğu bölge ortalama 350 milyon insanın yaşadığı pazar ekonomisine çoktan

girmiş veya yeni girme aşamasında olan ülkelerin bulunduğu bir bölgedir. Türkiye bulunduğu bu konumdan dolayı hızla gelişen pazarın içerisinde yer almaktadır. Gelişmiş olan pazar şüphesiz bölgede lojistik sektörünün gelişmesini de tetikleyecektir. Türkiye aynı zamanda dünya petrol rezervinin %71'ine ve dünya doğalgaz rezervinin %73'üne sahip enerji arz eden Ortadoğu, Orta Asya ülkeleri ve dünya petrol tüketiminde ciddi bir paya sahip olan AB ve ABD'nin arasında önemli bir köprü konumundadır (Kurt,2010:217).

Tarihin ilk dönemlerinden itibaren Türkler, ticaret yollarını kontrol altına alarak küresel ticareti yönlendirmiş hatta bu ticareti daha da geliştirmek için ticari yollara güvenlik ve konaklama alt yapısını oluşturmuşlardır. Türklerin 11'inci yüzyıldan itibaren Orta Asya'dan Akdeniz'e uzanan bölgede egemenlik kurmalarının temel sebebi, üstün zırhlı süvari ordularının olmasından kaynaklanmakla beraber, diğer bir temel sebep de Çin-İran-Akdeniz İpek Yollarına hâkim olmalarından kaynaklanmıştır. Aynı zamanda o dönemde İpek Yolu'nun güzergâhındaki şehirlerde bu kârlı ticaretten büyük oranda yararlanmışlardır. Örneğin; Tebriz-Bursa, Tebriz-Halep ipek yolu güzergâhındaki Erzincan, Tokat ve Amasya gibi şehirler ile diğer yandan Bitlis, Diyarbakır ve Mardin gibi şehirler ipek ticareti ile sanayisinde gelişmiş şehirlerdir (Akçetin, 2010:10).

Yeni ticaret yollarının keşfedilmesi ile beraber, Türklerin kontrolündeki ekonomik güç merkezleri veya lojistik üsler, Türklerin kontrolünden çıkmış ve başka merkezlere doğru kaymıştır. Ama günümüzde, bu merkezler tarihteki ihtişamlı dönemlerine yeniden kavuşmaya ve gelecek vaat etmeye başlamışlardır. Eski ipek yolunu yeniden canlandırma projesi olan Traceca² Enerji geçiş projesi olan; Nabucco ve bir diğer önemli proje de Kars- Tiflis- Bakü demir yolu hattıdır (Akçetin,2010:10).

2.3.1. Demiryollarında Lojistik Gelişme

Osmanlı'nın son döneminde ulaşım sektöründeki önemli gelişme, büyük oranda yabancı sermaye yatırımlarıyla yapılan demiryollarıdır. Yabancı ortaklıklara kâr garantisi verilmek şartı ile uzun yıllar için (genellikle 70-100 yıl) işletme hakkı verilerek oluşturulan demiryollarının uzunluğu Cumhuriyetin kurulduğu yıl dört bin kilometrenin üzerindeydi.

² TRACECA Projesi, AB'nin enerjide Rusya'ya bağımlılığını azaltmasını sağlayacak önemli bir adımdır. Projede sözü geçen ulaşım koridoru ile ülkeler, politik ve ekonomik bağımsızlıklarını Avrupa ve dünya pazarına ulaşım şansı elde ederken, Avrupa'ya da alternatif bir ulaşım hattı sunulmaktadır. Proje; transit geçişlerin güvenli ve hızlı bir şekilde gerçekleşmesi ve bürokratik birtakım engellerin kaldırılması, bölgelerarası iş birliğinin sağlanması, ülkelerin ticaret ve ulaşım sistemlerindeki sorunların giderilmesi ve AB standartlarına uygun olacak biçimde modernize edilmesi, yatırımların artırılması ve uluslararası kuruluşların yatırımlara yönelik desteğinin artırılması gibi hususlar üzerinde yoğunlaşmıştır. (Servantie,2016:9).

Demiryolu yatırımlarına, %57'lik bir oranla Alman sermayesi hâkimdi, bunu %35'lik oran ile Fransız sermayesi takip ediyordu. İngiliz kökenli sermayenin payı da %20 civarındaydı. O dönemde imparatorluğun sermaye birikimine etkisi olan faktör (özellikle Alman kapitalizminin gelişmesinde belirli bir rolü olan) demiryolu yapımına önem verilmesi olarak ifade edilmektedir (Elmas ve Yıldızhan,1999:269).

Cumhuriyet döneminden önce yabancı Şirketler tarafından yapılarak devir alınan 3.714 km, 1923 ile 1950 yılları arasında yapımı gerçekleştirilen 3780 km demiryolu ile ana hat uzunluğu 1950 yılında 7671 kilometreye ulaşmıştır. Bugün demiryolları yük yolcu taşımacılığındaki gelişmeler incelendiğinde Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya ve Eskişehir-Konya Yüksek Hızlı Demiryolu hatları tamamlanmış ve hizmete girmiştir. Yüksek hızlı demiryolu hattına sahip dünyada 8'inci Avrupa'da 6'ncı ülke konumuna yükselmiştir. Ankara-Sivas, Ankara-Bursa ve Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Demiryolu hatlarında ise çalışmalar devam etmekte olup 2020 yılına kadar tamamlanarak işletmeye açılması planlanmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Marmaray/Boğaz Tüp Geçişiyle Modern Demir İpekyolu hayata geçirilmekte, Uzak Asya-Batı Avrupa demiryolu koridoru işlevsel kılınmaktadır. Dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniğiyle inşa edilen Marmaray 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete girmiştir (Ulaşan Erişen Türkiye,2014:127).

