

TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET VE LOJİSTİKTE YENİ FIRSATLAR VE HEDEFLER®

Prof. Dr. Fehim BAKIRCI*

Doç. Dr. Abdullah TAKIM**

Arş. Gör. Abdullah TÜZEMEN***

Özet

Modern ekonomi tarihinde önemli bir dönüşüm yaşanarak küresel ticaretin ağırlık merkezi Asya-Pasifik bölgesine kaymaya başlamıştır. Bunun ekonomik olduğu kadar siyasal ve jeopolitik sonuçları da bulunmaktadır. Bu yeni durumla birlikte özellikle bu bölgeye yakın veya bölge geçiş yolu üzerinde/bağlantı yolu konumunda bulunan Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için önemli fırsatlar oluşmaktadır.

Tüketim maddeleri, gıda ve enerji talebinin hızla artması, bir yandan ticaret potansiyelini artırırken diğer yandan bu ticaretle ilgili aktarım ve ulaşım hatlarına olan talebi artırmakta ve alternatif imkanların ve fırsatların oluşmasına ve gelişmesine yön vermektedir.

© Bu çalışma III. Uluslararası Kafkasya Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi'nde özet bildirisi olarak sunulmuştur. 19-21 Ekim 2017, Kastamonu, Turkey.

* Prof. Dr. Fehim BAKIRCI Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü fehimi.bakirci@atauni.edu.tr / +90 442 231 1568

** Doç. Dr. Abdullah TAKIM Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü

*** Arş. Gör. Abdullah TÜZEMEN Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, abdullah.tuzemen@atauni.edu.tr / +90 442 231 21 12

Bu çalışmada bahsi geçen fırsatlar ele alınıp değerlendirildikten sonra ekonomik, sosyal ve siyasi açıdan güçlenen bir Türkiye için yeni hedeflerin neler olması gerektiği tartışılacak ve bu hedeflerle ilgili değerlendirmeler yapılacaktır.

Anahtar kelimeler: Dış Ticaret, Lojistik, Türkiye, Fırsatlar ve Hedefler

JEL: F – International Economics (F16)

JEL: R- Urban, Rural, Regional, Real Estate, and Transportation Economics (R4)

NEW OPPORTUNITIES AND TARGETS IN FOREIGN TRADE AND LOGISTIC IN TURKEY

Abstract

An important transformation in modern economy has occurred and balance of global trade has shifted towards Pacific Region. This situation bares economic consequences as well as political and geopolitical consequences. This new circumstance creates new opportunities especially for Turkey and other developing countries which are close to this region or have a passageway to this region.

Increase in demand of consumer goods, food and energy on one hand enhances trade potential and on the other hand boosts the demand for lines of communications and transfer and enables alternative possibilities and opportunities to occur and flourish.

In this study, opportunities that have been mentioned above will be discussed and evaluated and then, what kind of targets should be addressed for Turkey which gains momentum economically, politically and socially will be discussed and evaluated.

Key words: Turkey, Foreign Trade, Logistics, Opportunities and Targets

“...Yarışmaya yeni yarışma alanı kurulurken katılmak, yön verici olmak için kurucu olmak gerekir...Fırsatlar her zaman hazırlıklı, özgün düşüncesi, ufku ve iradesi olanlar için geçerlidir...”

(Xi Jinping)

I. GİRİŞ

Dünya ticaret hacmi giderek artmakta, küresel ve etkin lojistik alt yapısının bulunduğu ülkeler arasında gelişmektedir. Bununla birlikte modern ekonomi tarihinde önemli bir dönüşüm yaşanarak küresel ticaretin ağırlık merkezi Asya-

Pasifik bölgesine kaymaya başlamıştır. Bu durum ekonomik olduğu kadar siyasal ve jeopolitik sonuçlar doğurmuş, hepsinden önemlisi günümüz dünyasında lojistik sektörünün önemi artmış ve lojistik performans ve hizmetlerindeki farklılık rekabet avantajı olarak görülmeye başlamıştır.

Bu küresel gelişmeler bölgesel olarak geçiş yolu üzerinde/bağlantı yolu konumunda bulunan Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için önemli fırsatlar oluşturmaktadır. Özellikle lojistik operasyonların, taşıma, depolama gibi katma değerli işlemlerin yapılmasında oluşan yeni fırsatlar, iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ve ticaretin önündeki sınırlama ve engellerin kaldırılmaya başlamasıyla her geçen gün daha da artmakta ve yeni hedefler belirlenmesini veya hedeflerin revize edilmesini zorunlu kılmaktadır.

Türkiye jeostratejik açıdan Asya ve Avrupa ile Karadeniz ve Akdeniz arasında kavşak konumunda olan bir coğrafyaya sahiptir. Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için bir dağıtım ve toplama (aktarma) merkezi olabilme özelliği ile uluslararası lojistik açısından çok uygun bir konumdadır. Türkiye'nin batısında dünya ticaretinin %40'ının yapıldığı ve dünya nüfusunun %11'inin yaşadığı Avrupa, doğusunda ise, dünya ticaretinin %25'inin yapıldığı ve dünya nüfusunun %61'nin yaşadığı Asya yer almaktadır. Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasında stratejik bir köprü konumunda olması sektörel olarak potansiyeli yüksek bir alan olan lojistik ve taşımacılığı çok daha fazla ön plana çıkarmaktadır.

Mal, hizmet veya insan transferinin doğru lojistik uygulamalarıyla, sağlıklı bir şekilde, düşük zaman ve parasal maliyetle yapılabilmesi, teknolojinin de yardımıyla, küresel mal ve hizmet ticareti ve sermaye hareketlerinin hız kazanmasına ve yeni jeostratejik ve jeopolitik oluşumların ortaya çıkmasını sağlamıştır. Türkiye'nin coğrafik konumu, doğal olarak bu strateji ve politikaların odağında bulunmasına neden olmaktadır.

Türkiye'de son yıllarda hızlı gelişme gösteren lojistik sektörü, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiği birçok ekonomik hedefe ulaşılmasında oynayacağı temel roller itibari ile şüphesiz büyük önem taşımaktadır. Lojistik sektörünün Dünya'daki gelişimine paralel olarak oluşan fırsatları iyi değerlendirmesi ve hedeflerini bu gelişmelere göre belirlemesi gerekmektedir. Bu doğrultuda Türkiye'nin lojistikteki uluslararası konumunu güçlendirmesi, sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içindeki lojistik maliyeti yükünü azaltması ve nihai ürünlerin tüketim pazarlarına ulaşım süresini kısaltması ana stratejik hedefleri arasında yer almaktadır.

Türkiye’de lojistik sektörü istihdam açısından da ülke ekonomisini direkt olarak etkilemektedir. Lojistik sektörünün gelişimine bağlı olarak özel sektörde kurulan firmaların sayıları artmakta ve sektör büyüdükçe istihdam edilen personelin de sayısı artmaktadır. 1990 yılı ve sonrasında gelişen lojistik sektörü Türkiye’de turizm sektöründen sonra en fazla gelişim gösteren sektör haline almıştır.

Çalışmada temel amaç, küresel değişim ve gelişimlerin yönlendirdiği bir ortamda Türkiye’nin lojistik sektöründeki gelişme potansiyeli ve bu potansiyel ışığında muhtemel fırsatları değerlendirerek, geleceğe dair öngörüler ve hedeflere değinmektir.

II. DÜNYA’DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE EKONOMİK GELİŞMELER

Modern ekonomi tarihinde önemli bir dönüşüm yaşanarak küresel ticaretin ağırlık merkezi Asya-pasifik bölgesine kaymaya başlamıştır. 2016 yılında 74 Trilyon \$ olan küresel GSY Hasılanın %24’ü ABD, %15’i de Çin tarafından gerçekleştirilmiştir. 2030 yılında küresel hasılanın 200 Trilyon \$ olması ve Çin’in payının da %25-30’lar civarına yükselmesi beklenmektedir. Küresel hasılda Çin gibi Hindistan’ın da payı artmaktadır. Bu gelişmeler Asya-Pasifik bölgesinde yeni stratejik ve jeopolitik oluşumları ortaya çıkarmıştır.

Tüketim malzemeleri, gıda ve enerji talebinin her geçen gün hızla arttığı bölgede bunun bir sonucu olarak ulaşım ve aktarım hatları talebi de genişlemektedir. Taşınacak yük miktarının artması alternatif ulaşım imkanlarının ve fırsatlarının oluşmasına ve gelişmesine yön vermiştir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) raporlarına göre taşımacılık, hizmet sektörü içinde çok büyük öneme sahip bir alan olarak yerini korumaktadır. İşletme, iletişim (haberleşme), inşaat ve mühendislik, dağıtım, eğitim, çevre, finansman ve bankacılık, sağlık, kültür ve spor, turizm ve seyahatin yanı sıra lojistik operasyonlarını da kapsayan Ulaştırma Hizmetlerinin oranı yaklaşık %24 civarında gerçekleşmiştir. 1970’li yıllarda 3 milyar ton civarında olan deniz taşımacılığı, günümüzde yaklaşık 12 milyar ton civarındadır. 2030’lu yıllarda bu yükün 25 milyar tona yükseleceği öngörülmektedir (Gürdeniz, 2016).

Söz konusu bu gelişmeler; zaman ve kaynak kullanım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle özellikle Asya-Pasifik bölgesinden Avrupa’ya malların/yüklerin daha kısa sürede ve daha düşük maliyetle ulaşmasını sağlayacak alternatifler üzerinde yoğun çalışmalar ve alt yapı yatırımları yapmayı zorunlu kılmıştır. Bu bölgede 3PL pazarının parasal değeri 236 milyar dolar iken, ABD’de 170 milyar dolar ve Avrupa’da ise 156 milyar dolardır (MÜSİAD, 2013).

Diğer taraftan küresel büyüme halen zayıf ve kırılğan görünümünü sürdürmektedir. Küresel ekonomide düşük büyüme ortamı belirginleşmekte ve dünya büyüme oranları uzun dönem ortalamasının altında seyretmektedir. Ekonomik aktivite, gelişmiş ekonomilerde bir miktar yavaşlarken, gelişmekte olan ekonomilerde ise sınırlı bir toparlanma öngörülmektedir.

