

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME (An Assessment on Logistic Geography)

Yrd. Doç. Dr. Vedat ŞAHİN

*Namık Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü
vsahin@nku.edu.tr*

ÖZET

Günümüzde tüm alanlarda olduğu gibi coğrafya alanında da hızlı gelişmeler yaşanmakta ve çeşitli konularda uzmanlaşmalar artmaktadır. Ayrıca son dönemlerde ticaret, ulaştırma, lojistik ve coğrafya daha sıklıkla yan yana kullanılmaya başlamıştır. Bu alanların kesişme noktasında yer alan lojistik coğrafyası ise değer kazanan başka bir alandır. Bu nedenle “lojistik coğrafyası nedir? Sorusu akla gelmektedir. Lojistik coğrafyasının özelliği, dünyanın farklı bölgeleri arasında gerçekleşen lojistik faaliyetleri, coğrafya bilimi verilerine göre ele alması ve coğrafyanın yeryüzünde dağılışı prensibi doğrultusunda sebep ve sonuçları ile ortaya koymasındadır. Dolayısı ile lojistik coğrafyası, lojistik konusunu ele alırken mekânsal ilişki perspektifinden yaklaşmakta ve buna göre değerlendirmelerde bulunmaktadır. Nitekim dünya coğrafyası ölçeğinde ele alındığında, hammadde ve ürünlerin yeryüzüne eşit olarak dağılmadığı görülmektedir. Bu nedenle mal alış verişinin gerçekleşmesi için ticaret ve nakliye faaliyetlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Diğer yandan lojistik faaliyetler için yer seçimi ve nakliye önemli bir unsurdur. Bu yönü ile bir lojistik tesisin kurulacağı yer belirlenirken dikkat edilmesi gereken coğrafi faktörler önem kazanmaktadır. Ayrıca nakliye hizmetlerinin uygun şekilde gerçekleştirilmesi sonucunda hammadde ve ürünler, gerek duyulan zamanda ve istenilen mekânda olabilmektedir. Lojistik coğrafyası bu konuları da kendi bakış açısı ile ele almaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Coğrafya, Lojistik, Lojistik Coğrafyası, Nakliye ve Yer Seçimi*

ABSTRACT

Like in any other fields today, one may see rapid developments and increasing specializations in different ways even in the field of geography. Furthermore, the terms of business, transportation, logistics and geography are more frequently interlaced and used side by side. In this context, the logistic geography becomes more important in the crossing point of trade, transportation and logistics activities. The logistic geography involves any logistic activities realized among different regions across the world on the basis of the scientific geographical data, and presents them with the causes and

consequences in line with the global distribution of principles of the geography. Hence, the logistic geography approaches the logistics in the perspective of the spatial relations, and makes evaluations accordingly. Indeed, it is understood that the raw materials and products are not equally distributed across the world, if they are considered in the scale of the world geography. Therefore, trade and transport activities and hence the logistic supports are needed. On the other hand, the site selection and transport services become more important for the logistic services. In turn, the factors in selecting a plant site gain importance. By the way, particular attention should be paid to accurately render transport services to forward the raw materials and products at the right place and under the most appropriate conditions. Logistics geography, these issues are addressed with own perspective as well.

Keywords: *Geography, Logistic, Logistic Geography, Transportation, Site Selection*

1.GİRİŞ

Günümüzde tüm olanlarda olduğu gibi coğrafya alanında da hızlı gelişmeler yaşanmakta ve çeşitli konularda uzmanlaşmalar artmaktadır. Coğrafyaya çeşitli uygulama alanlarında ihtiyaç duyulmakta ekonomik, demografik, lojistik ve yerleşme gibi farklı alanlarda çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca bunlar üzerine coğrafi değerlendirmeler yapılmakta ve yeni yaklaşımlarla uygulama sahasında görülme gereği hissedilmektedir. Bu bakımdan ulaşım coğrafyasının dünden bugüne seyrini bilmek ve ticaret akışının gelişme sürecini iyi değerlendirmek, ekonomik olarak uygulama sahasında üstünlük elde etmeye yol açmaktadır. Bu durum üzerinde tarihte çeşitli ticaret yollarının varlığı önemini ön plana çıkmıştır. Bunun gibi günümüzde de en ucuza en çok mal getirme imkânına sahip olan kuruluşları rekabette ön sıralara çıkarmaktadır.

Nitekim Anadolu tarih boyunca doğu batı yönünde ticaret kervanlarının geçtiği yollar üzerinde yer almış ve malların gidiş gelişinde önemli rol üstelenmiştir. Bu durum ülkemizde kurulmuş olan Lidyalıların ticareti geliştirmek için parayı ilk kullananlar olduğu gerçeği ile ele alındığında bu topraklarda yaşayanların coğrafi bir yaklaşımla lojistik kavramına irdelemelerini gerekli kılmaktadır.

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Günümüzde ulaşım alanındaki hızlı gelişmelere bağlı olarak bir taraftan dünyamız küresel bir köy haline diğer taraftan yerel ve küresel bazda ticaret hacimlerinde gerçekleşen büyüme sonucunda lojistiğe duyulan gereksinim artmaktadır. Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşımı gittikçe değer kazanmakta ve bu alanlara yatırımlar artmaktadır. Türkiye’de ve dünyada lojistik merkezler kurulmakta, lojistik köyler oluşturulmaktadır. Dünyanın farklı yerlerindeki üretim merkezleri ile tüketim sahaları arasında bağlantılar kurulmakta ve ulaşım olanaklarına bağlı olarak nakliye gerçekleştirilmektedir. Bu bakımdan dünya üzerindeki bir üretim merkezindeki mamul maddelerin en az masrafla alıcıya ulaştırılması, coğrafi faktörlerin etkili ve bilinçli kullanılmasını gerekli kılmaktadır.

Ayrıca bir mamulün üretildiği yerin coğrafi şartları kadar depolanma sahasından tüketim bölgesine kadar sağlıklı ulaşması için gerekli olanakların kullanılması ve coğrafi şartlarının bilinmesi gereklidir. Bu bağlamda lojistik coğrafyasına ihtiyaç duyulmaktadır. Çünkü bir lojistik merkezin yerinin doğru olarak tespit edilmesi, coğrafi faktörlerin doğru irdelenmesiyle ve lojistik coğrafyası bakımından ele alınmasıyla mümkündür. Bu nedenle lojistik faaliyetlerin coğrafi faktörleri dikkate alarak yorumlanması, var olan üstünlüklerin tespit edilmesi ve doğru coğrafi mekânlara doğru yatırımların yapılması gereklidir.

2.LOJİSTİK COĞRAFYASI NEDİR?