2.3.2. Karayollarında Lojistik Gelişme

Cumhuriyetle beraber ulaşımaya yönelik yatırımların yoğun bir şekilde yapıldığı ülkemizde, demir yollarına öncelik verilmiş olmasına rağmen 1950'li yıllarda dünya otomotiv sektörünün yüzde 80'ine hâkim olan ABD ile Marshall yardımları çerçevesinde karayolu ile ilgili müşterek projelerin hayata geçirilmesi dönemi başlamıştır. Projenin uygulandığı dönemde birçok mühendis karayolu projeleri için ABD'ye eğitime gönderilmiştir (Kurt,2010:155).

Karayolu taşımacılığı, yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması sebebi ile diğer taşıma türlerine nazaran daha çok tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın artmasında önemi büyük olan karayolu taşımacılığı, kendi konumu içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır (Tutar ve Yetişen,2009:199).

1963'te Türkiye planlı ekonomi dönemine girmiştir. Bundan sonraki her 5 yıl için bir kalkınma planı hazırlanması kabul edilmiştir. Bu tarihten sonraki her planda ulaştırmaya

ilişkin hedefler ve politikalar yer almıştır. 1990 yılında toplam yurtiçi yük taşımalarında yüzde 75,6 olan karayolu payı 1999 yılında %89'a ulaşmıştır. Bu rakamlar Türkiye'de taşıma hizmetlerinin tek bir alt sektör tarafından gerçekleştirildiğini göstermektedir. (Kurt,2010:157-163). Ülkemizde teşvik uygulamaları ile uluslararası karayolu yük ve yolcu taşımacılığında hızlı bir gelişme gerçekleşmiş olup, tablo 1'de ifade edildiği gibi bugün diğer ülkeler ile rekabet edebilecek güçlü bir filoya sahip hale gelmiştir (Demir,2005:3).

Tablo 1: 2015 Yılı İtibari ile Türkiye'de Karayolu Ağı (Km)

Yol Sınıfı	Asfalt Beton	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam Uzunluk
Otoyollar	2 159	-	-	-	-	-	2 159
Devlet Yolları	14 393	16 399	71	45	17	288	31.213
İl Yolları	2 702	27 327	191	699	614	1 532	33 065
TOPLAM	19254	43726	262	744	631	1 820	66 437

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletvellYolEnvanteri.aspx>

Karayolu yük ve yolcu taşımacılığındaki olumlu gelişmeler 1950 sonrasında iktidara gelen Demokrat Parti'nin ulaşım sektöründe uyguladığı farklı bakış açısı ve savaş sonrası Marshall yardımları ile hızlı bir gelişme göstermiştir. Fakat bu dönemlerden itibaren son yıllara kadar demiryolu ve denizyolu ulaşımı ihmal edilmiştir (Çetin vd.,2011:133).

Türkiye'de karayolu ağırlıklı taşımacılık yapılmaktadır. 2013 Yılı ulaşım modalarına bakıldığında, yük taşımacılığında %88,7 yolcu taşımacılığında %90,5 oranında karayolu taşımacılığının kullanıldığı gözlenmektedir (Tablo2). Yük taşımacılığında karayolu taşımacılığını denizyolu %6,9, demiryolu %4,4 ve havayolu taşımacılığı izlemektedir. Yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığını, havayolu 7.9, denizyolu %0,61 ve demiryolu taşımacılığı %1 izlemektedir ((I. Uluslararası Kafkasya- Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi,2015:453).

Tablo 2. 2013 Yılı Ulaşım Modları İtibariyle Yurtiçi Yük ve Yolcu Taşıma Oranları

Ulaşım Modu	Yük (TonxKm)(Milyon)	%	Yolcu (YolcuxKm)(Milyon)	%
Karayolu	224,048	88.77	268,178	90,5
Denizyolu	17,312	6.9	1,667	0,61
Demiryolu	11,177	4.4	3,020	1,0
Havayolu*	0,0000	0.0	23,357	7,9
Toplam	252,537		296,222	

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

*Havayolu sektörü diğer sektörlerle göre çok düşük olduğundan sıfır alınmıştır.

2.3.3. Denizyolunda Lojistik Gelişme

Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık %80'i deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma çeşitlerine göre üstünlükleri fazladır. Demiryolu

taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat daha ucuzdur (Tutar ve Yetişen, 2009:201).

Türkiye’de denizyolu ve havayolu ulaşımının 1923–1950 yılları arasındaki durumuna değinecek olursak her iki ulaşım türünün de bu dönemde pek fazla gelişmediğini söyleyebiliriz. I. Dünya Savaşı’nda Türk gemilerinin çoğunun batırılması nedeniyle cumhuriyet döneminde ülkede pek fazla gemi bulunmamaktaydı. Lozan Antlaşması sonrasında Türk karasularında gemi işletme hakkının yabancılardan alınıp Türklere verilmesi ile birlikte deniz ulaştırmasında gelişim yaşansa da bu gelişmeler üç yanı denizlerle kaplı bir ülke için yetersiz olmuştur (Kurt,2010:155).

Türkiye’de karayolları hızla gelişimini 1950–1960 yılları arasında sürdürürken deniz ticaret filosu da %70 dolayında artmıştır. Genellikle büyüme oranı özel sektörün gemi alımları ile gerçekleşmiştir. Fakat oransal bazda artan filo, miktar olarak yetersiz olmuştur. Hava ulaştırma %100 kapasite ile artmasına rağmen toplam yük ve yolcu taşımada %1 paya sahip olmuştur. Aynı şekilde demiryolu ulaştırmasının toplam ulaştırma içindeki payı da karayolu ulaştırmasının yoğunluk kazanması ile azalmaya devam etmiştir (Kurt,2010:157).