Küresel ticaret ve yatırımlarda belirginleşen yavaşlama eğilimi, uzun süredir devam eden zayıf küresel talep, azalan verimlilik artış hızı, düşük ücret seviyeleri, düşük ve istikrarsız emtia fiyatları, artan özel sektör borçluluğu, jeopolitik riskler ve siyasi belirsizlikler ile bankacılık sistemindeki sorunlar küresel ekonomiyi olumsuz yönde etkilemektedir. Birleşik Krallığın Avrupa Birliğinden referandumla ayrılma kararı (Brexit), bankacılık ve finansal piyasalardaki devam eden kırılğanlıklar ve artan gelir eşitsizliği gibi etkenler küresel ekonomiye ilişkin kaygıları daha da artırmaktadır. Söz konusu gelişmeler neticesinde Uluslararası Para Fonu'na göre dünya ekonomisi 2016 yılında yüzde 3,1 oranında büyümüş, 2017 yılında ise bir miktar toparlanarak yüzde 3,4 oranında büyüyeceği tahmin edilmektedir. Gelişmiş ekonomilerde büyüme, dünya rakamlarının altında seyretmektedir. Gelişmiş ekonomilerin 2016 yılında ortalama % 1,6 büyüdüğü ve 2017 yılında % 1,8 oranında büyüyeceği öngörülmektedir (Gürdeniz, 2016).

Euro Bölgesinde yakın geçmişte uygulanan varlık alım programının ve uzun süredir devam eden genişleyici para politikasının etkisiyle büyüme desteklenmiş ancak küresel finansal kriz kaynaklı sorunlar hala aşılamamıştır. Bölge ülkelerinde işsizlik yüksek ve enflasyon % 2 hedefinin altında seyretmekte, kredi talebi ve yatırımlar düşük düzeyini sürdürmektedir. Diğer taraftan Brexit kararı, kemer sıkma politikaları ve mülteci sorunu Birlik içinde politik gerilimi artırmakta ve Avrupa Birliği'nin geleceğine güveni azaltmaktadır.

Buna mukabil yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerin 2016-2017 yılları büyüme oranı % 4,5-5 civarındadır. Çin 2016 yılında % 6,7 oranında büyürken 2017 yılı tahmini % 6,5'dir. Hindistan'ın 2016 yılı büyüme hızı %7,6 olmuştur. Çin ve Hindistan hariç tutulduğunda ise 2016 yılında yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerin % 2 civarında büyüdüğü görülmektedir. Küresel kriz sonrasında ivme kaybeden dünya ticaret hacmi büyümesi, 2015 ve 2016 yıllarında keskin bir şekilde yavaşlamış, kırılğan küresel ekonomi ve düşük küresel ticaret birbirini olumsuz etkilemeye devam etmiştir. 2016 yılında dünya ticaret hacmi artışı % 2,3 iken bu oran 2015 yılına göre %3 düzeyinde gerilemeyi ifade etmektedir. Bu gelişmede Euro bölgesinde beklenen düzeyde canlanma olmamasının yanında Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerindeki ekonomik ve siyasi sorunların devam etmesinin, Çin'in yavaşlamış olmasının

önemli rolü olduğu söylenebilir. Bu oranın 2017 yılında % 3,8 olması beklenmektedir.

Son yıllarda büyüme ve dış ticaret anlamında hızlı bir büyüme performansı sergileyen, sosyalist piyasa ekonomisini öngören bir yönetim anlayışının hakim olduğu Çin; 56 farklı etnik grubun yaşadığı 1.370 milyar insanın yaşadığı bir ülke olarak, 2017 itibariyle ABD'den sonra 11.4 Trilyon \$ GDP ile dünyanın ikinci büyük ekonomisi haline gelmiştir. 2021 yılı itibariyle 100. yılını kutlayacak olan Çin Halk Cumhuriyeti orta halli bir refah toplumu olmayı hedeflemekte ve bu doğrultuda üretim güçlerini özgürleştirmeyi, sistemi yeniden yapılandırmayı ve ülke ekonomisine dinamizm kazandırmayı planlamaktadır. Yerli yabancı sermaye yatırımlarının ülke içinde ve dışında serbestleştirilmesi ve kolaylaştırılmasını, DTÖ'ne taahhütlerini yerine getirerek ticari ve ekonomik sorunları hızlı bir şekilde çözümlenmeyi ve yeni ticaret ve lojistik alanlarına yatırımlar yapmayı kararlaştırmıştır (Jinping, 2017). Çin günümüzde dünyanın en büyük enerji üreticisi ve tüketicisi konumunda, kömür, elektrik, petrol, doğal gaz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının üretiminin gerçekleştiği, yeni tedarik sistemlerine ihtiyaç duyulduğu bir dönemi yaşamaktadır. Onun için çok yönlü ve çok kaynaklı bir tedarik sistemi oluşturmaya şiddetle ihtiyaç duymaktadır. Bütün bu gelişmeler özellikle Çin kaynaklı ticaret ve ticaret yolları için önemli bir tarihi fırsat oluşturmaktadır. Çin'in kendisi de bunu bir fırsat olarak görmekte ve "Büyük Çin Rüyası" için uluslararası toplumdan kendini izole etmeden işbirliği ve iletişimi etkinleştirmeyi ve yerli ve yabancı kaynakları etkin bir şekilde kullanmayı hedeflemektedir. Uzun mesafeli, büyük kapasiteli modern dağıtım sistemi alt yapısı oluşturmak, yeni boru hatları, kara ve demir yolları ve depolama sistemleri kurmak için, Orta Asya, Orta Doğu, Amerika, Afrika ve Avrupa ile ilişki ve işbirliğini geliştirmek Çin'in stratejik bir öngörüsü haline gelmiştir.

Bahsi geçen bu öngörü doğrultusunda; Çin'in uluslararası toplumla ekonomik ve sosyal ilişkiler kurma isteği dünya ticaret ve lojistik sektörü açısından önemli bir gelişmedir. Bunu sağlamada "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "Tek Kuşak Tek Yol" (OBOR) projeleri hayata geçirilmiştir. Çin cumhurbaşkanı Xi Jinping'e göre bu projelerin aracılığı ile dünya ülkeleri birlikte gelişecek, oluşacak fırsatlar barışı güçlendirecektir. Bu anlamda cesur reformlara ve yeni adımlara ihtiyaç bulunmaktadır. Bölge ülkeleriyle ortak gelişim stratejileri ve ortak ulaşım ağları, bölgesel finansman altyapısını oluşturacak ve güçlendirecektir.

Taşımacılık Koridorları

Eski Doğu Blokunun çökmesi ve blok ülkelerinin serbest piyasa ekonomisine geçmeleriyle ortaya çıkan ekonomik, siyasi ve sosyal gelişmeler, Batı Avrupa ülkelerinin ulaştırma ve tedarik yöntemleriyle ilgili stratejilerini değiştirmeye mecbur bırakmıştır. Ulaştırma konusunda çok yönlü aktivitelere sahip pek çok AB üyesi Batı Avrupa ülkesi, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile entegre olmaya çalışmakla beraber, Asya pazarlarına ulaşmak için daha güvenli, hızlı ve ucuz ulaştırma olanakları ve güzergahları arayışı içine girmişler ve ulaştırma stratejilerinde önemli değişiklikler yapmışlardır. AB, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaştırma alanında işbirliği yapmak amacıyla "Pan-Avrupa" kavramını geliştirmiş, bu kapsamda 1991 'de Prag'da, 1994'de Girit'te ve 1997'de Helsinki'de yapılan I., II. ve III. Pan-Avrupa Konferansları sonucunda, 10 öncelikli koridordan oluşan Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı (Pan-European Network) (PEN) belirlenmiştir 4 nolu Dresden/Nuremberg-Prag-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul koridoru Türkiye'nin de dahil olduğu bir ulaştırma ağıdır (www.kgm.gov.tr).



Şekil 1. TEN-T ve PEN Ulaştırma Ağları

Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı (PEN), yapılan eklemelerle 29 projeye yüksek kaliteli otoyol ve karayolu hatlarından oluşan Trans-Avrupa Ağı'nı (Trans-European Network TEN) oluşturmaktadır. Trans-Avrupa demiryolu ağı ise, yüksek hızlı tren, kombine taşımacılık ve konvansiyonel demiryolu şebekelerini kapsamakta ve demiryollarının özellikle karayollarıyla rekabet edebileceği yerlerde demiryolu hatlarının oluşturulmasını hedeflemektedir.

Diğer taraftan, Avrupa-Asya Kara Köprüsü (Euro-Asian Land Bridge) adı altında Avrupa'dan Orta Asya'yı geçerek Doğu Asya'ya ulaşımı sağlayan yeni bir proje daha ortaya atılmıştır. Böylece, Pan-Avrupa ve TEN ile Trans-Asya koridorları birbirine bağlanmış olmaktadır (www.kgm.gov.tr/).

Bu koridorlar aynı zamanda aşağıda belirtilen ulaştırma ağlarıyla da bağlantı kurabilmektedir (Deloitte, 2012).

- Trans-Sibirya Koridoru (Moskova-Ekateringburg-Novosibirsk-Ulan Bator - Pekin),
- Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev/Moskova-Druzhba-Alashankou-Lianyungang),
- Trans-Asya Orta Koridoru İpek Yolu (İstanbul-Ankara-Tebriz-Tahran-Meshed-Sarakhs-Taşkent-Almatı-Aktogay-Druzhba-Alashankou-Lianyungang),
- Trans-Asya Güney Koridoru (İstanbul-Ankara-Tebriz-Tahran-Kerman-Zahidan-Hindistan-Nepal-Sri Lanka-Bengladeş-Myanmar-Tayland),
- TRACECA (Köstence-Poti-Bakü-Taşkent-Almatı-Aktogay-Druzhba-Alashankov-Lianyungang).

TRACECA, Avrupa Birliği tarafından 1993 Mayıs ayında 3 Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ile 5 Orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) Brüksel'de gerçekleştirilen bir konferansta başlattıkları bir projedir. Projeye 1996 yılında Moğolistan ve Ukrayna, 1998'de Moldova ve 2002'de de Türkiye, Romanya ve Bulgaristan katılmıştır (İGEME, 2013).

