

<http://dx.doi.org/10.15295/bmij.v1i3.47>

## LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI VE BİR ARAŞTIRMA

Sefer GÜMÜŞ<sup>1</sup>

### ÖZET

*Globalleşen Dünya'da sınırların tamamen kalktığını ve sonuçta daha ucuz malların en asgari fiyatla taşınması gerçeği ortaya çıkmıştır. Bu güne kadar taşımanın yerine ikame edilebilecek bir çözüm Dünya'da bulunamamıştır. Dünya ülkeleri içerisinde Türkiye'nin gerek yolcu gerekse yük taşımacılığını karayolu ile tercih etmesi lojistik sektörünün Türkiye'de maliyetini arttırmıştır. Ulaştırma sistemi içerisinde karayolu taşımacılığının %95 olması ve diğer ulaştırma sistemlerine önem verilmemesi her yıl binlerce can kaybı ile maddi kayıplara sebep olmuştur. Son yıllarda lojistik sektörünün önemi Türkiye'de anlaşılmaya başlanmış ulaştırma sistemleri yenilenmeye çalışılmıştır. Bu makalede Türkiye'deki gelişen lojistik sektörü ve lojistik yönetimi ile dış kaynak kullanımı üzerinde durulmuş ve bu sektördeki açıklarımız incelenmiş ve çözümler aranmıştır. Gerçekten ürün çıkış maliyetlerini aşağı çekebilmek ve Dünya'daki aynı işi yapan firmalarla rekabet edebilmek için taşımacılık kontrol altına alınmalı ve taşımacılığa bir çeki düzen verilmelidir. Ayrıca dış kaynak kullanımı ile ciddi bir rekabet avantajı yaratılacağı unutulmamalıdır. Dış kaynak kullanımı hizmet kalitesi bu hizmeti veren kurumun uzmanlığına bağlıdır. Ayrıca 1980'lerden itibaren gelişme gösteren konteyner taşımacılık sistemi çok önemli hale gelmiştir. Konteyner taşımacılık yani limandan limana taşımacılık limanların önemini daha da çok arttırmıştır. Konteyner taşımacılık sistemi limanlarda terminal kavramının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Konteyner terminalleri sayesinde lojistik hizmetler ekonomik, verimli ve güvenli hale gelmiştir. Özellikle ülkemizde özelleştirme sonucunda limanların büyük bir kısmı özel firmalara devredilmiş ve bu firmalar aldıkları limanları alt yapısı için gerekli çalışmaları yapmışlar ve daha verimli bir şekilde çalışmalarını sağlamışlardır. Bu da lojistik sektörünün ülkemizde gelişimine bir örnek olarak verilebilir.*

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Dış Kaynak Kullanım, Üçüncü Parti Lojistik, Dördüncü Parti Lojistik, Dış Ticaret

**JEL Kodları:** L91, R40

## CONTRIBUTIONS OF LOGISTICS INDUSTRY TO THE TURKISH ECONOMY AND A RESEARCH

### ABSTRACT

*In globalizing world which removed all the borders, and thus transportation of goods with minimum price is required. Up to the present, there has not been found any solution instead of transportation. Turkey, as one of the world countries, giving preference transportation (passenger or cargo) by road has increased the cost of logistic sector. The being 95 % of road transportation in all transportation systems and not to care about other ways of transportation has caused much loss of life and property every year. The importance of logistic industry in recent years has begun to be noticed and tried to be renewed by many people. In this study, improving logistic sector and logistics management in Turkey and outsourcing were overemphasized. So, failures were analysed and looked for any way to solve problems. In actuality, to bring down the cost and compete with other companies, we have to get under control the transportation and discipline it. Also, it shouldn't be forgotten that outsourcing will cause competitive advantage in transportation sector. The service quality of outsourcing depends on the expertise of the institution. In addition, container transportation system which has made progress since the 1980s has become very significant. Container transportation that is from a*

<sup>1</sup> Yrd. Doç. Dr. Beykent Üniversitesi, [gumus.sefer@gmail.com](mailto:gumus.sefer@gmail.com)

port to port raised the importance of harbours more. Container transportation system has led to the emergence of the concept of "terminal". Thanks to container terminals, logistic services have become economic, efficient and more secure. Especially in our country, as a result of privatization, a large part of ports have been transferred to private companies and these companies have made necessary studies for bottom structure of their ports and pave the way for working properly. And this can be a good model as a development of logistic sector in our country.