Uluslararası ticarete en çok kullanılan taşıma denizyolu taşımacılığıdır. Türk gemileri Türkiye’nin önemli bir sanayi kolunu oluşturarak ekonomiyi doğrudan etkilemektedir. Türk gemi sahipleri daha çok yabancı bayrak altında iş yapmayı düşük vergi oranları ve düşük mürettebat maliyeti için tercih etmektedirler. Türkiye’nin lokomotif sanayisini denizyolu taşımacılığı oluşturmaktadır. Türk deniz ticareti filosu ortalama 15 yaşında olup, bu filolarla yılda 20 milyon ton yük taşınmak suretiyle ekonomiye 10 milyar ABD Doları doğrudan gelir sağlanmaktadır (Korkmaz,2012:102)

Denizyollarının avantajlarından kaynaklanan yüksek pay, dış ticarete de kendini göstermektedir. Ülkemizde dış ticaret taşımalarının %57’si deniz, %30’u kara ve %8’i hava yolu ile gerçekleştirilmektedir. Mevcut durumdaki ulaştırma altyapı yoğunluğu değerlendirildiğinde, Türkiye’nin AB ortalamasının oldukça altında karayolu, otoyol ve demiryolu ağına sahip olduğu gözlemlenmekte olup altyapı geliştirme ve iyileştirme faaliyetlerine önem verilmesi gerekmektedir (TUSİAD, 2012: 33).

Dünya ekonomisindeki mal taşımacılığının %90’ı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Çünkü denizyolu taşımacılığı büyük hacimli ürünlerin ekonomik olarak taşınmasına imkân vermektedir. Denizyolu Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir yere

sahiptir. 2008 yılında Türkiye dış ticaretinin (ithalat + İhracat) %54,2'si deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmiştir (Kurt,2010:197).

2.3.4. Havayollarında Lojistik Gelişme

THY'de taşınan yolcu sayısı yolcu/km, hesabıyla 1960 yılına göre 1977'de 9 kat artış göstermiştir. Bu artışta dış hatlar, iç hatlara nazaran daha fazla gerçekleşmiştir. Hava yolları taşımacılığında 1960'a kıyasla 1978'de 7 kat daha fazla yolcu taşınmıştır. Fakat bu alt sektörün payı özellikle karayolları taşımacılığındaki gelişmeler doğrultusunda nispi olarak azalmıştır (Elmas ve Yıldızhan,1999:272).

Türkiye'de havayolu ulaştırma sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil havacılık kanununun yürürlüğe girmesiyle, bilhassa 1980'lerin ikinci yarısından sonra belirgin bir ilerleme göstermiştir. Bu dönemde Türk Hava Yolları (THY)'nin bir modernizasyon ve standardizasyon programı içerisinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme gayreti içinde olduğu ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir (Tutar ve Yetişen, 2009:203).

Tablo 3: Türkiye'de 2013-2015 Yılları Arası Havayolu Yolcu ve Yük Taşıma Miktarları

	2013		2014		2015	
	Yolcu (Adet)	Yük (Ton)	Yolcu (Adet)	Yük (Ton)	Yolcu (Adet)	Yük (Ton)
İç Hat	76.148.526	744.029	85.416.166	810.858	97.041.201	871.327
Dış Hat	73.281.895	1.851.289	80.304.068	2.082.142	84.033.321	2.201.504
Toplam	149.430.421	2.595.318	165.720.234	2.893.000	181.074.531	3.072.830

Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>

Tablo 3'de görüldüğü gibi hava yolu taşımacılığı son üç yıl içinde hem yolcu hem de yük taşımacılığında artış göstermiştir.

2.3.5. Boru Hattında Lojistik Gelişme

Boru hatları; petrol, doğalgaz, diğer petrol ürünleri, su ve kimyasallar gibi sınırlı sayıda çeşitli sıvı maddelerin taşınmasında kullanılan, bununla birlikte kendine has özellikleri ile ayrı bir öneme sahip olan ulaştırma araçlarıdır. Boru hattı ulaştırması, ulaştırma sistemleri içerisinde sabit maliyeti en yüksek ve değişken maliyeti en düşük olan ulaştırma sistemidir. Hem bu özelliği hem de fayda yaratma açısından sadece tek ülkeye değil de inşa edildiği coğrafyadaki tüm ülkeleri ilgilendirdiğinden boru hattı yatırımları uluslararası düzeyde yapılmaktadır. Hareket gücünü terminallerdeki basınç pompalarından elde eden ve taşıma kapasitesi borunun çapı ve taşıma hızına bağlı olan boru hattı ulaştırmasının hava ve trafik koşullarından etkilenmemesi, arazi sınırlamasının çok az oluşu, değişken maliyetlerinin düşük oluşu taşıma sisteminin avantajları olarak sayılabilir. Ayrıca sabit maliyetlerin yüksek oluşu,

sadece sınırlı ürünlerin taşınmasına imkân vermesi, yapısı itibari ile doğal tekel olması (alternatifinin olmayışı), esnekliğe sahip olmayışı ve sabotaj ve düşman saldırılarına karşı hassas olması sistemin dezavantajları olarak değerlendirilmektedir (Kurt,2010:158).

Türkiye'de petrol ve doğalgaz boru hattı taşımacılığı ile ilgili faaliyetler BOTAŞ tarafından gerçekleştirilmektedir. Türkiye'deki boru hatları doğalgaz boru hatları ve petrol boru hatları olarak ikiye ayrılmaktadır. Tamamlanan Dağıtım ve İletim Hatları aşağıda ifade edilmiştir (Botaş, <http://www.botas.gov.tr/index.asp>):

- Rusya Federasyonu-Türkiye DGBH (Ana Hat)
 - Marmara Ereğlisi LNG İthal Terminali
 - Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı
 - Samsun- Ankara Doğal Gaz Ana İletim Hattı
 - Türkiye-Yunanistan DGBH
 - Azerbaycan -Türkiye DGBH (Şahdeniz)
 - Karacabey-İzmir Doğal Gaz Ana İletim Hattı
 - Pazarcık-Karadeniz Ereğli DGBH
 - Bursa-Çan DGBH
 - Çan-Çanakkale DGBH
 - Konya-İzmir Doğal Gaz İletim Hattı
 - Güney Doğal Gaz İletim Hattı
 - Doğu Karadeniz Bölgesi DGBH
 - Adıyaman-Şanlıurfa-Elâzığ-Diyarbakır DGBH
 - Sungurlu-Çankırı-Kastamonu-Tosya DGBH
 - Amasya-Tokat-Merzifon-Erzincan DGBH
 - Çankırı/Korgun-Kızılcadamam-Aktaşkurtlar Hat Vana İstasyonu
 - Van DGBH
 - Edirne-Tekirdağ DGBH
 - Muhtelif OSB'ler Doğal Gaz Dağıtım Hattı Projesi
 - Nevşehir-Ilgın-Akşehir DGBH
 - Gönen DGBH
 - Bolu-Gerede-Düzce DG
- Devam eden DGBH projeleri:**
- Eskipazar-Karabük Ve Zonguldak-Çaycuma-Bartın DGBH
 - Diyarbakır-Batman-Siirt DGBH