TRACECA Projesi, AB ile zengin kaynaklara sahip Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlayacak, fiziki altyapının oluşturulmasını amaçlayan, Avrupa'yı Asya ile birleştirecek bir Doğu-Batı Koridoru' dur. Bu proje, tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını izleyen kara ve demiryollarının, Hazar Denizi ile Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum Limanlarına bağlanan ve denizyoluyla Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa koridorlarıyla birleşen bir projedir. Böylece, TRACECA Koridoru, birbirini destekleyen, kara, deniz ve demiryolu olmak üzere 3 ulaşım modundan ibaret çok modlu bir ulaştırma ağıdır. Avrupa coğrafyasında düzenlemeye yönelik çalışmalar, esas itibarıyla AB, NATO ve OECD komisyonları tarafından yürütülmektedir. Bu çalışmalara daha sonra kurulan veya mevcut bazı ekonomik ve sosyal işbirliği örgüt ve kuruluşlar da destek vermişlerdir (Karadeniz Ekonomik İşbirliği, Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi, Uluslararası Karayolu Trafik Örgütü, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği, Uluslararası Karayolu Federasyonu, Uluslararası Demiryolları Birliği

(UIC), Avrupa Tren Forumu (FTE), Birleşmiş Milletler Asya ve Uzakdoğu Ekonomik Komisyonu (ESCAP) gibi (www.invest.gov.tr).



Şekil 2. TRACECA Rotaları

Viking Koridoru Projesi; 2002 yılında Litvanya, Belarus ve Ukrayna demiryolları, kargo liman işletmeleri, Klaipėda, Ilyitchovska ve Odessa limanları arasında imzalanmış demiryolu ve denizyolu taşımacılığını içeren bir karma taşımacılık projesidir. Proje ile Baltık Denizine kıyısı olan Litvanya'nın Klaipėda limanını demiryolu hattı ile Ukrayna'nın Karadeniz'e kıyısı olan Ilyitchovska ve Odessa limanlarına bağlanması amaçlanmaktadır. Proje dâhilinde faaliyette bulunan demiryolu hattına Viking Treni ismi verilmiştir. Viking Treni ile ilk konteyner taşımacılığı 2003 yılında başlamış ve toplam demiryolu hattı uzunluğu 1.734 km'dir. Viking projesi; Gürcistan, Ermenistan, Suriye, Bulgaristan, Yunanistan ve Türkiye gibi ülkelerin katılımı ile bir uluslararası karma taşımacılık projesine dönüşmüştür (Luică, 2013). (www.utikad.org.tr).



Şekil 3. Viking Treni geçiş güzergâhı

Viking Projesi ile Türkiye Kuzey ile Güney arasında köprü görevi üstlenecektir. Viking Projesi ilerleyen yıllar ile birlikte, İskandinav ülkelerini Baltık Denizi üzerinden Litvanya, Belarus ve Ukrayna demiryolu hattı boyunca Karadenize, Karadeniz üzerinden Samsun limanına ve Anadolu üzerinden Orta Doğu ve TRACECA koridoru ile bağlantılı olarak Kafkasya ve Orta Asya'ya bağlamayı planlayan önemli bir proje konumundadır (Butnorius, 2010).

Bu büyük projeler dışında; Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun katkısıyla 1977 yılında geliştirilmiş Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) projesi de Avrupa'nın en eski ulaştırma koridorlarından biridir. Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye projeye dâhil olan ülkelerdir. Projenin toplam uzunluğu yaklaşık 25.000 km'dir. TEM Projesinin Türkiye sınırları içindeki bölümü yaklaşık 7.000 km olup toplam uzunluğun yaklaşık %28'ini oluşturmaktadır (www.kgm.gov.tr).

Asya ve Avrupa arasındaki ülkelerde taşımacılık maliyetlerini azaltabilmek amacıyla oluşturulmuş Trans Asya Demiryolu (TAR) koridoru da bu anlamda Türkiye'nin de içinde bulunduğu coğrafyadaki küresel projelerden birisidir. Projenin Güney koridorunda yer alan Türkiye bu projeye 1996 yılında katılarak, toplam uzunluğu 11.700 km olan TAR-S1 kodlu demiryolu hattı ile Çin'in Kunming şehrinin Kapıkule'ye bağlantısını sağlamıştır. Kapıkule ile bağlantılı olarak da; Bulgaristan, Romanya, Macaristan ve Avusturya üzerinden Batı

Avrupa'ya ulaşım sağlanmaktadır (www.kgm.gov.tr).

Bütün bunlardan bahsederken yakın bir geçmişte dillendirilen “modern ipek yolu” kavramına değinmeden geçmek doğru olmaz. “Modern İpek Yolu” ifadesi yeni iktisadi, siyasi ve jeopolitik unsurlarla, uluslararası ticaret ağlarının Asya'dan Avrupa'ya, Amerika'ya yönelen ulaştırma ağını betimlemektedir. Bu ağ içinde;

- Petrol/doğal gaz boru hatları (17. YY. Rusya-Çin Çay Yolu'nun yerine),
- Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA),
- Kuzey Dağıtım Ağı (NSR, NDN),
- Kore-Sibiryaya Demiryolu (TKR, TSR),
- Körfez-Asya Modelleri,
- Deniz İpek Yolu (ASEAN Ülkeleri ile, 21. YY'ın İpek Yolu) yer almaktadır.

Burada küresel anlamda önem arz eden başka bir oluşumdan daha bahsetmek gerekir ki; bu da Çin'in 13. BYK Planında ağırlık vermiş olduğu OBOR (One Belt, One Road)'dur. Asya kıtasının Güney-Kuzay-Batı kıyılarını kontrol eden Şangay İşbirliği Örgütü gibi OBOR'da 21. Yüzyılın en önemli oluşumlarından biridir. Küresel GS Hasılası 31 Trilyon \$ olan toplam 65 ülkenin imza attığı OBOR; küresel nüfusun %75'ini, küresel ekonominin %60'ını, küresel enerji kaynaklarının %75'ini, küresel deniz yük taşımacılığının %50'sini kapsayan bir hacme sahiptir. 48 ülke bu oluşuma imza atmak için adaylık sırasında beklemektedir (www.lojiport.com).

OBOR'un oluşum içi ve dışı olmak üzere çeşitli hedefleri bulunmaktadır (Amiral, 2016). İç hedefleri arasında;

- Döviz rezervlerini etkin kullanmak,
- Çeşitli ekonomik reformları gerçekleştirmek,
- Küresel ekonomiyle geniş/derin entegrasyon kurmak,
- Endüstriyel gelişme ve sürdürülebilirliği sağlayabilmek,
- Enerji kaynaklarına daha güvenli, bol ve ucuza ulaşabilmek gibi hedefler sayılabilir.

OBOR'un dış hedefleri arasında da aşağıdaki hedefleri saymak mümkündür.

- Siyaset eşgüdümünü sağlayabilmek,
- Yetenekleri geliştirebilmek,
- Ticareti kolaylaştırıp, serbestleştirebilmek,
- Mali işbirliği oluşturabilmek ve
- Ulusların birbirine yakınlaşmasını sağlayabilmek.

OBOR kapsamında Asya-Pasifik hattında çeşitli ekonomik koridorlar bulunmaktadır. Bunlar arasında Çin-Moğol-Rus Baltık Koridoru, OBOR-Türkiye Orta Koridoru Önemli koridorlardandır. Özellikle OBOR-Türkiye Orta Koridoru, Çin ile Avrupa arasında 2017'de 600 Milyar \$'lık (2021'de 1 Trilyon \$ hedeflenen) bir ticaretin yapıldığı Hem Çin hem de Türkiye için önemli bir fırsatlar oluşturan bir koridordur. Mal ve yüklerin Hazar denizi geçişli olarak 12-15 günde Çin'den Avrupa'ya ulaşmasını sağlayan bu koridor önemli bir parasal ve zaman tasarrufu sağlayan proje olarak değerlendirilmektedir. Çünkü Çin-Avrupa hattında taşıma zamanını 8 haftadan bahsedildiği gibi 12-15 güne indirebilecek bir potansiyele sahiptir. Bu da ciddi bir zaman ve parasal maliyet (taşıma maliyeti) avantajı sağlamaktadır. Orta koridor; Edirne-Kars Hızlı Yük taşıma Treni, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Hazar Denizi-Bakü-Aktau-Kuryk-Türkmenbaşı Limanları, Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi, Samsun-Filyos-İskenderun-Mersin-Antalya-Çandarlı ve Marmara Limanlarına bağlantı hatlarını içeren geniş bir ağdan oluşmaktadır.

Çin, bu anlamda jeopolitik içerikli yatırımlar yapmaya hızla devam etmektedir. Örneğin Çin'in Kashi kentinden Pakistan'ı boydan boya geçip Gwadar limanına ulaşan demiryolu hattının 46 Milyar \$ dolarlık maliyeti tamamen Çin hükümeti tarafından karşılanmıştır (Amiral, 2016).

Yine Çin'in yeni bir deniz yolu rotasıyla, Süveyş kanalına alternatif oluşturacak, İsrail Ashdod-Hayfa-Eliat tren yoluyla, Kızıldeniz yoluyla Akdeniz'e ulaşma çalışmaları da devam etmektedir. Benzer şekilde KRA Kanalı ile Tayland-Çin hattı Malakka boğazına alternatif başka bir hat çalışmasıdır (Amiral, 2016).

Uluslararası Lojistikte Bölgesel Rekabet

Yukarıda bahsi geçen bütün bu koridorlar, gelecekteki altyapı çalışmalarına ve finansmanına temel oluşturacağından, gerek gelişmiş ülkeler, gerekse bölge ülkeleri arasında kıyasıya rekabete yol açabilecek bir potansiyeldedir. Bu rekabetin yönlendirmesiyle; 1 trilyonluk geliriyle GSYİH'nin %10'undan fazlasını üreten bir ulaştırma sektörüne sahip AB, kendi taşımacılık pazarını Avrupa'nın ötesine, Orta ve Uzak Asya'ya doğru genişletmenin gayreti içerisindedir (www.ibp.gov.tr). AB'de lojistik sektöründe istihdam edilen kişi sayısı 12 milyona yaklaşmakta, sektörle yakından ilgili altyapı, enerji, taşıt bakım onarımı, sigortacılık vb. hizmet sektöründe çalışanlar da dahil edildiğinde rakam, 18 milyona ulaşmaktadır (Marsh & McLennan Companies, 2013). Bu anlamda AB ülkeleri hem altyapı yapımlarına, hem ulaştırma araçları sanayiine, hem de taşımacılık ve lojistik hizmetlerine yönelik iş alanlarını genişletmeye çalışmakta, hem de Balkanlar ve Kafkasya'nın yanı sıra Asya'nın tümünde bir

güç olma amacıyla, bölge pazarlarıyla ticaret ve ulaştırma ilişkilerini genişletmeye çaba sarf etmektedir.