Ulaşım ve ticaret coğrafyası ile tümleşik bir ilişki içinde olan lojistik coğrafyası, gittikçe artan ulaşım olanakları ve gelişen lojistik faaliyetlere bağlı olarak kendini arar duruma getirmektedir. Böylece lojistik coğrafyası bu alandaki mevcut şartları değerlendirmeler yaparak, gerekli ihtiyaçlara cevap verme konumundadır. Çünkü hammadde ve mamul maddelerin mekânsal hareketliliği yanında bunların coğrafi yer değişiminin nedenlerini ve dağılımlarını yorumlamak bir gereksinim olarak ortaya çıkmaktadır.

Ancak lojistik coğrafya ile anlatılmak istenenle “ulaşım” ve “lojistik” kavramıyla belirtilmek istenen aynı değildir. Lojistik coğrafyası bir taraftan ticaret coğrafyası diğer taraftan ulaşım coğrafyasıyla bağlantılıdır. Bu yönü ile lojistik coğrafyası ticari alanda ulaşımın uygulama sahası özelliği taşımaktadır. Bu bakımdan lojistik coğrafyası,

hangi coğrafi mekândan, nereye ve hangi yollarla ticari sevkiyatın gerçekleştiğini ele alır. Lojistik coğrafyası, “hangi bölge veya şehirden hangi şehirlere ya da ülkelere, ticari olarak hangi mallar nakledilmekte, bunlar için hangi ulaşımlardan yararlanılmakta ve tüketicilere nasıl ulaştırılmaktadır?” bağlamından konulara yaklaşılarak bu işleyişin yeryüzündeki dağılımını sebep ve sonuçları ile ele yorumlar.

Lojistik coğrafyasının önemini kavramak için taşıma, ulaştırma, ulaşım coğrafyası ve lojistik kavramlarının açıklanmasında fayda vardır. Taşıma, malları bir yerden bir yere götürmedir (Hançerlioğlu, 1982). Ulaşım ise; İnsan veya ürünlerin belirli noktalardan alıp belirli noktalara karayolu, su yolu, demiryolu veya havayoluyla aktarmak üzere bu noktalarda oluşan ağ yapısıdır. Ulaştırma; ulaşım taleplerini karşılamak üzere yapılan yatırım ve işletme çalışmalarıdır (Tanyaş, M., vd. 2012). Dolayısı ile lojistik coğrafyası bunlar arasındaki ilişkiler ile gerçekleşen ticari faaliyetlerin rotasını ve önemli sevk noktalarını güzergâh bağlamında ele almakta ve coğrafi manada değerlendirmeler yapmaktadır. Bu yönü ile taşıma faaliyetleri ile lojistik coğrafyasını karşılaştıracak olursak; taşıma eylemi, genel olarak yük veya eşyanın yer değiştirmesi anlamına geldiğinden coğrafi iki mekân arasında canlı veya cansız cisimlerin yer değiştirmesi veya nakliye edilmesini içerir. Lojistik coğrafyası ise bu işleyişin haritasal olarak gösterilmesi ve bu işleyişin sebep ve sonuç ilişkisiyle ortaya konulması konu edinir. Görüldüğü gibi lojistik coğrafyası, sadece malların taşınma işlemi ile yetinmemekte, lojistik faaliyetleri coğrafi yaklaşımla irdelemektedir.

Aynı şekilde ulaşım coğrafyası ve ticaret coğrafyasının konulara yaklaşımı ile lojistik coğrafyasının konulara yaklaşım tarzını belirtecek olursak; “ulaşım coğrafyası, insan ya da eşyanın bir yerden başka bir coğrafi mekâna hareketini konu edinir” (Tümertekin, 1976) iken ticaret coğrafyası, hammadde ve ürünlerin ekonomik olarak alım satımını konu edinmektedir. Buna karşılık lojistik coğrafyası ulaşım, ticaret ve ekonomik değeri olan hammadde ve ürünlerin hammaddeden müşteriye ulaşıncaya kadarki sürecinin tamamını sebep ve sonuç ilişkisine göre açıklanmasını konu edinir. Bu bakımdan ürün ve hammaddenin var olduğu yer ve buranın coğrafi özellikleri ile nakledileceği yer arasındaki farklılıkları ele alarak ulaştırma şartları açısından değerlendirmektedir. Böylece farklı alternatifler arasında daha uygun olanın seçilmesine imkân sağlamaktadır. Bu yönü ile lojistik coğrafyası, ekonomik coğrafyanın

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

ulaştırma alanındaki uygulama sahası özelliğini taşır. Dolayısı ile dünyanın her hangi bir bölgesinden başka bir bölgesine, hangi hammadde ve ürünlerin, hangi yollarla ve nasıl taşındığı lojistik coğrafyasının konusu içinde yer alır. Bu yönü ile lojistik coğrafyası konuları birleştirici ve sentez yapıcı bir mahiyette ele almaktadır. Ayrıca nakliye sektöründeki gelişen şartlara ve yeni hayatımıza giren ürünlere bağlı olarak lojistik ihtiyaçlar da değişmektedir. Bu nedenle lojistik coğrafyası, uygulama sahası mahiyeti ile her zaman diliminde aktif ve gelişmeleri takip yönü ile de diri bir özelliğe sahiptir.

Lojistik ile lojistik coğrafyası arasında da büyük ilişki vardır. Bu bakımdan lojistik kavramının tanımını yapmak, tarihi gelişim sürecini açıklamak ve lojistik coğrafyası içindeki yerini belirtmekte fayda var. Lojistik, ilk tanımlarda “askeri ikmal harekât ve tahliyeye ait işlerin planlanması ve tatbiki” (Askeri ve Teknik Sözlük, 1950) olarak ele alınmış ve “askeri alanda kullanılan bir kavram olarak kendini göstermiş olsa da zamanla dünyada lojistik üzerine çok çeşitli tanımlar yapılmıştır” (Gülen, 2011, s.25). Bir tanıma göre Lojistik; gerekli kaynakların, gereken zamanda ve gereken yerde hazır bulundurulmasıdır (Newman, 1975, s.93). Diğer bir tanıma göre ise doğru ürünü, doğru yer, doğru zaman, doğru miktar, doğru şekil ve doğru maliyette müşterilere sunmaktır lojistik. Başka bir tanımda ise lojistik, ürünün çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm malzeme hareketlerinin entegrasyonudur (Tanyaş, M., vd. 2010;14).