- Hatay DGBH
- Muğla DGBH
- Iğdır DGBH
- Hanak Kompresör İstasyonu
- Türkgözü Ölçüm İstasyonu
- Sivas Kompresör İstasyonu
- Türkiye-Yunanistan-İtalya DGBH Projesi
- Hazar Geçişli Türkmenistan- Türkiye- Avrupa DGBH Projesi
- Mısır-Türkiye DGBH Projesi
- Irak- Türkiye DGBH Projesi
- Nabucco DGBH Projesi
- Doğal Gaz Yeraltı Depolama Projeleri

2.3.6. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık ise “intermodal” taşımacılıktaki taşıma zincirinin büyük bölümünün demiryolu, iç su yolu ya da deniz yolu ile başlangıç ve bitiş ayaklarının ise kısa olarak karayolu ile yapılmasıdır. Kombine taşımacılığın amacı taşımacılık faaliyetini mümkün mertebe karayolundan demiryolu ve deniz yoluna kaydırmaktır. Bu şekilde ulaştırma modları en uygun şekilde kombine olarak kullanılmış olacaktır. Ülkemizde de kombine taşımacılık kapsamında konteyner taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığı gelişmektedir. Özellikle kamyonların Avrupa'ya gidiş-gelişleri ile ilgili ortaya çıkan sorunlar Ro-Ro taşımacılığını geliştirmiştir (Kurt,2010:205).

Türkiye'de kombine taşımacılığın gelişmesi açısından TCDD tarafından 16 noktada, karayolu, deniz yolu ve demiryolu erişimi sağlayacak, ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı, dağıtım, depolaması ve diğer tüm lojistik hizmetlerin sağlanacağı lojistik merkezlerin inşası planlanmaktadır. İnşası planlanan lojistik merkezler şunlardır (Akçetin,2010:11):

- | | |
|----------------------------------|----------------------------|
| 1-Eskişehir (Hasanbey) | 9- Kahramanmaraş(Türkoğlu) |
| 2-Kocaeli (Köseköy) | 10- Mardin |
| 3-İstanbul (Halkalı/Ispartakule) | 11-Sivas |
| 4-Samsun (Gelemen) | 12-Kars |
| 5-Balıkesir (Gökköy) | 13-Konya (Kayacık) |
| 6-Mersin (Yenice) | 14-Denizli (Kaklık) |
| 7-Erzurum (Palandöken) | 15-Bilecik (Bözüyük) |
| 8-Uşak | 16-Kayseri (Boğazköy) |

Bu lojistik merkezlere İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Hadımköy ve tuzla projeleri il Tekirdağ, Çorlu ve Manisa lojistik merkezlerini de eklemek gerekir. Bir de Ankara Sanayi Odası'nın Ankara ile ilgili yürüttüğü lojistik merkez bulunuyor (Yülek,2012).

3. Lojistik Üs Açısından Türkiye ve Avrupa Analizi

Avrupa'da 1960'lı yılların sonlarından itibaren, "yük köyü" (freight village) olgusu gündeme gelmiştir. İtalya'nın Verona kentindeki Freight Village Quadrante Europa'nın yaklaşık 30 yıldır hizmet verdiği düşünüldüğünde, AB kavramı henüz ortada yokken bile "Yük Köyü" kavramının var olduğu söylenebilir (Özgen, 2011: 4).

Lojistik merkez kavramı Avrupa Birliği'nin genişleme süreci ile devam etmiştir.2006 yılında lojistik sektör 800-900 milyar euro'luk rakama ulaşmıştır. Bu lojistik endüstrinin yaklaşık yarısı üç ülke tarafından bir araya getirilmiştir. Bu ülkeler İngiltere Almanya ve Fransa' dır. Avrupa'da lojistik üsler, bilgi üretim enstitüleri, uluslararası firmalar, araştırma enstitüleri, üniversiteler, teknoloji tedarik merkezleri, danışmanlık girişim grupları ve haberleşme ağı ile birbirlerine bağlıdır. Bu ağ ile bilgilerini paylaşırlar. Bu iletişim ağı geleneksel sektör analizinin ötesinde küresel bir haberleşme ağı içerisindedirler. Bu gruplar gelişme ve istihdamın lokomotifleri olarak görülmektedirler. Hükümetler bu bölgelere özel olarak ekonomik gelişim programları uygulamaktadırlar. Bu programlar ile lojistik üsler; eğitim, finans, rekabet ve inovasyon açısından etkin bölgeler haline dönüştürülmektedir (Rebitzer,2007).

Tüm ulaşım bağlantıları arasında ve farklı taşıma türleri arasında uyumluluğu sağlamak, lojistik merkezin en önemli görevidir. Bunun için Avrupa'daki lojistik merkezlerin çoğu nakliye ve dağıtım işleri için birer üs konumunda olan yerlerde (demiryolu, otoban ve deniz arterleri çevresinde) kurulmuştur. Bu lojistik merkezler büyük şehirlerin 40 mil yakınında bulunmaktadır. Ayrıca Avrupa Birliği, Europlatforms adında Avrupa Lojistik Merkezleri Birliği'ni kurmuştur (Akçetin,2010:6).

Tablo 4, Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksinin (LPE) Karşılaştırılması'nı göstermektedir.