Bu rekabet ortamında ABD'nin de bu gelişmelere ilgisiz kalabileceğini düşünmek mümkün değildir. ABD, bölgedeki enerji kaynaklarını kontrol etmek ve bölgedeki ulaştırma faaliyetlerini yönlendirmeye çalışmaktadır. Benzer şekilde, bölgedeki her ülke de, ulaşım ile ilgili koridorların kendi toprakları üzerinden geçmesini veya daha fazla yer almasını, AB altyapı fonlarının finansman olanaklarından mümkün olduğu kadar çok yararlanmayı, bölge içine ve dışına yönelik taşımacılık faaliyetlerinden en büyük payı kapmayı hedeflemektedir.

TRACECA Projesi dışında kalan Rusya ve İran'la bu ülkelere destek veren Hindistan'ın hep birlikte gerçekleştirdikleri Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru girişimi de bu yönde atılmış bir adımdır. ESCAP bünyesindeki oluşumlardan biri olan Kuzey-Güney Koridoru, Kuzey Avrupa'yı Rusya Federasyonu ve Hazar Denizi üzerinden İran'ın Basra kıyılarına bağlayan, oradan da Hindistan'a ve diğer bölge ülkelerine uzanan bir koridordur (Karadoğan, 2011). Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru; Hindistan'ın Mumbai Limanı'ndan alınacak yükün, Hürmüz Bağazı'ndan İran'ın Bender Abbas Limanı'na deniz yoluyla getirilmesi, buradan İran içerisinde kara ve demir yoluyla Rusya'nın Astrahan Bölgesi'nde Hazar Denizi kıyısındaki Olya limanına taşınması ve oradan da Rusya toprakları ile Volga Nehri ve kanalları aracılığıyla Orta Avrupa ve İskandinav ülkelerine uzanmasını öngörmektedir (Yücel, 2012).

Bu çerçevede bölge ulaşımında etkinliğini arttırmaya çabalayan İran, yakın tarihte 3.000 yeni TIR satın almış, Hazar Denizi'nin güneyindeki 3 ayrı limanda toplam 40 milyon \$'lık yatırım yapmıştır. Benzer bir rekabetçi girişim de; Rusya Federasyonu'nun Kuzey Hazar'daki Astrahan, Ola ve Dağıstan'da 3 ayrı limana toplam 29 milyon \$'lık ve Kazakistan'ın Aktau Limanı'na toplam 76 milyon \$'lık yatırım yapmasıdır. Ayrıca, Rusya, ülkenin batısındaki ulaştırma altyapısı için 8 yıl içerisinde yaklaşık 170 milyar \$'lık yatırım yapmayı planlamış ve bunun büyük bir kısmını gerçekleştirmiştir. Böylece; Rusya, İran, Hindistan ve diğer bölge ülkeleri birlikte Kuzey-Güney Koridorunu kurarak Hindistan üzerinden taşınan malları İran ve Rusya kanalıyla Avrupa'ya ulaştırmak için ciddi yatırımlar yapmaktadırlar (www.utikad.org.tr).

Bölgesel olarak rekabette avantajlı ülkelere biri de Asya'nın parlayan stratejik ülkesi Kazakistan'dır. 22.000'e yakın yabancı şirketin faaliyet gösterdiği ülkede 1800 Türk Lojistik firması da yabancı sermaye iştirakli firmalar arasında sektörde çalışmalar yapmaktadır. Kazakistan, İran'la ortak lojistik şirketi

kurmakta, Çin ile 26 Milyar \$'lık 51 farklı projeyi gerçekleştirmeyi planlamaktadır. Bunun dışında Asya Kalkınma Bankası ulaştırma altyapısı için Kazakistan'a kredi sağlamaktadır. Yapılan altyapı projeleriyle Karadeniz'le Akdeniz kesintisiz olarak bağlanabilecek, sınır komşusu olarak Çin'in aktarma merkezi olacaktır (UND, 2017).

Bölgesel gelişmelerin dışında DTÖ'nün 2013 yılında Bali'de gerçekleştirilen Bakanlar Konferansında kabul edilen "Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması" önemli bir dış ticaret gelişim ve rekabet stratejisi belirlenmesini sağlamıştır. Bu durumdan en çok gelişmekte olan ülkelerin kazanç sağlayacağı ve üye ülke ticaret maliyetlerinin %9.6 ile %23.1 oranında düşeceği, ortalama ihracat süresinin 2 gün azalacağı öngörülmekte, gelişmekte olan ülkelerin toplam ihracatının yıllık olarak 170 ile 730 milyar \$ artacağı beklenmektedir. Bu anlaşma ile bir çok yeni firma ihracat yapabilecek hale gelecek, ihraç edilen ürün sayısı % 20 artarak, küresel ölçekte 750 milyar \$ ile 1 trilyon \$ arası bir ihracat düzeyine ulaşabilecektir (UND, 2017).

Kısaca; Dünya'da artık ekonomik odaklar değişmekte, gelişmişlik sıralamaları yeniden oluşmakta, yeni ve güçlü adaylar süper liglere aday olmaktadır. Çin; en büyük ekonomi olarak ABD'yi geride bırakarak, 2030 yılından önce dünyanın en büyük ekonomisi olabilecek durumdadır. Benzer şekilde 2050'li yıllarda Hindistan da bu gelişme hızıyla ABD'yi geride bırakarak 2. En büyük ekonomi olmaya namzettir. Endonezya ise Japonya ve Almanya gibi ülkeleri geride bırakarak 4. sıraya yükselebilir. Ekonomik reformların kaydettiği ilerlemelerle şuanda dünyanın 17. Büyük ekonomisi olan Türkiye'nin, 2030'dan önce İtalya'yı geride bırakacağı ve 2050'ye kadar ilk 10'u zorlayacağı mümkün görünmektedir. Vietnam 2050 yılında dünyanın en hızlı büyüyen ekonomisi olarak 20. sıraya yükselebilir (UND, 2017).

Bütün bu gelişmeler doğrultusunda hızlı sektörel gelişim ve değişimler yaşanabilecektir. İMF'ye göre lojistik hizmetlerin büyüklüğü, günümüzde dünya GSYH'nın yaklaşık % 30'una karşılık gelmekte, bu oran Türkiye'de % 20 olarak ölçülmektedir. Sadece taşımacılık sektörü 2016 yılında yaklaşık 4 trilyon \$'lık bir gelir oluşturmuş ve 2011 yılından itibaren her yıl % 7 oranında büyüme sağlamıştır. Lojistik sektörünün 2013 ve 2016 yılları arasında 1,1 milyon yeni iş fırsatı yarattığı tahmin edilmektedir. Bütün bunlar göstermektedir ki, lojistik sektörü küresel boyutta hem ekonomik, hem siyasal hem de jeostratejik alanlarda geleceğe yön veren en önemli sektör haline gelmektedir (Şen, 2014).

Lojistik endüstrisini dönüştüren yenilikçi teknolojiler de sektörün gelişmesi ve rekabet gücü açısından önemli değişimler ve fırsatlar doğurmaktadır. Dünyadaki teknik değişimlere en hızlı ayak uyduran bir sektör olan lojistik sektöründe endüstriyel dönüşüm anlamında 7 önemli yeni teknolojiyi kullanabilmektedir. Makine ve teçhizatla operasyonel verimliliği artıran otomasyon sistemlerinin kullanılması, Robotik sistemlerin hayata geçirilmesi, giyilebilir teknolojilerin yardımıyla depolama ve sipariş süreçlerinin etkinleştirilmesi, İnsansız hava araçları (Drone) ile insansız TIR ve gemilerin (kendinden hareketli araçlar) kullanılacak hale gelmesi, Bulut teknolojisi ve nesnelerin interneti ile tedarik sistemi, kalite kontrolünü izleyen sıcaklık ve nem sensörlerinin ve çeşitli operasyonları algılayabilen yöntem ve tekniklerin kullanılabilmesi, sektörde önemli dönüşüm unsurlarını oluşturmaktadır (UND, 2017).

III. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE EKONOMİK GELİŞMELER

Türkiye'de lojistik sektörü özellikle 1990'lı yıllardan itibaren atılım göstererek hızlı büyüyen, hasılası ve istihdam kapasitesi hızla artan ve ekonomik değeri yükselen bir sektör haline gelmiştir. Dünya'daki gelişmelere bağlı olarak, 2000'li yılların başından itibaren yerli ve yabancı şirketlerle işbirliği içine girmiş, uluslararası düzeyde hizmet kalitesini artırmış ve Türkiye'nin en dinamik sektörü haline gelmiştir (Yardımcıoğlu vd., 2012). Sektörün bu denli yüksek bir ekonomik potansiyeli barındırmasının ana kaynağı şüphesiz Türkiye'nin coğrafik ve jeostratejik konumudur. Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Afrika'nın birbirine bağlanmasında coğrafi, kültürel ve ekonomik olarak bir köprü niteliğinde olmasının yanı sıra, jeostratejik konumu ile bölgesel bir lojistik üs olma potansiyeli taşımaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili, gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilerle yakınlığı olan, artan dış ticaret hacmi, gelişmiş ulaşım altyapısı, Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkileri, doğal kaynak zengini Ortadoğu, Hazar ve Kafkasya ile bağlantıları ve ortak kültürel geçmiş, Akdeniz bölgesinin ulaştırma yollarının doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerinde kesişim noktasında bulunması, Türkiye'nin lojistik üssü olma potansiyelini güçlendirmektedir. Küresel boyutlu sosyal, siyasal ve ekonomik gelişmeler de her geçen gün Türkiye'nin gerek jeostratejik, gerekse jeopolitik açıdan bölgedeki ağırlığını artırmaktadır. Ayrıca Asya-Pasifik ekseninde değişen dış ticaret dinamikleri, Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlanması ve lojistik pazar potansiyelinin yükselmesi de ilave edildiğinde, sektörün Türkiye'deki gelişimi ve ekonomik potansiyeli açıkça görülebilmektedir (Bayramoğlu, 2014).