Lojistik faaliyetlerin son dönemdeki gelişim sürecine baktığımızda ise lojistik hizmetlerinin, 20. yüzyılın başlarına kadar genellikle dağıtım ve ulaştırma faaliyetleri üzerinde yapılmakta olduğunu görmekteyiz. Üreticiler mallarını mağazalara ve dükkânlara göndererek müşterilerine ulaştırmış oluyorlardı. Ancak 1960’lı yıllarda Afrika kıtasından taşımalar artınca lojistik hizmetler de gelişmeye ve karmaşık hale gelmeye başlamıştır. 1970 ve 1990 yılları arasında perakendeciliğin önemi artmış ve bölgesel dağıtım faaliyetleri ön plana çıkmaya başlamıştır. 1990’lı yıllardan günümüze kadar gelen son yirmi yıldaki gelişmeler ise genellikle tedarik zinciri yönetimi çatısı altındaki lojistik uygulamalara yönelik gerçekleşmiştir (Gülen, 2011).

Diğer yönden küreselleşmenin bir sonucu olarak ticari etkinlikler tüm dünya coğrafyasına yayılmıştır. Bu sayede ticaretin lojistik olmadan

gerçekleşmesinin mümkün olmaması nedeniyle, lojistik de küreselleşmiştir. Ayrıca dünyada ulaştırma sektöründe meydana gelen gelişmeler lojistiği ve küreselleşmeyi etkilemiş, dünya ticaretine yön veren bölgeler ve lojistik üstler oluşmuştur (Gülen, 2011, s.21-22). Dolayısı ile lojistik coğrafyası, lojistik faaliyetlerin coğrafya bilimi verileri ile ele alınıp bu sahada görülen her bir kalemin değerlendirilmesidir. Bu yönü ile lojistik coğrafyası, lojistik alanındaki gibi faaliyetlerin gerçekleşmesi için yapılan evrak işlerini konu edinmez. Sadece bu faaliyetlerin coğrafi dağılışının mekânsal analizleri ile ilgilenir.

3.LOJİSTİK ÜZERİNDE COĞRAFI FAKTÖRLERİN ETKİSİ

Coğrafi faktörlerin olumlu olması ulaşım ağının yapımını ve lojistik faaliyetlerin gelişimini desteklemektedir. Dağlık sahalar ve bataklık alanlar karayolu ulaşımının gelişmesini zorlaştırırken lojistik faaliyetlerin gelişimine de engel olmaktadır. Bunun gibi havayolu, karayolu, denizyolu ve demiryolu bakımından yeterli gelişmeyi gösterememiş bölgelerde lojistik faaliyetlerin yeterince gelişmesi söz konusu olmamaktadır. Bu bakımdan etkin bir lojistik için coğrafi şartların elverişli olmasının yanı sıra altyapı hizmetlerinin de yeterli düzeyde yapılmış olması gerekir. Ayrıca bir yerin coğrafi şartlar bakımından taşıdığı iklim özellikleri, arazinin topoğrafik durumu, ulaşım elverişliliği, pazar niteliği, yer altı ve yerüstü kaynakları, nüfus ve işgücü durumu, su ve enerji kaynakları açısından elverişlilik şartları önem arz eden faktörlerdir.

Bununla birlikte yeryüzünde ki her coğrafi sahanın kendine has lojistik özellikleri vardır. Farklı coğrafi bölgelerin bulunduğu sahalar ve buraların taşıdığı özellikler farklı lojistik değerleri ortaya çıkarır. Deniz kıyısındaki bir limanın lojistik özellikleri ile ulaşım yolları bakımından kavşak noktasında olan bir merkezin lojistik ihtiyaca cevap verme nitelikleri aynı değildir. Örneğin genellikle doğal limanlar, buldukları yerlerin çevresinde lojistik açıdan önemli merkez özelliği taşırlar ve büyük şehirlerin doğmasına imkân tanırırlar. Bu liman şehirleri, çevrelerine ulaşım ağları ile entegre olmalarına ve hinterlandlarının genişliğine bağlı olarak hızla büyümektedirler. Bu bakımdan dünyadaki büyük şehirlerin pek çoğunun liman şehirleri olarak gelişmesi tesadüfi bir

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

durum değildir. Rotterdam, Hamburg, Anvers, İstanbul, Bombay, San Francisco, Singapur, Kobe, New York, Tokyo ve Şanghay bu şehirlere örnektir.

Aslında gerek ülke içinde gerekse ülkeler arasında ticaretin oluşması doğal şartlar ile ilgilidir. Yine de ülkeler arasında ticaretin oluşmasının bir takım nedenleri vardır. Bir ülkede yerli üretimin farklı ürünlerce ya hiç olmaması ya da yetersiz olması başka ülkeden bu malın teminini zorunlu kılar. Nitekim kaynakların ülkelere dağılımı aynı çeşitte ve miktarda değildir. İhtiyaç duyulan farklı yer altı ve yerüstü kaynaklarının karşılanması için ticaretin ve nakliyenin yapılması gereklidir (Ekici, 2008, s.57-67). Bu nedenle tarihi süreç içinde coğrafi mekân üzerinde ticaretin rotasını çizmek ve ikmal noktalarını belirtmek lojistik ile coğrafya arasındaki bağı göstermek bakımından önemlidir.

4.LOJİSTİK FAALİYETLERİN COĞRAFYA ÜZERİNDEKİ TARİHİ SEYRİ

Terim olarak “lojistik” üzerine tarihte bilinen ilk uygulamalar askeri alanda olmuşsa da insanlık tarihi boyunca değişik ihtiyaçlara cevap vermek için ilkel üretim ekonomisinden yoğun üretime geçişle birlikte lojistik faaliyetler kendini daha fazla göstermiştir (Karacan, S., vd. 2011). Dünya üzerinde farklı mekanlar arasında ticaretin gerçekleşmesine bağlı olarak ulaşım ve konaklama noktaları önemli olmuş, bu akışım zamanında ve güvenli olarak gerçekleşmesi üzerinde durulan bir gerçeklik arz etmiştir. Bu durum dünyanın her bölgesinde olduğu gibi Anadolu coğrafyası için de geçerlidir. Nitekim Anadolu, ilk çağlardan itibaren Asya ile Avrupa arasındaki konumu nedeniyle önemli kervan yolları üzerinde yer almış ve ulaşım bakımından önemini korumuştur. Anadolu’da kurulmuş medeniyetlerin pek çoğu gibi Selçuklu ve Osmanlı devleti de, ticareti geliştirmek ve teşvik etmek için buldukları yerlerde bir pazar yeri özelliği taşıyan, civardaki köy ve şehirlerin üreticilerinin mallarını buraya getirerek pazarladıkları ve kervancıların konakladıkları yerler olan kervansarayları desteklemiştir. Yine Akdeniz çevresinde kervan ticareti deniz ulaşımı ile yakından ilgili olmuş, ticari amaçla nehirlerden yararlanılmış ve Nil, Tuna, Menderes, Fırat ve Dicle üzerinde ekonomik yönden değeri olan mallar taşınmış, bu nehirlerdeki durak noktaları önemli ticari merkezler olmuştur. Ayrıca Hindistan üzerinden gelen ticari mallar Basra