Tablo 4:Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksinin (LPE) Karşılaştırılması

2012 yılı		2014 yılı	
Ülke	LPE Puanı	Ülke	LPE Puanı
Finlandiya	4,05	Almanya	4,12
Almanya	4,03	Belçika	4,04
Danimarka	4,02	İngiltere	4,01
Belçika	3,98	İsveç	3,96
İngiltere	3,90	Norveç	3,96
Avusturya	3,89	Lüksemburg	3,95
İsveç	3,85	Fransa	3,85
Fransa	3,85	Danimarka	3,78
Lüksemburg	3,82	İspanya	3,72
İspanya	3,70	İtalya	3,69
Norveç	3,68	Avusturya	3,65
İtalya	3,67	Finlandiya	3,62
Türkiye	3,51	Türkiye	3,50
Bulgaristan	3,21	Bulgaristan	3,16

Kaynak: <http://lpi.worldbank.org/>

Tablo4'te gösterilen endekste puanlamalar beş tam puan üzerinden gerçekleştirilmiştir. Ülke puanı alt kıstasları (Gümrük ve sınır kapısı işlemleri, Lojistik altyapı, Uluslararası taşıma olanakları, lojistik operasyonların kalitesi, ürünlerin izlenebilirliği ve zamanında teslimat performans) değerlendirmelerinden oluşmaktadır. Türkiye Dünya Bankası verilerine göre 2012 yılında 3,51 olan lojistik puanı ile 155 ülke arasında 27. sırada yer alırken; 2014 yılında 3,50 olan lojistik puanı ile 160 ülke arasında 30. sırada yer almıştır. Yukardaki tabloya göre bazı Avrupa ülkeleri ile lojistik performans değerleri açısından yapılan sıralamada ise son sıralarda yer aldığı görülmektedir.

2012 yıl itibari ile Europlatforms'a üye 70 civarında lojistik merkez bulunuyor. Avrupa'da lojistik merkezler İtalya'da başlamış, 1990' lı yıllardan sonra da Almanya'da büyük bir gelişme gösterdiği bilinmektedir. Almanya'da 1992-1995 yılları arasında kamu-özel sektör koordinasyonu ile 40'a yakın lojistik merkez kurulması planlanmış ve bu amaç gerçekleştirilmiştir. Avrupa'nın ve dünyanın en büyük lojistik merkezlerinden olan Bologna lojistik merkezi iki milyon metrekarelik bir alanda kurulmuştur. Bu merkez, İtalya'nın kuzey-güney yük yoğunluğunun %40' ının geçişini sağlamaktadır (Yülek,2012).

Son yıllarda Almanya, Avrupa'daki merkezi konumu sayesinde dünyadaki küresel ticaretten önemli ölçüde payını alan ülkeler arasında bulunmaktadır. Avrupa Birliği'nin Doğu Avrupa ülkelerini bünyesine katması ile Avrupa'nın orta noktası haline gelen Almanya bilhassa doğu ile batı arasındaki ürün ticareti yönünden önemini artırarak Avrupa'nın önemli lojistik merkezlerinden biri haline gelmiştir. 1999–2004 yılları arasında hız kazanan lojistik sektörü bu dönemde GSYİH (Gayri safi yurt içi hâsıla) yüzde 2,5 katından daha fazla büyüme

göstermiştir. 2006 yılında ise yüzde 5 oranında bir büyümeyle 170 milyar Euro tutarında bir ciro hacmine kavuşmuştur. Almanya'da lojistiğin Take-Off (Tetikleyici unsur olarak harekete geçiren, kalkındıran) kenti Dortmund, Alman ekonomisi için geleneksel olarak önemli bir rol oynamaktadır (Tutar ve Yetişen,2009:196).

3.1. Türkiye ve Avrupa Arası Karayolları Analizi

Avrupa'da yük taşımacılığında karayolunun payı az olduğundan taşıma miktarları açısından karşılaştırma yapıldığında Türkiye'nin birçok AB ülkesini geride bıraktığı görülmektedir. Avrupa'da da karayolu taşımacılığında önde gelen ülkeler İngiltere, Almanya ve Fransa'dır. Türkiye'nin yaklaşık 66 bin km karayolu ağına sahip olmasına karşın yük taşıma miktarı açısından bu ülkelerinin gerisinde kalmış olması veya aynı düzeyde olması ülkenin karayolu ulaştırma altyapısının yetersiz olduğunu göstermektedir. Türkiye'de yolların büyük kısmı sathi kaplama olup bu yollar daha çabuk yıpranmaktadır (Kurt,2010:191).

Tablo 5: Karayolu Yük Taşıma Miktarlarında Ülke Karşılaştırmaları

	2006	2007	2008
İngiltere	172.181	171.477	-
Almanya	330.016	343.447	341.532
Yunanistan	34.002	27.791	28.850
İtalya	187.065	179.411	-
Bulgaristan	13.765	14.624	15.332
Romanya	57.288	59.524	56.386
Türkiye	177.399	181.330	181.935

*Sadece yurtiçi taşımalarıdır. "Milyon ton-km"

Kaynak: (Kurt,2010)

Türkiye'de son yıllarda AB taşımacılık politikasına uyum çerçevesinde karayolu taşımacılığı alanında birçok çalışma yapılmıştır. Taşımacılığın kalitesinin artırılmasına yönelik olarak muayene istasyonlarının yenilenmesi, eski araçların trafikten çekilmesine ilişkin çalışmalar ve 2009 yılında yürürlüğe giren yeni karayolu taşıma yönetmeliği bu çalışmalara örnek olarak gösterilebilir (Kurt,2010:192).

3.2. Türkiye ve Avrupa Arası Demiryolları Analizi

Ülke ölçeklerine göre değerlendirildiğinde Avrupa'da Türkiye'nin demiryolu taşımacılığında en gerilerde olduğunu söylemek mümkündür. Türkiye'de demiryollarının toplam uzunluğu karayolları toplam uzunluğunun yaklaşık 6'da biri kadardır.