Ekonomik büyümeye paralel olarak Türkiye'de ulaştırma ve lojistik sektörü 2010 yılından sonra her yıl ortalama olarak % 12'nin üzerinde bir büyüme

kaydetmiş, gerçekleştirilen uluslararası işbirliği, dış ticareti geliştirme anlaşmaları ve boru hattı taşımacılığındaki yeni projeler gözönünde bulundurulduğunda, 2023 dış ticaret hacmi ve ihracat hedefleri paralelinde büyüyeceği, milli gelir içindeki payı ve taşıdığı stratejik öneminin artacağı beklenen bir sektör haline gelmiştir.

Hizmet sektörü içerisinde yer alan lojistik sektörü, Türkiye’de turizm sektöründen sonra en hızlı gelişen ve ekonomik değer üreten ikinci sektördür. Ticari hizmetler ihracı listesinde yüzde 31,4 pay ve 13,2 milyar \$ ihracat tutarı ile turizm sektörünün ardından ikinci sırada gelmektedir (Bayramoğlu, 2013). Rekabette lojistik hizmetlerin öneminin artmasıyla birlikte sektör girişimciler açısından cazip hale gelmiş, yerli ve küresel nitelikli yabancı birçok firma lojistik hizmetler vermek için ortaklıklar veya doğrudan yatırımlar yoluyla Türkiye’ye yönelerek önemli yatırımlar yapmıştır. Rekabet gücünü olumlu yönde etkileyen bu gelişme aynı zamanda Türkiye’deki istihdam sorununun çözümüne de katkı sağlamıştır (<http://www.ito.org.tr>).

Özellikle 2010’lu yıllardan itibaren hizmet çeşitliliği ve kalitesinin hızla artması, kombine taşımacılık olanaklarının genişleyerek yaygınlaşması ve çağdaş depolama sistemlerinin yatırıma dayalı planlamaya alınması sektörün büyüme ve dönüşümünü hızlandırmıştır. Bu büyüme aynı zamanda Türkiye’deki sanayi ve ticaret sektöründeki büyüme ile de bağlantılıdır. Dış kaynak kullanımındaki gelişmelerin desteği ile de Türkiye ekonomisinin büyüme hızından daha hızlı büyüyen bir sektör haline gelmiştir. TÜİK 2016 yılı verilerine göre Türkiye’de cari fiyatlarla Gayrisafi yurtiçi hasıla, yaklaşık 2.610 Trilyon TL, iktisadi faaliyet kollarına göre yapılan değerlendirmeye göre ulaştırma ve depolama sektörünün büyüklüğü yaklaşık 200 milyar TL olmuştur. Sektörün GSYH içindeki payı 2014 yılında % 11.9 olarak gerçekleşirken, 2016’da sektörde yaşanan daralmayla % 8'lere düşmüştür (www.tuik.gov.tr). Türkiye, taşımacılık sektörünün ihracat verileri sıralaması açısından da dünyada 12. durumdadır (www.oecd.org).

Dünya Bankası’nın Lojistik Performans Endeksi (LPE) sıralamasında 160 ülke arasında yapılan 6 ana kriter değerlendirmesinde, 2012 değeriyle kıyaslandığında, 2014 ve 2016 yıllarında Türkiye için nispi bir olumsuzluk söz konusudur. Türkiye’nin 2012 yılı endeks değeri 3,51 ve dünya sıralamasındaki yeri 27 iken, 2014 yılında 3,5 puan, 30. sıra ve 2016 yılında ise sektörde yaşanan daralma nedeniyle 3,42 puan ve 34. Sıra olarak gerçekleşmiştir (www.worldbank.org). 2016 yılında hizmetler ticaretinde özellikle turizm sektöründe yaşanan yavaşlama, uluslararası ticareti olumsuz etkileyen güvenlik sorunları ve emtia fiyatlarında görülen aşağı yönlü eğilimin devam etmesi, ihracat artışını

sınırlandırmış, Euro Bölgesinde Brexit başta olmak üzere yaşanan gelişmeler de ticaret ortaklarımızın ekonomik hareketliliğini zayıflatarak ticaret kanallarının ve lojistik faaliyetlerinin genişlemesini olumsuz etkilemiş ve böylesi bir daralmanın yaşanmasına sebep olmuştur.

Bu gelişmelerin etkisiyle sektörde 2016 yılında yaşanan daralmaya rağmen, kalkınma planının uygulamaya geçmesi ve sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi eşliğinde, Dünya Bankası 2018 Lojistik Performans Endeksi'nde 15. sıraya yükselmesi hedeflenmektedir (www.kuzeybati.com.tr).

Türkiye'de lojistik sektörünün faaliyetlerini çeşitlendirerek yerli-yabancı firmalar ile işbirliği yapmasını, yurtdışında açtığı acenteler ile hizmet kalitesini artırmasını ve dinamik bir sektör haline gelmesini sağlayan bir takım avantajları bulunmaktadır. Bunlar (Çokay, 2012; 58-59);

- Türkiye; Asya, Avrupa, Kuzey Afrika ve Orta Asya ülkeleri arasında stratejik bir alanda yer alan, mevcut ve potansiyel pazarlara dağıtım ve hizmet verebilecek lojistik üs konumuna sahip bir transit geçiş ülkesidir.
- Türkiye'nin dünyanın en önemli enerji yolları üzerinde bulunması, diğer ülkeler ile arasında zorunlu bir ticaret bağı oluşturmakta, lojistik sektöründe operasyonel gücünü arttırmaktadır.
- Ulaştırma altyapısının geniş ve yaygın olması, kombine taşımacılık imkanlarını genişletmekte, sahip olduğu kamyon filosuyla karayolu taşımacılığında yeterli sermaye birikimi sağlanarak, Avrupa ile rekabet edebilirliğini güçlendirmiştir.
- Türkiye üç tarafının denizlerle çevrili olmasından dolayı liman yapımına elverişli bir topografyaya sahiptir. Mevcut ve yapılacak olan limanlar üzerinden Karadeniz, Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde kıyısı olmayan ülkelerin ticari malları Türkiye üzerinden taşınabilmekte, liman bölgelerindeki endüstriyel dönüşüm ile limanlar geliştirmekte, depolama ve dağıtım ağları yaygınlaşmaktadır.
- Avrupa'nın lojistik üssü olmaya aday olan Türkiye; büyüyen ekonomisi ve coğrafi üstünlüğü ve sahip olduğu avantajları nedeni ile yabancı sermaye için cazip bir ülke haline gelmiştir. Bu anlamda lojistik alanında 2005-2015 yılları arasında ülkeye yaklaşık 2 milyar \$ tutarında yabancı sermaye yatırımı gerçekleşmiştir.
- Genç ve dinamik bir nüfusa sahip olan Türkiye'de lojistik sektörüne düşük maliyetli, ucuz işçilik sağlayabilecek bir emek faktörü mevcuttur. Sektörün ihtiyaç duyduğu daha kaliteli hizmet sunabilecek insan kaynaklarının oluşması anlamında da Türkiye'de son yıllarda lojistik eğitimi yaygınlaşmış ve hızla gelişmiştir. Yeni yüksekokullar ve fakülteler kurularak sektörün akademik çalışmalar ile de gelişmesi desteklenmiştir.

Türkiye, insan gücü potansiyeli, uygun coğrafi konumu ve nispi olarak uygun maliyet yapısı ile lojistik altyapısına ve yüksek bir potansiyele sahiptir (www.yased.org.tr). Türk lojistik sektöründe 5000'e yakın firma faaliyet yürütmektedir. Sektöre yönelik yatırımların kamu yatırımları içindeki payı % 46'lar civarındadır. Yan sektörlerle birlikte lojistik sektöründe istihdam edilenlerin sayısı 500.000 civarındadır ve gelişmeler doğrultusunda bu sayınının daha da artması öngörülmektedir. Ayrıca 60.000'e yakın araç filosu ve 115 milyar \$'lık ekonomik değeri ve bunu yükseltebilme potansiyeli ile Türkiye'nin en önemli sektörleri arasında yer alan lojistik, kara, hava, deniz ve demiryolu ve boru hattı modları ile güçlü bir gelecek vadetmektedir (Afatoğlu, 2013).

2023 yılında dış ticaret hacminin 1,12 trilyon \$'a ulaşması beklenen Türkiye, 58 ülke tarafından aktif olarak kullanılmakta olan ve dünya üzerindeki en geniş kapsamlı uluslararası transit sistemi olan TIR Sisteminin en büyük kullanıcısı durumundadır. 2011 yılında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından dağıtılan toplam 3 milyon karnenin 700 binden fazlası Türk nakliyecileri tarafından kullanılmıştır. Bu, küresel düzeyde transit sisteminin yaklaşık %25'inin Türk lojistik sektörü tarafından kullanıldığı anlamına gelmektedir. Karayoluyla Türkiye üzerinden, 3 kıtada 100'ün üzerinde ülkeye her yıl ortalama 1,5 milyon ihracat ve 500.000 ithalat seferi yapmaktadır. Yapılan bu seferlerin 1,25 milyon ihracat ve 431.263 ithalat seferi, Türkiye Lojistik Sektörü tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkiye üzerinden 75 yabancı ülkeye transit taşıma yapılmaktadır. Bu taşımaların % 74'ü yabancı plakalı araçlarla gerçekleştirilmektedir (UND, 2017).

Lojistik Sektörünün Güçlendirilmesine Yönelik Çalışmalar

Türkiye'de lojistik konusu ile ilgili çalışmalar sadece doğrudan lojistik sektörüne yönelik gerçekleştirilen proje ve çalışmalardan ibaret değildir. Hizmet kalitesini artırabilmek amacıyla Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı ve Gümrük ve Ticaret Bakanlığı gibi bakanlıklar düzeyinde iç lojistik süreçlerini de hızlandırmak adına komşu ülkelerle işbirliği ve altyapı güçlendirme çalışmaları da yapılmaktadır. İpek Yolu Projesi, Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımı Projesi ve Yap-İşlet-Devret Modeli çerçevesinde yürütülen projeler bu çalışmalara örnek gösterilebilir.

Ticareti geliştirme ve kolaylaştırma hususunda Gümrük İdarelerinin oynadığı rolün etkinleştirilmesi ile uluslararası bir platform oluşturulmuş ve bu vesile ile 2008 yılında yapılan bir projeye binlerce yıllık geçmişi olan tarihi İpek Yolu yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır. Bu proje kapsamında; Antalya, Bakü, Tahran ve Batum'da dört forum düzenlenerek proje olgunlaştırılmıştır.