Körfezi'ne, oradan Şam, Halep, Mısır ve diğer Kuzey Afrika ülkelerine gönderildiği gibi Basra ve Bağdat'tan Trabzon limanına ve oradan Avrupa'ya nakliyat yapılmıştır (Taşdemir, 2012, s.13-37). Bunun yanında Osmanlılar döneminde Cenevizliler ile yapılan ticarete bakır, şap, pamuk, kumaş, balmumu, baharat, sabun, kereste ve tahıl önemli bir paya sahip olmuştur. Yine belirtmek gerekir ki 14. yüzyılda ve 15. yüzyılın ilk yarısında Doğu Akdeniz ve batılı şehir devletleri arasındaki ticarete en önemli mallardan birisi tahıl olmuş ve batıdaki şehir devletlerinin devamlılığı için hayati önem taşımıştır (Fleet, 2009). Bu durum malların sorunsuz bir şekilde istenilen noktalara ulaştırılabilmesi için önemli yolların ve güvenli ikmal ve konaklama merkezlerinin oluşmasına sebep olmuştur. Ayrıca ticaret yollarının geçtiği yerlerin ve önemli durak noktalarının gelişmesine olanak sağlamıştır.

Coğrafi keşiflerin nedenleri arasında da lojistik faaliyet süreçlerinin gerçekleşmesinde “doğru malzemenin, doğru yerde ve doğru fiyatla sağlanması” (Ceran, Y., vd. 2007;153-175) önemli bir etken olmuştur. Çünkü coğrafi keşiflerin nedenleri arasında ipek ve baharat yollarının Osmanlı Devleti'nin eline geçmesi ve malların Avrupalıların eline geçinceye kadar birkaç el değiştirerek pahalıya mal olması önemli bir neden olmuştur. Bu durum ise Avrupalıları daha ucuz maliyetle Osmanlı devleti üzerinden nakliyesi yapılan mallara ulaşmak için yeni yollar aramaya sevk etmiştir. Çünkü bu yollardan İpek Yolu, Çin'den başlamakta ve Hazar Denizi'nin kuzey ve güneyinden geçerek bir kolu Kırım limanlarına diğer kolu Trabzon ve İstanbul'a ulaşıyordu. Baharat yolu ise Hindistan'dan başlayarak Kızıldeniz yoluyla Süveyş'e ve kuzeyde Suriye limanlarına güneyde ise İskenderiye'ye ulaşıyordu. Böylece malların nakliyesinde Avrupalılar Osmanlı devletine bağımlı hale gelmişler ve daha yüksek maliyetler ile bu yollardan gelen mallara ulaşmaya başlamışlardı. Ancak Coğrafi keşifler ile Ümit Burnu dolaşarak Hindistan'a varılınca Baharat Yolu önemini kaybetmeye başlamıştır. Bu durum yeni liman ve yeni ticaret merkezlerinin doğmasına, yeni konaklama merkezlerinin oluşmasına neden olmuştur. Hatta bu önemden dolayı Hint Okyanusu'nda hâkimiyet kurması nedeniyle Portekizliler ile Osmanlılar arasında mücadele kendini göstermiştir. Nitekim Coğrafi keşiflere bağlı olarak ticaret yolları yön değiştirmiş Akdeniz limanları ile İpek ve Baharat yolları önemini yitirmiştir. Buna karşılık yeni yollar üzerindeki Hint Okyanusu

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

kıyılarında bulunan limanlar önem kazanmıştır (Güven, 2010, s.333-382). Bu durum lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesi esnasında ticaret kadar ulaştırma ve nakliye işleminin gerçekleştirilmesinde ucuza mal elde edebilmenin değerini yansıtmaktadır.

Diğer yönden Ortaçağ Avrupa'sında altın ve baharat Avrupalıların ticaret ve bu yolla zenginlik arayışlarının bir vasıtası olmuştur. Ayrıca temel bir madde olan hububatı bile Fas ve Atlantik adalarından alan Avrupa bir yönü ile bu coğrafyalara bağımlı kalmış ve bu malları Avrupa'ya getirebilmek için ticaret ve ulaştırma faaliyetlerini önemsemek zorunda kalmıştır. Aynı şekilde şeker Akdeniz adalarında, Sicilya ve İspanya'nın uygun bölgelerinde yetiştirilmiş fakat artan talebe bağlı olarak yeni üretim alanları açılmış, Madeira ve Kanarya adalarında sonra 15. yüzyılın sonlarında Gine Körfezindeki Sao Thome adasında ve daha sonra da günümüze kadar devam etmek üzere Atlantik'in öte yakasında Brezilya'da ve Batı Hindistan'da önemli bir ticari mal olmuştur. Kurutulmuş ve tuzlanmış Morina balığı da, Portekiz'in, Avrupa'nın geri kalan kısmıyla yaptığı ticarete önemli bir kalem oluşturmuştur (Arnold, 1995). Dolayısı ile eski çağlardan bu yana mal alım satımı yapılmış, bunların getirilip götürülmesi ülkeler arasında önemli konulardan birisi olmuştur. Bu ticari malların elde edildiği coğrafyalardan tüketildiği bölgelere nakledilmesi ancak gerekli lojistik alt yapının var olması ile gerçekleştirilebilmiştir.

5.TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK COĞRAFYASI

Bir coğrafyada lojistiğin faaliyetlerin gelişmesi, ülkelerin lojistik olanak ve yetenekleriyle yakından ilgilidir. Dünyanın bazı bölgelerinin, lojistik olarak başarılı olmalarında mükemmel lojistik olanaklara sahip olmalarının payı vardır. Ayrıca bir bölgenin lojistik değerlendirilmesi yapılırken “coğrafi konum, fiziksel yapılanma ve kurumsal altyapı” dikkate alınması gereken unsurlardır.

Türkiye coğrafyasını da lojistik bakış açısıyla ele aldığımızda önemli üstünlüklerinin var olduğu görülmektedir. Ülkemiz jeostratejik açıdan Asya ve Avrupa'da yer aldığı gibi Karadeniz ve Akdeniz arasındaki kavşak olma özelliğiyle ön plana çıkmakta ve üç kıtanın kesişim noktasındaki konumuyla değer kazanmaktadır. Bu yönüyle Türkiye; Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için bir dağıtım ve toplama merkezi olabilme

yeteneğine sahip uluslararası lojistik açısından çok uygun bir konumdadır (Tanyaş, M., vd. 2010;13). Bu konumuna bağlı olarak Türkiye gerek coğrafi özellikleri ve jeopolitik konumu, gerekse bulunduğu bölgedeki yaklaşık 450 milyon civarındaki nüfusuyla dünyada lojistik alanda bir merkez sayılabilecek potansiyele sahiptir. Çünkü Türkiye, kıtalar arası köprü vazifesi gördüğünden malların ulaştırılmasında müşterilerin önem verdiği iki temel konu olan maliyet ve zaman bakımından avantajlı bir noktadadır (Tanyaş, M., vd. 2012;22). Dolayısı ile Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konumu ve dünyada oluşan pazarlar dikkate alındığında uluslararası alanda ülkemizin lojistik önemi oldukça fazladır.