AB'de ve diğer gelişmiş ülkelerde 800 km`ye kadar uzaklıklar için en uygun yolcu taşıma türü olarak yüksek hızlı tren görülmektedir. Bu nedenle AB'nde 2020'ye kadar tren hızının 340 km/saate çıkmasına yönelik çabalar sürdürülmektedir (Demiryolu Sektörü Raporu,2014:2). Avrupa ülkeleri arasında Almanya demiryolu ağ uzunluğu bakımından

35.840 km ile lider konumundadır. Almanya'yı 31.320 km il Fransa, 21.073 km ile Polonya izlemektedir (Skalak ve Turk, 2006:27).

Tablo 6. : Demiryolu Yük Taşıma Miktarlarında Ülke Karşılaştırmaları

	2006	2007	2008
İngiltere	27.365	26.384	-
Almanya	107.007	114.615	115.652
Yunanistan	662	835	786
İtalya	24.151	25.285	23.831
Bulgaristan	5.396	5.241	4.693
Romanya	15.791	15.757	15.236
Türkiye	9.545	9.755	10.553
"Milyon ton-km"			

Kaynak: (Kurt,2010).

TCDD'nin 2014 yılı itibariyle aktif olarak kullanılan demiryolu uzunluğu 12.485 km'dir. Bunlardan 11.272 km'si konvansiyonel hat ve 1.184 km'si ise hızlı tren hattıdır. Şebekenin 8276 km (%89)' sinde tek hattır (Demiryolu Sektörü Raporu,2014:17). Avrupa'daki yüksek hızlı trenlerin hızı 200 km/saattir. Trenlerin bu hızdan daha yüksek hıza sahip olmaları nüfus yoğunluğu ya da ekonomik sebeplerden dolayı birçok bölgede uygun görülmemiştir. Fakat bazı bölgelerde 350 km/saat hızın üzerinde trenler bulunmaktadır. (Skalak ve Turk,2006:34).

3.3.Türkiye ve Avrupa Arası Denizyolu Analizi

Tablo: 7 : Dünya Deniz Ticaret Filosunun 23 Ülkesi

Sıra	Bayrak	Gemi sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 EU	Dünya Filosu %	Yıllık değişim %
1	PANAMA	5257	124387	185860	641	22,1	0,1
2	LİBERYA	1468	50881	79591	1064	9,5	5,6
3	YUNANİSTAN	1175	31534	53257	188	6,3	11,6
4	BAHAMA	1097	32814	44848	331	5,3	-6,6
5	MALTA	1241	25172	41176	190	4,9	-5,4
6	SİNGAPUR	993	22890	36171	375	4,9	10,1
7	GÜNEY KIBRIS	1104	21988	35348	355	4,2	-3,3
8	HONG KONG	767	20068	33745	234	4,0	27,9
9	NORVEÇ	1082	20066	28852	93	3,4	-7,4
10	M. İSLAND	420	16846	28072	177	3,3	23,2
11	ÇİN	2172	17136	25508	220	3,0	5,8
12	İNGİLTERE	788	16278	20154	441	2,4	29,2
13	JAPONYA	2667	12196	15443	34	1,8	-4,3
14	AMERİKA	560	10450	13074	302	1,6	-0,4
15	HİNDİSTAN	394	6567	11033	18	1,3	13,2
16	İTALYA	728	9867	10350	118	1,2	5,8
17	KORE	860	6132	9873	61	1,2	-4,7
18	DANİMARKA	406	7273	8926	357	1,1	-0,2
19	S. VİNCENT	786	5922	8819	75	1,0	-3,8
20	IRAK	170	4753	8287	42	1,0	19,0
21	MALEZYA	478	5359	7594	71	0,9	2,9
22	RUSYA	1705	6309	7580	68	0,9	-1,6
23	TÜRKİYE	855	4932	7578	60	0,9	-13,5

Kaynak: Kayseriliğioğlu, 2004

Türkiye; Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu arasında doğal bir köprü konumunda olup yaklaşık 8.000 kilometrelik kıyı şeridine sahiptir. Ancak Türkiye'nin denizyolu taşımacılığındaki gelişmişlik düzeyi tablo 7'deki ülkeler ile karşılaştırıldığında geride kalmaktadır. Bunun en büyük nedeni limanlarının altyapı eksikliğidir.

3.4. Türkiye ve Avrupa Arası Su Yolu (Nehir) Taşımacılığı Analizi

Dünyada nehir taşımacılığı 1970'li yıllardan sonra yaygınlaşmıştır. Günümüzde, özellikle Avrupa ülkelerinde yüklerin büyük bir kısmının taşınması nehirler üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu taşımacılıkta, taşıtların uzun ömürlü olması, insan gücünün ve toprak kaybının olmaması ve çevreye zarar verilmemesi gibi birçok avantajlar bulunmaktadır (Yülek,2012). Örneğin Fransa, İspanya ve İtalya'nın kıyı bölgelerine yakın yerlerde Alp ve Preneler'e doğru ulaşımında trafik yoğunluğu azaltılmıştır. Suyolu taşımacılığı bölgedeki kıyı gemiciliği tarafından da desteklenmektedir. Suyolu Avrupa taşımacılık sisteminin önemli bir potansiyelini oluşturmaktadır. Suyolu taşımacılığındaki gelişmeler çevreye verilen zararı da gittikçe azaltmaktadır. Avrupa'da nehir taşımacılığında on üç suyolu merkezi bulunmaktadır. Bunlardan bazıları Rhine, Danube, Polish, Russian, Ukrainian su yollarıdır (Skalak ve Turk,2006:37,38).

Avrupa'nın Hollanda, İngiltere, Fransa, Almanya gibi ülkelerinde nehir taşımacılığı yapılmaktadır. 1994 yılında Avrupa iç suyollarında 425 milyon ton yük taşınmıştır. 1995 yılında Avrupa'da yüklerin yüzde 24'ü iç suyolu, yüzde 35'i karayolu, yüzde 32'si denizyolu ve yüzde 9'u demiryolu ile taşınmıştır. Ekonomik olmasının yanında çevre dostu olması ve toprak kaybının olmaması gibi avantajlar nedeniyle bugün birçok ülkede tercih edilen nehir taşımacılığı, Türkiye'deki mevcut yolların çok masraflı ve yetersiz olması nedeni ile Türkiye'de de yapılmasını gündeme getirmiştir. Türkiye'de nehir taşımacılığı için en elverişli nehirler Porsuk Çayı, Ankara Çayı ve Pınarbaşı Çayı gibi suların birleştiği alanlar ile Aşağı Sakarya Nehri civarıdır (Yülek,2012).