Gümrük İdareleri’nin ticaretin kolaylaştırılmasındaki kilit rolü dikkate alınarak, gümrük kapılarında gümrük işlemlerinin komşu gümrük idareleri ile işbirliği içerisinde yürütülmesinin sağlanması ve dış ticaret hatları arasında Tarihi İpek Yolu’nun tercih edilen bir güzergâh olması amacıyla girişimlerde bulunulması düşüncesiyle Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’nca “Kervansaray Projesi” önerisi hazırlanmıştır. Strateji Belgesi’ne de geçen bu proje aşama aşama hayata geçirilmiş, lojistik hatlarındaki hizmetlerin standart ve kalitesi yükseltilerek, zaman ve parasal maliyetlerin düşürülmesi planlanmıştır. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde yürütülen bu çalışmalarla; uluslararası sözleşmeler ve işbirliği çalışmaları da dikkate alınarak, uluslararası standartlar ve prosedürlerin uygulanabileceği düzeyde idari kriterler oluşturulmuş, fiziki alt yapı ve ekipmanlar geliştirilmiş, insan kaynakları yönetimi daha verimli kullanılabilir hale getirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca gümrük işlemlerini ve yasal ticareti kolaylaştırmak ve kaçakçılıkla mücadele alanında işbirliğini güçlendirmek amacıyla, kara sınır kapılarının ortak kullanımı konusunda çalışmalar yapılmış, komşu ülkelerle güvene dayalı bir işbirliği oluşturmak ve bu işbirliğini artırmak hususunda kararlılık gösterilmiştir (<http://ab.gtb.gov.tr>).

2017 yılı itibariyle Türkiye’de sektörü etkileyebilecek nitelikte pek çok önemli gelişme yaşanmaktadır. Bunlardan belki de en önemlisi, Çin’in Tarihi İpek Yolu’nu hayata geçirme yönündeki kararlılığı doğrultusunda, “İpek Yolu Orta Koridoru” vasıtasıyla Türkiye’nin Batı ile ticaretinde yaşadığı lojistik zorlukları aşmak için bir inisiyatifin oluşmasıdır. Türkmenistan ve Azerbaycan ile varılan anlaşmayla “Aşkabat Bildirgesi” imzalanmış ve ticaretin doğu-batı yönünde kolaylaştırılması yönünde ortak kararlar alınmıştır.

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu’nun yıl içinde tamamlanacak olması, Marmaray ve 3. Köprü yoluyla, yük ve insanların Avrupa’ya daha kolay ulaşması ve İstanbul’da 3. Havalimanının tamamlanması da Doğu’nun Avrupa ile entegrasyonu açısından önemli çalışmalardır.

Öte yandan Türkiye’de sektörün mevzuattaki değişikliklerle desteklenmesi ve kamu ve sivil örgütlerce, uluslararası düzeyde karşılaşılan sorunlara yönelik AB Adalet Divanı düzeyinde yürütülen hukuki mücadele de sektörün gelişimini olumlu yönde etkilemektedir. Ayrıca sektöre verilecek kredi desteği ve ihracat navlun desteği programı ihracatçılara ve lojistik firmalarına katkı sağlayacak önemli gelişmelerdir (UND, 2017).

Sektörle ilgili diğer önemli bir güncel konu da; iş yapma verimliliğini artıran ve şekillerini değiştiren dijitalleşme, nesnelere interneti ve endüstri 4.0 gibi konulardır. Bunlar Türkiye için bir yandan, altyapı yetersizliği nedeniyle

birtakım tehditler barındırır da, diğer yandan önemli bir fırsatlar kümesi sunmaktadır. İşin iyi yönü, sektörün bu anlamda teknik gelişmelere hızla adapte olabilme yeteneğine ve imkanlarına sahip olabilmesidir (www.ekonomist.com.tr).

2017 yılında sektörün gündemini oluşturan diğer önemli konular da aşağıdaki gibi belirtilebilir (www.ekonomist.com.tr):

- * Londra-Pekin demiryolu hattının tamamlanarak, yük trafiğinin Türkiye üzerinden geçirilmesi ve döviz gelirlerinin artırılması,
- * Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun devreye girecek olması ve Doğu-Batı hattının tamamlanması,
- * Transit ticarete aktarma merkezi olma iddiasını güçlendirecek 3. Havalimanı çalışmalarının hızla devam etmesi ve Türkiye’de ilk defa “kargo şehri” uygulamasının başlayacak olması,
- * Rusya ile olan taşımacılık ve ticaret sorunlarının büyük ölçüde çözümlenmiş olması,
- * Türk firmalarının dünyada yaşanan dijitalleşme, nesnelerin interneti ve endüstri 4.0 çalışmalarına uyum sağlamaya çalışmaları,
- * Taşıma mevzuatının sektörün talepleri doğrultusunda güncelleniyor olması,
- * Özellikle yük taşımacılığında en fazla kullanılan karayolu taşımacılığı ile ilgili uluslararası sorunların Avrupa mahkemelerinde ve Adalet Divanında görüşülerek çözümlenmeye çalışılması,
- * Lojistik projelerine 2 trilyon \$ ayıran Çin’in 600 Milyar \$’lık lojistik pazarını dışa açma kararı doğrultusunda ilk karayolu anlaşmasını Türkiye ile yapması. Bu anlaşma ile Çin’in Rusya, AB ve Türk Cumhuriyetleri ile yaptığı ihracat malları taşımacılığını Türk nakliyeciler gerçekleştirecektir. Bu yeni fırsat, Türk lojistik sektöründe yeni yatırımların yapılmasını ve verimlilik artışını hızlandıracaktır (www.dunya.com).

IV. Uluslararası ve Ulusal Gelişmeler Işığında Yeni Fırsatlar ve Hedefler

Lojistik altyapısı güçlü olan ülkelerin dış ticaret faaliyetlerinin daha etkili ve verimli olacağı gerçeğinden hareketle, Türkiye’de taşımacılık, depolama, elleçleme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişimi kapsayan lojistik hizmet altyapısının mevcut durumu bu anlamda önemli bir fırsat ve ekonomik potansiyel oluşturmaktadır. Türkiye bu potansiyelden yararlanılabildiği ölçüde dünya ticaret hacmi sıralamasındaki yerini giderek yükseltecektir.

Türkiye’nin 2023 yılına ilişkilendirdiği dış ticaret ve diğer birçok ekonomik hedefe ulaşılmasında, lojistik sektörünün oynayacağı temel rol itibarı ile de büyük öneme sahip olduğu söylenebilir. Bu nedenle Türkiye’de lojistik

sektörünün hem yurtiçindeki hızlı gelişimini hem de bölgesel bir lojistik merkez olma iddiasını sürdürebilmesi için uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaç duyulmaktadır. “Türkiye Lojistik Master Planı” çalışmaları bu anlamda Türkiye’nin rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı veren; güvenli, erişilebilir, ekonomik, alternatifleri olan, etkin ve verimli, hızlı, çevreye duyarlı, kesintisiz, dengeli, akıllı, tedarik ve değer zinciri yönetimine dayalı çağdaş hizmetlerin sunulduğu, sürdürülebilir bir lojistik sistem oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda bölge ve il düzeyinde çeşitli stratejik projeler yapılarak hayata geçirilmiş veya devam etmektedir (www.dtd.org.tr).

Türkiye’de demiryollarına gerekli yatırımlar yapıldığı takdirde, en önemli yedi liman ile bağlantısı olan Türkiye’nin bölgesel konumu güçlenecektir. Ayrıca limanların bölgesel konumu itibarıyla transit taşımacılığa uygun olması ve uluslararası taşıma koridorları arasında yer alması taşımacılık potansiyelini de artıracaktır (Müsiad, 2013).

Türkiye’de uluslararası ticaret hacmi her geçen gün giderek artmakta, AB üyeliği söz konusu olduğunda diğer ekonomik, sosyal ve siyasal alanlarda olduğu gibi ticaret hacmi konusunda da yeni fırsatlar oluşturacaktır. Yeni limanlar yapılmasına uygun bir topografyaya sahip olan Türkiye’de karma taşımacılık olanaklarının geliştirilmesi fırsatlar zincirinin önemli bir halkası olacaktır.

Türkiye’de lojistik sektörünün boyutu AB üyesi bazı ülkelere göre oldukça küçük olmakla birlikte, doymamış bir talebe sahip olması ve yüksek piyasa talebi dış ticaret ve lojistikte yeni alanların ve yatırımların yapılmasını teşvik etmektedir. Bu doyumluğa erişmede doğrudan Türkiye üzerinden geçen ve AB’nin kendi içinde belirlemiş olduğu 10 ana ulaşım koridorundan en önemlilerinden birisi olan Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru (TRECECA), bu gelişmeye ivme kazandıracaktır. Sektörün bu imkanları fırsata dönüştürebilmesi, hızlı gelişim gösteren lojistik teknolojilerine sağlamış olduğu uyumla da yakından ilişkilidir.

Özellikle uluslararası taşımacılık koridorları, ülkelerin konumları, uluslararası politikadaki etkinlikleri, sundukları hizmet kalitesi, altyapı ve işletmecilik, taşıma maliyetlerinde rekabet avantajı ve lojistik olanaklar çerçevesinde oluşturulmaktadır. Bu anlamda Türkiye, Güneydoğu Avrupa ulaşım koridorları ucunda yer almakta ve limanları, demiryolları, karayolları ve havaalanları ile bu koridora entegre olabilme şansına sahiptir (Gözüaçık, 2013).

Günümüzde dünya ticaretinin en öneli ajanlarından birisi olan Çin’in DTÖ üyesi bir ülke olarak liberal bir pazar haline gelmesi, yeni ticaret ortaklıkları ve

karşılıklı dış ticaret partnerliği oluşturması açısından önemli bir fırsattır. Çin ile olan dış ticaret ilişkilerinin gelişmesi her iki ülke için de yeni ortak piyasa alanları (Avrupa, Ortadoğu, Akdeniz ülkeleri gibi) oluşturabilecektir. Ayrıca dış ticaretin daha da gelişmesi için yeni teknolojilerin temini konusunda Çin, Türkiye'ye destek sağlayabilecektir.