Bununla birlikte lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesi için sadece coğrafi konumun yeterli olmayacağı aşikârdır. Bu bakımdan Türkiye ele alındığında ise ülkemizin lojistik hizmetler bakımından fiziksel ve kurumsal altyapı eksikliklerinin var olduğu görülmektedir (Tanyaş, M., vd. 2010;13).

Bu bağlamda Türkiye geneline baktığımızda liman ve hinterlant çerçevesinde yapılan taşımaların %95'inin karayolu ile gerçekleştiği görülmektedir. Bu durum ülke sınırları içindeki demiryolunun payının artırılması durumunda lojistik etkinliği artıracak bir açılım getirme özelliğine sahiptir. Bunun yanında Türkiye'nin, coğrafi konumuna uygun olan ülke genelindeki ulaşım türlerini tümleşik olarak kullanabilen önemli merkez noktaları oluşturulması, lojistik sahaların gelişmesine neden olacaktır (TUSİAD, 2007). Günümüzde gelişen şartlara bağlı olarak modern bir limanın aynı zamanda iyi bir lojistik dağıtım merkezi olduğu kabul edilmektedir ki Türkiye'nin de bu yönde atılımlar yapması gereklidir.

Bununla birlikte Türkiye'de de lojistik sektörü son yıllarda hızla gelişmekte, yeni yatırımlar yapılmakta ve çeşitli lojistik okulları açılarak kalifiye eleman ihtiyacını karşılamaya yönelik faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Ancak Türkiye'nin Avrasya coğrafyası üzerinde var olduğu, kıtalar arası ulaştırma ve taşıma yollarının kavşağında yer aldığı düşünüldüğünde, bu bölgede çok büyük ölçekli bir lojistik merkez olma imkânının var olması açısından yatırımların henüz yetersiz olduğunu ortaya koymaktadır. Bu nedenle Türkiye'nin fiziki, teknolojik altyapı ve nitelikli işgücü düzeyini daha yukarılara çıkarmaya ihtiyacı vardır (İTO, 2006). Bu duruma bağlı olarak Türkiye'nin lojistik

alanındaki açıklarını gidermesi, coğrafyasını doğru biçimde kullanması ve nitelikli işgücü ile küresel ölçekte rekabet edebilir konuma gelmesi uzun vadede büyük fırsatların anahtarı olacaktır.

6.LOJİSTİK COĞRAFYASI VE NAKLİYE

Ekonomik faaliyetlerin yerküre üzerinde kendini göstermesinden bu yana üretilen malların nakliyesi önemli bir konu olmuştur. Yüklerin nakledilmesi gerek su yollarıyla yollarıyla gerekse hayvanlar vasıtası ile yapılmış, nakliye ticaretin ayrılmaz bir parçası olmuştur. Sanayileşme ile başlayan büyük miktarda mal üretimi, dünya ticaretini temelden etkilemiş ve nakliyenin önemini daha fazla ön plana çıkarmıştır. Bu duruma bağlı olarak lojistik ticaretin ayrılmaz bir parçası haline gelmiş ve ticaretin gerçekleşmesi amacıyla ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar bir üstünlük sağlama vasıtası olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu durum lojistik faaliyetlere duyulan ihtiyacı ve önemi beraberinde getirmiştir.

Ayrıca lojistik perspektif açısından incelendiği zaman, firmaların başarılı olup olamayacaklarını, pazarda kalıcı olup olamayacaklarını belirleyen temel unsurların başında kendilerinden istenilen ürünleri tam olarak, istenilen sürede ve istenilen miktarda müşterilerine ulaştırıp ulaştıramadıklarına bağlıdır (Öz, 2011, s.141-155). Bu durum lojistik bakımdan nakliyenin önemine işaret etmektedir ki lojistik coğrafyası açısından nakliye faaliyetinin değerini göstermektedir. Çünkü ulaştırma ister yerel ölçekte olsun ister küresel boyutta olsun hammadde ve ürünün alınıp tüketiciye ulaşmaya kadar farklı aşamalarda lojistik faaliyetler ile birlikte ilerlemekte ve coğrafi mekân üzerinde yer değiştirme süreci gerçekleşmektedir.

Bununla birlikte lojistik faaliyetlerin gelişmesi için nakliyenin gerçekleştirilmesi temel bir yapıtaşdır. Nakliye yâda ulaştırma faaliyeti, hammaddenin üretim sahasından alınıp coğrafi mekân üzerinde lojistik destek ve imkânlar kullanılarak tüketim merkezlerine yer değiştirme işlemlerini içerir. Bu aşamada şu bir gerçektir ki hammaddenin üretim tesislerine veya ürünün piyasaya ulaşmasında uygun ulaşım sistemleri seçilmediği takdirde ürünün fiyatının yükselmesine neden olmakta ve pazara intikal sürecinde kayıplara sebep olup, rekabette önemli avantajlar kaybedilmektedir (Murat, s., vd. 2010). Bu bakımdan nakliye işlemi gerçekleştirilirken lojistik bakımdan değer taşıyan terminallerin bulunduğu yerler ve bunların özellikleri önem arz etmektedir. Ayrıca bir

bölgede yer alan hammaddelerin çeşidi, üretilen malların nitelikleri ve tüketim sahları arasındaki bağlantıları bilinmesi gereken özellikler olarak ön plana çıkmaktadır.

Bu yönü ile dünya coğrafyası ele alındığında hammadde ve ürünlerin yeryüzüne eşit miktarda dağılmadığı bir gerçektir. Bu nedenle hammaddenin ve üretilen malların pazarlara ulaştırılması günümüzün lojistik sektörünün küresel boyutta yoğunluk kazanmasına neden olmaktadır. Dolayısı ile üretilen mallar bir taraftan bölgesel ölçekte pazarlara taşınırken diğer taraftan dünyanın farklı coğrafyalarından gelen talepler nedeniyle geniş alanlara sevk edilmektedir. Bu durum farklı bölgeler arasında çeşitli ulaşım sistemleri ile malların nakliyesini önemli hale getirmektedir. Bu bağlamda lojistiğin tedarik zinciri dâhilinde hammadde satıcılardan alınarak perakendecilere ve tüketicilere ulaştırılmaktadır. Böylece hammadde durumunda olan ve üretim sahasında bulunan mallar dağıtım sürecine katılmakta buna bağlı olarak malzeme ve bilginin transferi gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte günümüzde üretici firmaların büyük bölümünün faaliyetlerini ulusal sınırlar dışında sürdürdüğü düşünüldüğünde, yapılanmalarında bu boyutta olması gerekliliği ortaya çıkmaktadır (Akyıldız, 2004, s.1-22). Dolayısı ile lojistik faaliyetlerin küreselleşen dünyada önemi gittikçe artmakta ve lojistiğe konu edinilen malzemenin dağıtımı değer kazanmaktadır.