3.5. Türkiye ve Avrupa Arası Hava yolu Analizi

Havayolu ulaşımı, I. Dünya Savaşı'ndan sonra hızla gelişmiştir. İlk seferler 1919'da Fransa'da başlamıştır. Atlantik seferleri 1930'da başlamıştır. Son yirmi yılda hava taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre en hızlı artışın olduğu sektör olmuştur. Yolcu/kilometre bazında hava taşımacılığı yıllık ortalama yüzde 7,4 artarken 15 AB üyesi ülkenin havaalanlarındaki trafik 1970'den günümüze 5 kat artmıştır (Kayserilioğlu,2004:7).

Son 10 yılda AB'ye tam üye ülkelerde yolcu trafiğindeki yıllık büyüme %10'un üzerine çıkmazken ülkemizde özellikle 2004 yılında yolcu trafiğinde DHMİ ve HEAŞ istatistiklerine göre %30,7 ve 2005 yılında %23,3 oranındaki büyüme Türkiye'yi dünyada havayolu taşımacılığında hızla büyüyen ülkelere biri konumuna getirmiştir. Ülke içinde farklı taşımacılık modları ile taşınan yaklaşık 200 milyon yolcunun %10'luk bölümü havayolu ile taşınırken, bu oran havayolu taşımacılığının geliştiği Avrupa ülkelerinde %30'un üzerine gerçekleşmektedir (DPT 9.Kalkınma Planı).

4. Sonuç

Türkiye, yer aldığı coğrafi konum itibariyle ve ekonomisinin hacminden dolayı yakın bölgesine lojistik hizmet verebilecek tek ülke konumundadır (Gülen, 2011:168).

Önceleri Asya ve Ortadoğu'dan Avrupa'ya hammadde ve enerji hareketi, Avrupa'dan ise bu bölgelere tüketim malları sevkiyatı mevcut iken; doğuda, özellikle Çin'de, üretimin artması Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin daha da yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bu nedenle Avrasya'daki koridorlar daha da hareketlenmiştir. Bu koridorlardaki lojistik faaliyetler, Türkiye gücünü iyi kullandığı takdirde Türk lojistik firmaları tarafından gerçekleştirilebilecektir. Uluslararası rekabet tüm alanlarda olduğu gibi lojistik sektöründe de artmaktadır. Bu nedenle Türkiye öncelikli olarak ülkedeki genel ulaştırma politikalarını lojistik açıdan ele almalı, lojistik sektöründeki sorunlarını çözerek sahip olduğu coğrafi üstünlüğü bir an önce kullanmalıdır. Türkiye'nin elindeki fırsatları zamanında kullanamaması bölgede hacmi giderek artan lojistik pazarını Yunanistan, Bulgaristan gibi alternatif taşıma koridorlarına sahip ülkelere kaptırmasına neden olabilir. Türkiye'nin söz konusu lojistik pazarı elinde bulundurması ancak ve ancak ulaştırma türleri arasında dengeli dağılımı sağlayacak ve kombine taşımacılığa uyumlu hale getirecek yatırımlar yapması ile mümkündür (Kurt,2010:242).

Türkiye, Avrupa ve Asya'nın kesiştiği stratejik bir bölgede bulunmaktadır. Ortadoğu'yu da içine alan Avrasya bölgesi çatışmaların ve siyasi istikrarsızlıkların yoğun bir şekilde yaşandığı bir bölgedir. Türkiye'nin ekonomik gücü ve ekonomik istikrarı bölge lojistik pazarı için ne kadar önemli ise aynı şekilde ulusal ve uluslararası alanda sağlayacağı siyasi istikrarı da o kadar önemlidir. Bu istikrar sağlandığı ve korunduğu sürece Türkiye dünya lojistik pazarının önemli bir bölümünü ya doğrudan ya da dolaylı olarak elinde tutacaktır. Küreselleşmeyle birlikte tehdit dışsal bir tanımlama olmaktan çıkıp artık küresel şehrin iç sorunu haline gelmiştir. Avrasya bölgesinde yaşanan çatışmalar, iç savaşlar ve siyasi

istikrarsızlıklar bölgedeki diğer ülkeleri de etkilemektedir. Ayrıca son yıllarda Londra- Pekin şehirlerinin de dahil edileceği hat boyunca eski İpek Yolunun tekrar canlandırılması ile ilgili çalışmalar yapılmakta olup, kültürler arası iletişimin revaçta olacağı yeni bir dönemin sayfası açılma safhasındadır.

Bu durum gerçekleşirse Türkiye, bu koridor hattı üzerinde olduğundan önemi daha da artacaktır. Böyle bir ortamda Türkiye'nin bölgede "Lojistik Üs" açısından güçlenmesi için siyasi ve ekonomik istikrarını devam ettirmesi; bunu sağlayabilmek içinde güvenliğe her zamankinden daha fazla önem vermesi gerekmektedir.

Kaynakça

AKÇETİN, Eyüp., (2010), "Avrupa birliğine Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye", Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Aralık, (3). sayı, 5, ss. 1-14.

AKIŞ, Elife., (2016), Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü Etkisi, 11-12 Nisan 2016 tarihlerinde düzenlenen 2. Üretim Ekonomisi Kongresinde bildiri sunusu. <http://www.iku.edu.tr/upp/8562/files/Elife%20AK%C4%B0%C5%9E.pdf>, Ulaşım Tarihi: 25.05.2016

BEŞLİ, Süleyman., (2004), TC Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi Marmara Bölge Müdürlüğü.