Çin, günümüzde taşımacılık alanında gittikçe Denizci yoğun bir konuma gelmekte ve dünyanın en yeni ve ekonomik aktivitesi en yüksek projesi olan OBOR Girişimini yürütmektedir. Türkiye'nin bu gelişmelerden yararlanabilmesi ve girişimler içinde aktif bir rol üstlenebilmesi için kuruluşu esnasında oluşumun içinde yer alması gerekmektedir. Bu anlamda yeni deniz ve demiryolu hatlarına olan yüksek talep Türkiye açısından önemli bir fırsattır. Bu fırsatın kullanılamaması yukarıda ifade edilmiş olan uzun vadeli hedefleri sekteye uğratabilecektir.

Lojistikte ulaştırma, depolama, envanter yönetimi ve gümrükleme alt maliyetleri göz önünde bulundurularak; transit taşıma süresinin kısaltılması, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi, güvenilirlik ve hız unsurları öne çıkarılarak müşteri hizmet düzeyinin artırılması önemli hedeflerden biridir. Ayrıca yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması, yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalite ve güvenliğin yükseltilmesi, ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi, gümrüklerin donanımının artırılması esas kabul edilmektedir.

Türkiye'nin lojistik sektörüne ilişkin en önemli hedefi, ekonomik büyüme hızına paralel olarak lojistik sektörünün gelişmiş ülkelerde olduğu gibi GSMH'den alacağı payın artırılması ve Lojistik Performans Endeksi'nde ilk 15 ülke arasına girilmesidir. Bu bağlamda, 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da "Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir güç olması sağlanarak; lojistik maliyetinin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması" temel amaç olarak belirtilmiştir (www.kalkinma.gov.tr).

Lojistik firmalarının da benzer stratejiler uygulayarak rekabet güçlerini arttırmaya yönelik çabaları bulunmaktadır. Bunlar aşağıda belirtilmiş olan çalışmaları kapsamaktadır (Babacan, 2003):

- **Maliyet Minimizasyonu Çalışmaları;** Nakliye maliyet ve sürelerini kısaltmak, işçilik maliyetlerini azaltmak, minimum stokla stok maliyetlerini azaltmak, aynı anda farklı markaları taşıyarak müşteri ve hizmet veren firmaların maliyetlerini azaltmak, sermaye harcamalarını azaltmak ve outsourcing-insourcing yapmak.

- **Ölçüm ve Değerlendirme Çalışmaları;** Müşteri memnuniyet ölçümleri ve performans ölçümleri yapmak.
- **Yeni Sabit Yatırımlar;** Depo, hangar ve antrepo yatırımları, istifleme/raflama sistemleri, bilgi işlem departmanlarını yenileme ve sistem yazılımlarını etkinleştirme ve araç filosunu yenileme çalışmaları.
- **Kontratlı Satış;** Müşteri ile uzun süreli sözleşme yapmaya yönelik hukuki temelli çalışmalar.

10. Kalkınma Planı bünyesinde “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı” açıklamıştır. Programa göre, sanayi sektöründe ürün veya hammaddenin navlun fiyatının yatırım kararını ve rekabet gücünü etkilemektedir. İmalat sanayi yatırımları için potansiyelin artırılması ancak lojistik imkânlarının artırılması ve lojistik maliyetlerinin dünya ile rekabet edebilecek seviyeye gelmesi ile mümkün olabilecektir. Bununla birlikte, lojistik sektöründe rekabet avantajı elde edebilmek amacıyla;

- Lojistikte strateji ve kurumsal yapılanmanın oluşturulması,
- Şehirlerde lojistik altyapının güçlendirilmesi,
- Gümrük işlemlerinde etkinliğin sağlanması,
- Büyük ulaştırma altyapı yatırımlarının tamamlanması,
- Sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet güçlerinin AR-GE, inovasyon, şirket birleşmeleri yoluyla artırılması,
- Yurtiçi lojistik yapılanmasının yurtdışı yapılanmalarla desteklenmesi gibi konulara öncelik verilmiştir (www.kalkinma.gov.tr).

Kısacası; Türkiye ekonomisinin dünyanın 17., AB'nin 5. büyük ekonomisi olması, büyüme hızının AB ortalamasının üzerinde ve AB'ye uyum kapsamında yapısal dönüşüm süreci içerisinde olması, yüksek büyüme ve teknoloji yoğunluğuna sahip olması, toplam 68 bin çekiciden oluşan modern karayolu taşımacılık araç filosunun bulunması ve sadece Avrupa yolunda taşımacılık yapan 21 binden fazla aracın AB'nin Euro çevre dostu motor standartlarına %100 oranında uyum sağlamış olması, bu araç filosunun Avrupa'dan Asya'ya kadar birçok noktaya taşımaya imkan sağlayabilecek acente ve hizmet ağına sahip firmalar tarafından işletilmesi, demiryolu taşımacılığının etkin hizmet sunabilecek şekilde yapısal dönüşüm süreci içine girmiş olması, Avrupa-Asya ve Avrupa-Ortadoğu eksenlerinde, iyileştirilmiş hatlarla hizmet sunabilecek demiryolu hatlarına sahip olunması, iyileştirilmiş demiryolu hatlarının Türkiye'nin en

önemli yedi limanı ile bağlantıya sahip bulunması, uluslararası kuruluşlara üye posta sektörünün kısa bir sürede kurduğu alt yapı, kalifiye insan gücü ve sağladığı hizmet kalitesi ile dünya ile rekabet edebilecek seviyeye ulaşması, firmaların tedarik zinciri oluşturma kabiliyetlerinin bulunması, firmaların lojistik eğitimi almış eleman çalıştırmaları ve işgücü maliyetlerinin düşük olması, deniz taşımacılık filosuna yeni ham petrol ve petrol ürün gemilerinin (Suezmax) katılması, yaşı genç konteyner gemilerinin sayısı ve tonaj artışının yeterliliği, Ro-Ro filonun yeni gemilerle güçlenmesi, limanların bölgesel konumu itibarıyla önemi ve transit taşımacılığa uygun olması, uluslararası taşıma talebinin coğrafi konumu nedeniyle büyüklüğü, liman kurulmuş olan serbest bölgelerin getirdiği ekonomik avantajların bulunması, gümrüklerdeki modernizasyon süreci ve Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulaması gibi kolaylaştırıcı sistemlerin devreye girmiş olması, Türkiye'nin AB'nin Ortak Transit Sistemi'ne katılmış olması ve daha bir çok kantitatif ve kalitatif gelişme ve iyileştirme çalışmaları ve yatırımlar Türkiye'nin 2023 ve sonrası büyüme, milli gelir ve ihracat hedeflerinin gerçekleşmesinde ve küresel rekabet gücünün yükselmesinde önemli bir dayanağı olacaktır.

Lojistik sektörüne yönelik bu hedeflerin gerçekleşmesi, politikaların sonuç vermesi lojistik sektörünü geliştirmekle birlikte, ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda da ülkeye değer katacaktır. Niteliksel ve niceliksel anlamda gelişen lojistik faaliyetleri sayesinde ülkenin sağlık göstergeleri de iyileşecek, sosyal kalkınma sağlanacak, birçok ilaç, aşı, temel gıda maddesi daha düşük maliyetle, hızlı ve sağlıklı koşullarda ülkeye ulaştırılabilecektir (www.oecd.org).

V. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bir ülkenin lojistik sektörünün gelişmesi, o ülkenin yatırım imkânları ve lojistik altyapıları ile doğru orantılıdır. Lojistik sektörü Türkiye'de gelişmekte olan sektörler arasında yer almaktadır. Sektörün mevcut durumunu koruyabilmesi ve gelişimini sürdürebilmesi için fiziksel ve kurumsal alanlarda eksikliklerini gidermesi gerekmektedir.

Lojistik sektörü, ekonomik yapı içerisinde üstlenmiş olduğu rolle, ülke ekonomisine birçok yönden değer ve katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla sağladığı bu değer ve katkı toplumun gelişmişlik düzeyi üzerinde ikincil dereceden rol oynamaktadır.

Lojistik sektörünün gelişmesini sağlayacak lojistik master planının uygulanması, stratejileri doğru belirlenmiş bir teşvik politikasının hayata geçirilmesi gerekmektedir. Dünyada başarılı olan lojistik merkezler incelenerek, ulusal

düzeydeki merkezlerin verimliliği ve faaliyetleri artırılmalı, limanlar bu yönde yeniden yapılandırılarak uyumlu çalışmaları sağlanmalıdır. Bu anlamda; fiziksel, kurumsal ve yasal altyapı eksikleri tamamlanarak, ileriye yönelik lojistik planlama yapıldığında, gelişmekte olan lojistik sektörünün rekabet gücü daha da artacaktır.

Sektörün avantajlarını güçlendirebilmesi ve sürdürülebilirliği elde edebilmesi için, lojistik operasyon ve kararların akademik bir bakış açısıyla değerlendirilmesi, yapılan işlemlerle ilgili bir standardizasyon ve sertifikasyon sisteminin geliştirilmesi gerekli görülmektedir. Bu anlamda Türkiye'nin lojistikte insan kaynakları, bilgi, beceri ve yetkinliklerin arttırılması, çağdaş ve ekonomik donanım, bilişim, iletişim teknolojilerinden yararlanması gerekmektedir.

Uluslararası taşımacılık sektöründe en ekonomik taşıma şeklinin kombine taşımacılık olduğu gerçeği düşünülduğünde, Türkiye'nin genel bir ulaştırma stratejisi geliştirmesi ve tüm taşıma türlerinin birbiriyle uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Ayrıca Türkiye'de en çok tercih edilen taşımacılık modu olan karayolu taşımacılığını demiryolu taşımacılığına dönüştürülmesinde veya karayolu yükünün hafifletilmesinde kararlı bir anlayışa ihtiyaç bulunmaktadır. Bu doğrultuda öncelikle; Türkiye'den Macaristan, Almanya, Avusturya, Slovenya, Pakistan, İran, Çek Cumhuriyeti, Türkmenistan ve Kazakistan'a karşılıklı seferlerle blok tren taşımacılığı güçlendirilerek devam ettirilmelidir. Ulusal ve uluslararası düzeyde üretim merkezleri bağlantı hatları ile ana demiryolu ağlarına bağlanmalıdır. Demiryollarının özel sektör rekabetine açılması sağlanmalı, özel sektörün vagon sahibi olmasının önü açılmalıdır. Lojistik merkezlerin yerel siyasi çekişmelere alet edilmeden rasyonel noktalarda kurulması ve işlerlik kazandırılması önemli tamamlayıcı bir unsurdur.