Ayrıca değişen ve gelişen dünya şartları içinde ele alındığında küreselleşmeye bağlı olarak yerel ve uluslararası pazarlara güçlü bir alternatif sunulması büyük önem arz etmektedir (Küçük, 2011, s.27-40). Çünkü dünyada mal ticaretinin gelişmesinde bölgelere göre önemli farklılıklar yaşanmaktadır. Örneğin günümüzde Çin'in uluslararası pazarlarda elde ettiği başarının etkisiyle çevresinde bir lokomotif olmuş, Asya ülkeleri arasındaki ticaretin artmasına bağlı olarak başta ABD olmak üzere diğer bölge ülkelerinin bu bölgeden yüksek ithalat taleplerine yol açmıştır. Çin'in, Asya'da en büyük ithalatçı ve ihracatçı konumuna gelmesi ve dünya ihracatında üçüncü sıraya yükselmesiyle birlikte mal ticaretinde önemli gelişmelere bağlı olarak bu bölgedeki lojistik faaliyetlere yönelik talep körüklenmiştir. Dolayısı ile bu ticari akışın hangi mallar ile nasıl taşındığı ve hangi pazarlara dağıtıldığı coğrafi mekân anlamında önemli sonuçları beraberinde getirmiş ve mekânsal hareketlilikteki önemli merkezler ön plana çıkmıştır. Bunun

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

gibi örneğin 2004 yılında dünyada mal ihracatında ilk beş sırayı alan Almanya, ABD, Çin, Japonya ve Fransa'nın coğrafi olarak farklı kıtalarda yer alması, bir yönü ile dünya ticaretinin ve lojistik faaliyetlerin giderek küreselleştiğini göstermektedir (İTO, 2006).

Şunu da belirtmek gerekir ki ticaretin daha serbest olarak dünyada gerçekleşmesi ve hacminin gittikçe büyümesi ile birlikte nakliye üzerinde yük artmış ve ulaşım sektörü daha fazla ihtiyaç duyulan bir alan haline gelmiştir. Örneğin gerek Rusya'daki ve gerekse Asya ülkelerindeki hızlı büyüme lojistik sektörüne yeni imkânlar getirmiştir. Aynı şekilde Hindistan'ın son dönemde önemli oranda gelişmesi ile bu ülke ile ticaret hacimleri artmış ve lojistik sektörüne yeni fırsatlar sunmuştur. Bu bakımdan pek çok ülkede "lojistik merkezi" veya diğer bir isimle "yük köyü" kurulması önemli bir gelişme olarak lojistik sektörüne girmiştir.

Dolayısı ile lojistik coğrafyası açısından nakliyenin öneminin anlaşılması için hem yerel hem de küresel ölçekte konuya yaklaşmak, ulaşım sistemlerinin önemini ekonomik, sosyal ve çevresel faktörler göz önünde bulundurarak değerlendirmek gerekir. Bir başka deyişle lojistik sistemlerin gelişimi, ulaşım sistemlerinin gelişimi ile yakından ilgili olduğundan nakliyenin de gerçekleşmesinde dikkate alınması gereken temel unsurlardandır. Ancak çeşitli ulaşım türlerinin kullanılması ve bir biriyle bütünleşmiş şekilde çalışması hem ulaşım maliyetini azaltmak için hem de lojistik faaliyetlerin daha kolay gerçekleşmesi için gereklidir. Bu bakımdan lojistik coğrafyasının bu konuları ele alması ve değerlendirmesi önemli bir gereksinim olarak kendini göstermektedir.

7.LOJİSTİK COĞRAFYASI VE YER SEÇİMİ

İşletmelerin coğrafi arazi üzerinde yerleşim dağılımı lojistik etkinlikte önemli bir faktördür. Coğrafi olarak pazar alanları arasında dengesizliğin varlığı kuşku duyulmayacak bir gerçektir. Bu nedenle her işletmenin yerleşim planını titizlikle yapması gerekmektedir. Benzer durum coğrafi konum dengesizliğinden kaynaklanan hammadde ve bütünleyici parça pazarlarında ve arz kaynaklarında da görülür. Coğrafi olarak bir işletmeye ait tesislerin yerleşim dağılımı, ürünlerin ve malzemelerin geldiği veya geçtiği tesisler zincirini oluşturur ki bu durum yerleşim yerinin iyi seçilmiş olmasıyla diğer işletmelere göre rekabet üstünlüğü sağlamaktadır (Timur, 1988, s.30-37).

Bu bakımdan yeni bir işletme kurulurken, en önemli işlerden biri, kuruluş yerinin belirlenmesidir. Çünkü kuruluş yeri, işletmenin faaliyette bulunacağı yer olduğundan, maliyetlerin temel belirleyicisi ve hizmetin sunulma düzeyini etkileyen ana unsurdur. Özellikle lojistik işletmelerde, taşıma maliyetleri önemli bir maliyet kalemi oluşturduğundan, kuruluş yerinin önceden doğru belirlenmesi uzun dönemde maliyetlerin minimize edilmesinde belirleyici olmaktadır (Küçük, 2011, s.40-41). Örneğin Avrupa'daki lojistik merkezlerin büyük çoğunluğu üretim ve tüketim merkezlerine yakın, taşımacılık ve dağıtım faaliyetlerinin merkezinde, ulaşım türlerinin tümünü kullanabilecekleri alt yapıya sahip kilit noktalarında yer almaktadır. Bu bakımdan bir lojistik merkezin coğrafi mekânı seçilirken, üretim merkezlerine, tüketim merkezlerine, havaalanı ve liman gibi ulaşırma merkezlerine ve demiryolu ve otoyollara yakın olması dikkat edilmesi gereken noktalaradır. Ayrıca sosyoekonomik faaliyetlerden çevresel etmeneler, kentsel trafik etkisi, ekonomik yaşam düzeyi etkisi ve afetlerin lojistik faaliyetlere etkisi dikkate alınması gereken faktörlerdir (Filik, 2011, s.199-2003). Bununla birlikte bir işletme kurulduktan sonra varlığını devam ettirebilmesi ve gelişebilmesi için uygun yer koşullarını taşıması gerekir. Burada özerinde durulması gereken, coğrafi bir mekân olan arazi parçasından çok, işletmenin yaşamını devam ettirdiği bölgenin niteliksel özelliklerinin bulunmasıdır (Alpugan, 1996, s.141).