**Keywords:** Logistics, Outsourcing, Third Party Logistics, Fourth Party Logistics, Foreign Trade

**JEL Codes:** L91, R40

## 1. GİRİŞ

Küreselleşme ile birlikte Dünya hızlı bir değişim sürecine girmiştir. Bilgi teknolojilerinde hızlı değişim yaşanmaya başlanmış bu değişim ekonomik ortamda hissedilmiştir. Ülkeler, rekabet koşulları içerisinde hareket etmek zorunda kalmışlardır. Ayakta kalabilmenin tek yolunun rekabet avantajı sağlayabilmekten geçtiği anlaşılmıştır. Özellikle maliyetleri en alt seviyeye çekme yarışı firmaları mevcut kaynaklarını daha etkin kullanmaya yöneltmiştir. Her firma her işi yapmak yerine rekabet edebileceği ana faaliyet alanlarında çalışarak müşteri memnuniyetini ön plana almıştır. Müşteri memnun olduğunda daha fazla iş ve daha fazla kazancın beraberinde getireceği bir gerçektir. Dünya’da artık 1980’li yıllardan itibaren klasik yönetim anlayışı terk edilmeye başlanmıştır. Daha fazla satabilmenin yolu işletme ve pazarlama stratejilerini en iyi şekilde uygulama gerçeğinden geçtiği anlaşılmıştır. Bunun içinde işletmeler yeni müşteriler bulmak için bilgi teknolojilerinden faydalanmak zorunda kalmışlardır. Bunu kullanan firmalar işletme karlılığının artmasını sağlamışlardır.

Ayrıca Dünya’da firmaların başarılı olabilmeleri için mevcut ürünlere sahip olmaları yetmiyor. Bu ürünlere lojistik destek sağlamadan başarılı olmanın imkânsızlığı günümüzde anlaşılmıştır.

İkinci Dünya savaşından sonra ABD’de birçok firma lojistiğin önemini fark etmiştir. Çünkü ABD içerisinde ne kadar çok üretim fazlalığı olsa da bunları yerlerine ulaştırmaktaki güçlükler ortadadır. Bu ülke Avrupa ve Uzak Doğu ülkelerini elindeki üretim fazlalığı mallarını satabilmek için etkin bir lojistik politikası gütmek zorundadır. Bunun içinde özellikle Avrupa’daki lojistik firmalarının desteğini almak zorunda kalmışlardır.

Türkiye’nin Avrupa Birliği ile entegrasyonu şarttır. Dünya’da bulunduğu konumu, Asya ile Avrupa arasında bir köprü oluşturan ve jeopolitik konumu itibariyle üç kıtanın kesişim noktasında bulunan Türkiye’nin etkin bir lojistik sektör pazarı politikası izlediği takdirde bu sektörden önemli bir pay alacaktır. Fakat Türkiye 1980’lerden itibaren etkin bir

büyüme sürecine girmesine rağmen halen fiziksel ve kurumsal alt yapıyı tamamlayamamıştır. Yüzlerce üniversite ve bir o kadar da meslek yüksekokulu açmasına rağmen halen yetişmiş kalifiye insan gücüne ulaşamamıştır. Bu makalenin amacı değişen iş Dünyasında giderek daha fazla önemli bir hale gelen ve maliyetlerin aşağıya çekilmesinde çok etkin bir rol oynayan lojistik sektörünü incelemektir.

## **2. TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ**

### **2.1. Lojistiğin Tanımı ve Önemi**

Eski Yunanca'da 'Logisticos' ve latince'de 'Logisticus' sözcüklerine karşı gelen lojistiğin her iki dildeki anlamı hesap yapmak ve ya matematik mantığı anlamına gelmektedir (Demir, 1991:1).

Lojistiğin diğer bir tanımı ise malların satın alınması ve sırasıyla taşınması, depolara sevki ve ilgili yerlere dağıtılmasını içeren işlemlerin bütünüdür (Ratliff ve Nulty, 1996:1).