Gelişmiş ülkelerle mukayese edildiğinde, Türkiye'de taşımacılıkta kullanılan GPS (Global Positioning System), GPRS (General Packet Radio Service) ve RFID (Radio Frequency Identification) gibi bilgi teknolojileri yetersizdir. Türkiye'deki teknolojik altyapı açığının e-devlet, e-belge uygulamaları ile desteklenerek güçlendirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte deniz emniyetinin sağlanmasında VTS Vessel Traffic Services), AIS (Automatic Identification System) gibi teknoloji destekli sistemlerin oluşturulması ve daha genel anlamda sektörün dijitalleşme, nesnelerin interneti ve Endüstri 4.0 gibi gelişmelerle bilgi teknolojisi altyapılarını güçlendirmeleri gerekmektedir.

Lojistik pazarının Rusya, Romanya, Yunanistan, İran ve hatta Macaristan gibi ülkelere kaptırılmaması için, Çin'in planladığı Deniz İpek Yolunun Avrupa-

Akdeniz-Balkanlar-Karadeniz-Kafkasya rotasında ana giriş limanlarının Anadolu/Trakya yarımadaları üzerinde olması sağlanmalıdır. Türk-Çin ilişkileri her alanda geliştirilmeli, özellikle halklar arası kültürel ilişkilerin geliştirilebilmesi için Türkiye'de yerleşik olan Çin malı imajının yenilenmesi gerekmektedir.

Asya-Pasifikten Batıya açılan yeni ekonomik koridorların (TRACECA, Çin-Batı/Orta Asya –Akdeniz Ekonomik Koridoru gibi) Türkiye üzerinden geçmesini sağlayacak siyasi kararlılığın sürdürülmesi ve projelendirme destekleriyle bu koridorlara dahil olunması, uzun vadede Türkiye açısından büyük önem arz etmektedir. Türkiye OBOR'da Hazar geçişli Orta koridorda, Avrupa-Asya arasında 12-15 günlük kısa bir zaman maliyetiyle, 600 Milyar \$'lık bir ticaretin büyük bir kısmını kontrol edebilir.

Türkiye'nin bu tarihi fırsat doğrultusunda hedeflerini revize etmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda öncelikle; Edirne-Kars Hızlı Tren Hattının kurulması, Baku-Tiflis-Kars Demiryolu Hattının gecikmeksizin işletilmeye başlanması, Hazar Denizi-Bakü-Alatı-Aktau-Kuryk-Türkmenbaşı Limanlarından Türk Lojistik firmalarının yararlanabilmesi için girişimlerde bulunulması ve bu limanlardan deniz ve karayolu taşımacılığı için yeni işbirliği arayışlarının geliştirilmesi, Erzurum Palandöken Lojistik merkezinin bir an önce hizmete açılması, ara bağlantı karayollarıyla, Samsun, Filyos, İskenderun, Mersin, Antalya, Çandarlı ve Marmara limanlarına bağlantılarının güçlendirilmesi gereklidir.

Türkiye; 21. YY'ın en önemli iki oluşumundan biri olan OBOR'dan yararlanabildiği ölçüde, diğer oluşum olan Şangay İşbirliği Örgütü oluşumundan da, mevcut işbirliklerinin ekonomik, siyasi ve sosyal baskı ve yönlendirmelerine maruz kalmadan, milli menfaatleri doğrultusunda yararlanabilmelidir.

Çin'in yaptığı gibi, Türkiye'nin de uluslararası düzeyde ilişkilerini güçlendirmesi ve komşu ülkelerle sorunlarını çözmesi ve yeni jeopolitik oluşumlara (Gwadar, Süveyşin Alternatifi olan Ashdod-Hayfa Eliat Tren Yolu ile Kızıldeniz-Akdeniz Bağlantısı, Malakka Boğazı Alternatifi olan KRA Kanalı Projesi ile Tayland-Çin bağlantısına benzer) imza atması gerekmektedir.

Türkiye'de UTİKAD, UND, MÜSİAD gibi STK ve meslek örgütlerinin de özel sektör ve kamu ile işbirliği içinde sürdürülebilir ekonomi ve sürdürülebilir lojistiğe ilişkin çalışmaları ve destekleri doğrultusunda sektörün geliştirilmesi ve sorunlarının çözümünde inisiyatif verilmesi önemli bir açılım sağlayacaktır.

Bütün bunların yanı sıra, sektörün ihtiyaç duyduğu eğitimli insan gücünün artırılması için lojistik eğitimini akademik düzeyde, yüksek kalitede sürdürülebilmesi ve uygulamalı eğitime önem verilmesi gerekmektedir. Sektörün bu sorunuyla birlikte diğer yasal, mali ve teknik sorunlarının da çözümlenmesi halinde, beklenen gelişmeyi sağlayabileceği ve taşıdığı potansiyeli reele dönüştürebileceği söylenebilir. Türkiye'nin bu anlamda 2023 hedefleri başta olmak üzere, uluslararası alanda arzu ettiği ekonomik, siyasal ve sosyal düzeye ulaşmasında lojistik sektörünün katkısı küçümsenemeyecek düzeyde önem arz etmektedir.

KAYNAKÇA

- Afatoğlu, A. (2013). "Lojistiğin 2013 Atılımı", *Turkishtime*, Mayıs 1-25.
- Babacan, M. (2003). *Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu*. Ege Akademik Bakış, C. 3, S. 1
- Bayramoğlu, K. (2013). "Türkiye Ekonomisinin Öncü Sektörü Lojistik", *Ekovitrin*, Kasım-2013, ss.59-72,
<http://www.ekovitrin.com/dergi2013/Ocak/nilgun.pdf>.
- Bayramoğlu, K. (2014). "Lojistik Sektörü Devlet Politikaları ile Desteklenmeli-Nilgün Keleş ile Röportaj", *Ekovitrin*, Ocak 2014, ss.136-14,
<http://www.ekovitrin.com/dergi2014/Ocak/nilgun.pdf>.
- Butnorius M. (2010), "Presentation of Project Viking and development of public logistic centers in Lithuania", PPT sunum.
- Çokay, F. (2012). *Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Sorunları*, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep
- Deloitte (2012), *Türkiye Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu*,
<http://www.invest.gov.tr/trTR/infocenter/publications/Documents/lojistik.sektoru.pdf>.
- Gözüaçık, G. (2013). "Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış", *Ekovitrin*, Kasım, ss.74-76.
- Gürdeniz, A. Cem, (2016), "Bir Kuşak-Bir Yol Girişimi", II. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, İstanbul. (ppt.doc)
<http://ab.gtb.gov.tr/uluslararasi-projeler/ipek-yolu-girisimi-ve-kervansaray-projesi>
- <http://www.dtd.org.tr/files/ulusal/ticc87mlojistikraporupdf.pdf>
- <http://www.dunya.com/ekonomik-veriler/cin-ilk-anlasma-icin-turkiye039yi-secti-600-milay-dolarlik-pazari-haberi-283021>
- <http://www.ekonomist.com.tr/dosya/yeni-projelere-odaklanacak.html>
- <http://www.ibp.gov.tr>. T.C. Ekonomi Bakanlığı, İhracat Bilgi Platformu,
<http://www.invest.gov.tr/tr-TR/investmentguide/investorguide/PublishingImages/InfrastructureLogistics-graphs-2012-TR/3-Airports-Turkey-2012-TR.jpg>, 2013.

<http://www.ito.org.tr/itoyayin/0016787.pdf>

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalkinma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%C4%B1nma%20Plan%C4%B1.pdf>

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/GlobalProjeler.aspx>

<http://www.lojiport.com/cinin-dunyayi-yeniden-sekillendirecek-lojistik-plani-98062h.htm>

<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27817>

<http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf>,

<https://ipi.worldbank.org/international/global/2016>

https://www.kuzeybati.com.tr/haberler/814/2016_2017_1ceyrek_lojistik_sektor_raporu_yayinlandi!.html

https://www.oecd.org/dac/aft/AidforTrade_SectorStudy_Transport.pdf

https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2013_e/its2013_e.pdf,

https://www.yased.org.tr/ReportFiles/2012/FR_2012.pdf,

İGEME (Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Merkezi), (2013),
Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Raporu, Ankara.

Jinping Xi, (2017), Çin Yönetimi (The Governance of China).Çin Halk Cumhuriyeti Başkonsolosluğu Yayını, Ankara.

Karadoğan, Doğan, (2011), “Lojistiğin Ekonomideki Rolü ve Lojistik Ekonomisi”,
<http://www.lojistikci.com/?p=3824>,

Luică P., (2013), Railway Pro–The Railway Business Magazine internet sitesi,
Viking Train and Cargo 10. Two projects with significant potential in
attracting freight to railways, <http://www.railwaypro.com/wp/viking-train-and-cargo-10-two-projects-with-significant-potential-in-attracting-freight-to-railways/>

Marsh & McLennan Companies, (2013), “Lojistik, Dinamik ve Karma Bir Sektör İçin Risk Yönetimi Çözümleri”,
<http://turkey.marsh.com/HaberlerveRaporlar/Makaleler/ID/43092/Global-Risks-2013-Report-Eighth-Edition.aspx>

MÜSİAD, (2013), “Lojistik Sektör Raporu 2013”, MÜSİAD Araştırma Raporları:
87. İstanbul.

Şen, Kıymetli, İ., (2014), Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme

Yaklaşımları, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 4(1), ss.83-106.

UND, (2017), "2050 yılına kadar Türkiye İlk 10'u Zorlayacak", Mart 2017, Sayı 415, ss.50-51.

UND, (2017), "Kazakistan", Nisan 2017, Sayı 415, ss. 30-38.

UND, (2017), "Lojistik Endüstrisini Dönüştüren 7 Yenilikçi Teknoloji", Haziran 2017, Sayı 415, ss. 48-51.

UND, (2017), "UND Başkanı Çetin Nuhoglu'nun DTÖ Anlaşmasıyla ilgili Görüşleri", Mart 2017, Sayı 415, s. 29.

Yardımcıoğlu, M., Kocamaz, H., Özer, Ö., (2012), "Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri", II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu, 1-2 Ekim 2012. ss.245-259.

Yücel, Mustafa, (2012), "Küresel Ekonomik Kriz ve Lojistik Sektörü Üzerine Etkileri: Türkiye",

<http://iys.inonu.edu.tr/webpanel/dosyalar/1427/file/MustafaYucel.pdf>.