Ayrıca fabrikanın yeri de zaman için değişiklik gösterebilir. Örneğin vasıfsız ve ucuz işçiye ihtiyaç duyan bir cins dokuma endüstrisi ilk kuruluş yeri olarak örneğin pamuk gibi bir ürünün yetiştirildiği tarım bölgelerini daha karlı ve tercih edilir bulurken, teknolojik gelişmelere bağlı olarak işletmenin kalifiye eleman ihtiyacını karşılayan ve bölgesel ücret şartları daha iyi olan şehir yakınlarını tercih edebilir. Bu bakımdan başlangıçta ideal fabrika kurulma şartlarını taşıyan bir fabrika yeri zamanla değişen şartlar, çevresel durum, talep kaynaklarının yeri ve hacmi ile bu niteliğini kaybedebilir (Kobu, 1979).

Bu bakımdan işletmelerin kuruluş yeri seçerken dikkate almaları gereken faktörler vardır. Bunlardan bazıları şunlardır:

- a. Pazar: Tedarik sürecinde doğal kaynaklara yakınlık önemli olduğu gibi maliyetin artmaması için pazara yakınlık önemlidir.

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

b. İklim Koşulları: Üretim yapılacak ürün türü ve iklim koşulları dikkate alınmalıdır. Bu bakımdan iklim koşulları, ısınma giderlerini de kapsayacak ve kuruluş yeri faktörünü etkileyecektir. Bu açıdan bazı ürünler hiç masrafsız olan güneş ısı ile doğal olarak gerçekleştirilmektedir. Ancak sıcaklığın yetersiz olduğu yerlerde bu durum fırınlarda gerçekleştirildiğinden maliyete yansımaktadır.

c. İşgücü: Bilgi ve teknolojisi kullanabilecek işgücü önemli bir faktördür. Bu bakımdan nüfusun yapısı önemlidir. Sektöre göre ihtiyaç duyulan eğitilmiş elemanların bulunması ve ücret durumları dikkate alınması gereken unsurlardır.

d. Teşvikler ve Altyapı: Ülkelerin teşvikleri farklı coğrafi bölgeler için avantaj sağlayıcı olabilmektedir. Örneğin ülkemizde her bölge aynı düzeyde alt yapı imkânlarına sahip değildir. Devlet teşvikleri de bu bölgeler için farklılık göstermektedir (Küçük, 2011, s.42-45).

e. Hammadde: Modern sanayinin en önemli özelliklerinden birisi çok miktarda hammadde kullanmasıdır. Bu nedenle hammaddelerin ekonomik olarak elde edilebilecek bir lokasyonda bulunması gerekir. Örneğin çimento fabrikaları hammaddenin değerinin düşük olması buna karşılık taşıma maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle hammaddeye yakın çevrede kurulurlar. Yine hammaddenin kısa sürede bozulabilir olması da tesislerin hammaddeye yakın yer almasına neden olmaktadır. Ancak genellikle yükte hafif ancak değerinde ağır gelen hammaddeler, kuruluş yeri daha elverişli olan yerlere taşınarak buralardaki tesislerde işlenirler.

f. Su: Sanayinin özelliğine göre su ile soğutmaya veya su buharına ihtiyaç duyulan bir sektörde su kaynağına yakın olma önemli bir faktördür (Tümertekin, E., vd. 1997).

g. Arazinin Topoğrafik Yapısı: Tesislerin kurulacağı yer, çok engebeli ise tesislerin yapımını artıracığı için daha düz yerlerin seçilmesi gerekir. Bunun gibi dağlık alanlar genellikle hayvansal ürünlerin ticareti ile ön plana çıkarken ovalık sahalar ve kıyı alanlarında tarım ürünleri yaygınlık göstermektedir. Ayrıca yeryüzü şekilleri bakımından arızalı bölgelerde tarla tarımı yerini madencilik, ormancılık ve hayvancılık gibi faaliyetlere bırakmaktadır. Dolayısı ile bu bölgelerde elde edilen ürünler sanayi bölgelerine gönderilirken, bu bölgelere de mamul maddeler ve gıda ürünleri nakliyesi yapılmaktadır (Özey, 2013, s.84).

h. Ulaşım: Ulaşım şartları özellikle lojistik işletmelere için temel faktördür. Bu bakımdan örneğin ülkemizde demiryolu ulaşımı, en ucuz ulaşım türüdür. Yarı mamul ve mamul maddelerin taşınmasında demiryolundan yararlanılması avantajlar sağlamaktadır. Limanlara ve otoyollara yakınlık gibi, deniz ve karayolu alternatif ulaşım imkânlarının bulunması, işletmelere rekabet avantajı sağlayıcı etmenlerdendir. Lojistiğin önemini gösteren bir örnek verecek olursak, televizyon cihazının istenilen zaman ve yerde olması gerekmektedir. Bir firma çok reklam yaptığı televizyon cihazını piyasada ki talebin en yüksek düzeye ulaştığı sırada satıcılara ulaştıramaması rakip firmaların pazarın büyük kısmını kendilerine bağlamasıyla sonuçlanabilmektedir (Newman, 1979, s.94).

i. Enerji: Fabrikanın kurulacağı bölgenin seçimini etkileyen fiziksel faktörler arasında enerji kaynaklarına yakınlık önemli bir yer tutmakta ve enerji maliyetlerini etkilemektedir (Kobu, 1979, s.55). Bu bakımdan çok önemli miktarda enerji tüketen tesisler, ucuza istikrarlı enerji sağlayan sahalara yakın kurulurlar (Tümertekin, E., vd. 1997).

Bütün bunlardan dolayı bir işletmenin kurulacağı yeri seçilirken üç önemli aşamayı göz önünde bulundurmak gerekir. Bunlardan ilki fabrikanın kurulacağı bölgenin seçilmesidir. Böylece bu bölgenin yatırım ve tesislerin kurulacağı bölgenin özelliklerinin uygunluğu incelenir. İkinci aşamada bu bölge içinde yer alan diğer coğrafi sahalardan daha elverişli olan yer seçimidir. Örneğin birinci aşamada Marmara Bölgesi seçilmişse, bu bölge içinde yatırım açısından daha uygun şartları taşıyan Tekirdağ kıyı şeridinin seçilmesi gibi. Son aşamada ise seçilen bu yer üzerinde fabrikanın kurulacağı arazi parçasının elverişliliğinin incelenmesi gelir (Kobu, 1979, s.56). Dolayısı ile yerin uygunluğu sık sık gözden geçirilmesi gereken bir durumdur. Bu yönü ile lojistik coğrafyası açısından konunun ele alınması, avantaj ve dezavantajların değerlendirilmesi önemli bir ihtiyaç olarak kendini göstermektedir.