BOOKBINDER, J. H., ve TAN, C. S. (2003). Comparison of Asian and European logistics systems. International Journal of Physical Distribution ve Logistics Management, 33(1), ss. 36-58.

ÇETİN, Birol., BARIŞ, Serap ve SAROĞLU, Serap. (2011). Türkiye'de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış. Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1(1), ss. 123-150.

ÇEVİK, Osman ve GÜLCAN, Beyazıt., (2011), "Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı" KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi 13 (20): ss. 35-44

DEMİR, Şeref., (2005), Uluslararası Lojistik, İstanbul Gelirler Kontrolörleri Yayınları, s. 3

DEMİR YOLU SEKTÖRÜ RAPORU (TCDD)(2014), TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2014 yılı Faaliyet Raporu, <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2014sektorrapor.pdf> Ulaşım Tarihi: 10.05.2016

DEMİROĞLU, Şerife., (2013), Küresel Lojistik Köyleri ve Bu Kapsamda Türkiye'de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.

DÜNYA BANKASI, Lojistik Performans Endeksi, <http://lpi.worldbank.org/>, Ulaşım Tarihi: 10.05.2016

ELMAS, Gülen ve YILDIZHAN, Budak., Türkiye'de Ulaşım Politikaları Ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi, II. Ulaşım Ve Trafik Kongresi, <http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/11174.pdf> Ulaşım Tarihi: 20.04.2016.

ERDAL, Murat., (2005) Küresel lojistik, İstanbul: Utikad Yayınları.

ERDAL, Murat ve SAYGILI, M. Sıtkı., (2007), Lojistik İşletmelerinde Yönetim-Organizasyon ve Filo Yönetimi, İstanbul: Utikad Yayınları.

ERDOĞAN, Hamza., (2003), Türkiye Nehir Taşımacılığı İmkanlarını Kullanamıyor, Zaman, 04.04.2003.

GUDEHUS, Timm ve KOTZAB, Herbert., (2011), Comprehensive Logistics, 2. Edition, Springer Heidelberg Dordrecht London New York.

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

GÜN, Devrim., (2012), “Küresel düzeyde Sürdürülebilir Lojistik Yönetimi İçin Lojistik Köylere Paradigmatik Bir Yaklaşım ve İskenderun Lojistik Köy Projesi”, Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aybil Yayınları, Konya, ss.384-393.

KAYSERİLİOĞLU, Enis, (2004). Deniz taşımacılığı sektör profili. İTO Yayınları.

KORKMAZ, Oya., (2012). Türkiye'de Gemi Tasimacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi/The Effect of Maritime Transport on Some Economic Indicators in Turkey. *Business and Economics Research Journal*, 3(2),ss. 97-109.

KURT, Cihan., (2010), Türkiye de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri Ve Önemi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

MÜSİAD, (2016), 2015 Lojistik Sektör Araştırma Raporu: Lojistik Sektöründe Sürdürülebilirlik ve Yeşil Lojistik), MÜSİAD Yayınları, İstanbul.

ÖZGEN, Hasan., (2011), “Samsun Modern Lojistik Köyünün 21.YY Ekonomisine Entegrasyonu: Gelişen ve Değişen Şartlara Uyumu: Stratejik Yaklaşımlar”, Samsun Sempozyumu, www.samsunsempozyumu.org, Erişim Tarihi: (18.02.2016).

PERREAULT, William, Joseph, P. CANNON, ve E. Jerome MCCARTHY, (2013), Pazarlamanın Temelleri, Çev.Asım Günel Önce, (13.Baskı), Nobel Yayıncılık, Ankara.

REBİTZER, Dieter, W., (2007), The European Logistics Market, <http://www.europe-re.com/system/main.php?pageid=2242&articleid=8738>,Erişim Tarihi:04.04.2016

SERVANTİE, Deniz., (2016), Traceca Projesi:Yeni İpek Yolu, http://ikv.org.tr/images/files/De%20C4%9Fferlendirme_176.pdf, Erişim Tarihi:10.03.2016

SKALAK, Petr ve TÜRK, Mehmet., (2006) , Analysis of Logistics Differences within the European Union with Recommendations for Turkey as a Candidate

TANYAŞ, Mehmet ve PAKSOY, Turan., (2012),”TR52 Konya – Karaman Bölgesi Lojistik Strateji Planı Ön hazırlık Raporu” MÜSİAD Konya Şubesi

THE NPS INSTITUTIONAL Archive, <http://hdl.handle.net/10945/10135>. Erişim Tarihi:14.05.2016

TUTAR, Erdiñç, TUTAR ve Filiz, YETİŞEN Handan(2009),Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri(Romanya Ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi”, *KMU İİBF Dergisi* (11) 17

TUSİAD (2012), Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Sureçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları”. İstanbul: TUSİAD Yayınları.

Ulaşan Erişen Türkiye, (2014), Demir Yolu Sektörü, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101534_204_1_64.pdf Erişim Tarihi: 14.05.2016

UKODLK Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi,(2015),Serka Kalkınma Ajansı,Kars,

VOGEL, Ben., (2009),Intercontinentale Goederenstromen Via Limburg

YÜLEK, Murat., (2012), Lojistik Köyler Türkiye’ye Geliyor, *Zaman*,25.11.2015

BOTAŞ, <http://www.botas.gov.tr/index.asp>, Erişim Tarihi:20.11.2014

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf>, Erişim Tarihi:10.04.2016

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveIlyolEnvanteri.aspx> Erişim Tarihi: 10.07.2016

T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, <http://212.174.155.210/site/operasyon>, 24.09.2014

<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>. Erişim Tarihi: 3.03.2016

<http://www.moment-expo.com/turkiyede-lojistik-koyler-kuruluyor>.Erişim Tarihi:20.06.2016

<http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-167336>. Erişim Tarihi:24.06.2016

<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>. Erişim Tarihi.10.07.2016

<http://www.tuik.gov.tr> 2014 yılı sonu cari fiyatlarla Türkiye Gayri Safi Yurtiçi Hasılası, Erişim Tarihi: 3.03.2016