8.SONUÇ

Lojistik ile lojistik coğrafyası arasında ele aldıkları konular itibariyle büyük bir ilişki vardır. Lojistik coğrafyası, lojistiğe konu edinilen faaliyetler ile coğrafya biliminin konularının kesiştiği konuları, coğrafya bilimi verileri ile ele alıp bu sahada görülen her bir kalemin değerlendirilmesini içermektedir. Bu yönü ile lojistik coğrafyası,

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

ekonomik coğrafya ve ulaştırma faaliyetlerinin ortak sahası üzerinde bulunma özelliği taşır. Dolayısı ile dünyanın her hangi bir bölgesinden, hangi önemli lojistik merkezler vasıtasıyla, hangi yollarla ve hangi yüklerin taşındığı coğrafi bir yaklaşımla ele alındığında lojistik coğrafyasının konusu içinde yer alır. Başka bir deyişle lojistik coğrafyası, ticaret coğrafyası ve ulaşım coğrafyasının konularını lojistik sektör çerçevesinde birleştirici ve sentez yapıcı bir mahiyete sahiptir.

Lojistik, son yıllarda hızlı gelişen bir sektör olarak bölgesel ve küresel ölçekte kendini göstermektedir. Yerküredeki ekonomik değeri olan yer altı ve yer üstü kaynakların yeryüzüne eşit olarak dağılmaması ve dünyanın değişik ülkelerinde farklı sektörlerin daha fazla gelişmiş olması nedeniyle alış veriş yapılmakta ve çeşitli yollarla nakliye hizmetleri gerçekleştirilmektedir. Bu bakımdan işletmelerin dünya üzerindeki önemli ticari yolları dikkate alarak ulaştırma faaliyetlerini yürütmesi ve taşımacılık hizmetlerini gerçekleştirmeleri gerekmektedir.

Şüphesiz yeryüzünün her kısmı aynı derecede ulaştırma için elverişli değildir. Bunun gibi her ülkenin havayolu, denizyolu, karayolu ve demiryolu olanakları aynı düzeyde değildir. Ancak genel olarak gelişmiş ülkelerde ve bölgelerde ulaşım imkânları daha ileri düzeydedir ve nakliye faaliyetleri daha kolay gerçekleşmektedir. Bu bakımdan işletmeler tesislerini kurarken coğrafi şartları ve lojistik olanakları dikkate alarak gerçekleştirmek durumundadır. Bu bağlamda lojistik coğrafyası açısından konuya yaklaşmak ve bu perspektifle değerlendirmelerde bulunmak kısa ve uzun vadeli lojistik faaliyetlerin sonuçları için faydalı bir yaklaşım kendini göstermektedir.

Nitekim dünya üzerinde bazı bölgelerde hammadde, üretim ve lojistik faaliyetler yoğunlaşmaktadır. Bu duruma bağlı olarak önemli taşıma yolları ve güzergâhları stratejik önem kazanmaktadır. Bu bakımdan Türkiye, üç kıtanın kesişme noktasında yer alması ve önemli yolların geçtiği güzergâhta bulunması nedeniyle gerek tarihte gerekse günümüzde lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde ön plana çıkmaktadır. Bununla birlikte Türkiye'nin küresel boyutta lojistik aktör olması ve bu sektörden daha fazla pay alabilmesi için altyapı çalışmalarına ağırlık vermesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Akyıldız, M., (2004). “*Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye’deki Kullanım Biçimleri*” Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 6, Sayı 3, s.1-22.
- Alpugan, O., (1996). *İşletme Bilimine Giriş*, Derya Kitapevi, Trabzon.
- Arnold, D.,(1995). *Coğrafi Keşifler Tarihi*. Çev, Bahadır, O., Alan Yayıncılık, İstanbul.
- Askeri ve Teknik Sözlük. (1950), Genel Kurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- Ceran,Y., ve Alagöz, A., (2007). “*Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi*” Yönetim Bilimler Dergisi, sayı 5:2, s.153-175
- Ekinci, M. B., (2008). *Uluslararası Hizmet Ticaretinde Gelişmekte Olan Ülkeler ve Türkiye*. İTO Yayınları. İstanbul.
- Filik, F., (2011). *Lojistik Merkezlerin Rolü ve Önemi*. M. Tanyaş, ve K. Hazır (Ed.), *Lojistik Temel Kavramlar*. S.199-251. Çağ Üniversitesi Yayınları, Tarsus.
- Fleet, K., (2009). *Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*. Çev, Akpınar,Ö., Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- Gülen, K. G., (2011). *Lojistik Sektöründe Durum Analizi Ve Rekabetçi Stratejiler*, Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Güven, İ., (2010). *Yeni ve Yakınçağ*. İ. Güven ve Ü. Akagündüz (Ed.), *Uygarlık Tarihi*. s.333-382, Pegem Akademi Yayınevi, Ankara.
- Hançerlioğlu, O., (1982). *Ticaret Sözlüğü*, Remzi Kitapevi Yayınları, İstanbul.
- İstanbul Ticaret Odası., (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*, Entegre Matbaacılık. İstanbul.
- Karacan, S., ve Kaya, M., (2011). *Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme*, Umuttepe Yayınları. Kocaeli.

LOJİSTİK COĞRAFYASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

- Kobu, B., (1979). Üretim Yönetimi, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Küçük, O., (2011). Lojistik İlkeleri ve Yönetimi, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Murat, S., ve Şahin, L., (2010). Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Newman, W. H., (1979). Yönetim, İşletme Ve Kamu Yönetiminde Sevk Ve İdare. Çev, Sürgit, K., Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları, Ankara.
- Öz, M., (2011). “*Lojistikte Yeni Yaklaşımlar*” Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İİBF Dergisi. Sayı 1, s.141-155
- Özey, R., (2013). Ticaret Coğrafyası ve Küreselleşme, Aktif Yayınevi, İstanbul, s.84
- Tanyaş, M. ve İris, Ç., (2010). Türkiye Lojistik Raporu 2010, MÜSİAT Sektör Raporları, Mavi Ofset Basım Yayın, İstanbul.
- Tanyaş, M. ve Paksoy, T., (2012). Konya- Karaman Bölgesi, Lojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu 2012, MÜSİAD, Konya.
- Taşdemir, M., (2012). *Osmanlı'da Ulaşım*. V. Engin, A.Uçar ve O, Doğan (Ed), Çamlıca Basım Yayım, İstanbul.
- Timur, N., (1988). Sanayi işletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- Tümertekin, E., (1976). Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Tümertekin, E., ve Özgüç, N., (1997). Ekonomik Coğrafya, Küreselleşme ve Kalkınma, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- TÜSİAD., (2007). Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, Mikado Matbaacılık, İstanbul.