### **2.2. Lojistiğin Amaçları**

Lojistik faaliyetlerin amacı, malların sevki, ambalajlanması ve depolanması yani fiziksel dağıtım fonksiyonu ile malzemelerin akış planının yapılması, tedarik edilmesi ve depolanması ve kontrolü yani malzeme yönetimi fonksiyonunun birbiriyle uyumlu hale getirilmesinin sağlanmasıdır. Başka bir tanımla lojistiğin amacı stoklarda, üretim aşamasında bulunan malları üst düzey kalite standartlarını kullanarak, düşük bir maliyetle ürünün müşteriye ulaşımını kolay bir şekilde sağlamaktır (Kaya, 2003:137).

### **2.3. Lojistiğin Temel Faaliyet Alanları**

Lojistik Yönetim Kurulu'na (Council of Logistics Management ) göre her firmada tipik bir lojistik sistemi mevcuttur. Bunlar müşteri hizmeti, talep tahmini, dağıtım iletişimi, envanter kontrolü, fabrika ve depo yer seçimi, satın alma, paketleme, iade edilen ürünlerin elleçlenmesi, hurda ürünlerin imhası, trafik ve nakliye, depolama ve antrepoculuk gibi faaliyetleri kapsamaktadır (Ballou, 2004:10).

### **2.4. Lojistik Yönetiminde Planlama**

Lojistik stratejileri belirlenirken başlangıç noktasından, daha ileride olan stratejilerin incelenmesi ve lojistiğin oluşan bu stratejilere nasıl katkı sağlayacağını değerlendirilmesi gerekmektedir (Brewer and Hensher, 2001:1).

Donald Waters lojistiğin işletme üzerindeki görevlerini şu şekilde belirtmiştir:

“Lojistik olarak bizim görevimiz; ortak hedeflere ulaşmak için firmaya üretim için gerekli malzemeleri getirmek, süreç içinde malzemeleri hareket ettirmek ve işlemi biten ürünleri müşterilere ulaştırmaktır. Amacımız içerdeki ve dışarıdaki müşterileri tam olarak tatmin edebilecek esnek, güvenilir ve etkili hizmet, sunabilmektir.” (Waters, 2001).

Lojistiğin görevleri hakkında oluşturulan stratejiler işletme açısından oldukça faydalıdır. Fakat daha önemli olan adımlar daha az açıktadır. Hiçbir durum için tek bir iyi strateji ve iyi bir strateji için de standart izlenebilecek bir yol yoktur. Gooderham bu konuda şunları söylemiştir:

“Hiçbir zaman bir stratejiyi geliştirme ve uygulamanın tek bir yolu yoktur. Başarılı planlamanın anahtarı seçilen amaçlar ve tekniklerin, organizasyonun hali hazırdaki kültür kabiliyetlerinin ve iş çevresinin ve arzu çıktılarının birbirleriyle uyuşmasıdır.” (Gooderham, 1998).

### **3. DÜNYA'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ**

#### **3.1. Dünya Ekonomisindeki Ortaya Çıkan Sürekli Artışlar ve Azalışlar**

Temeli 1950 yıllarda yaşanan toplumsal, ekonomik ve beraberinde teknolojik gelişmelerin yarattığı küreselleşme 1970’li yıllarda ortaya çıkmıştır. Küreselleşme yani ‘Yeni Ekonomik Düzen’le beraber ülkelerde üretim yapısı, üretim politikası, ihracat, istihdam gibi birçok konuda köklü değişiklikler meydana gelmiştir (DPT, 2000:15).

1980’li yıllara gelindiğinde dünya piyasalarında sınırların ortadan kalkması ile birlikte küreselleşme adıyla ortaya çıkmış ve teknolojik gelişmelerle birlikte ürün çeşitliliği artmış ve ürünlerin kullanım ömrü de azalmıştır. Dünya’da meydana gelen bu değişimler izlendiğinde yeni bir kavram olan ‘Globleleşme’nin benimsenen ve kullanılmaya başlanan bir terim olduğu görülmektedir. Globelleşme yani uluslar arası ilişkilerde geniş bakış açısıyla değerlendirmeyi yani global düşünmeyi ifade etmektedir. Ayrıca dışa kapalı bir ekonomik sistem yerine dışa açılma ve dünya ekonomisiyle bütünleşme demektir. Ülke için de merkezi yönetimle politika ve ekonomiyi yönlendirmekten ziyade yerel yönetimleri güçlendirmek gerektiği anlamına da gelmektedir (Aktan, 1998).

#### **3.2. Dünya Ülkelerinde Dış Ticaret**

Ülkeler ekonomilerini geliştirmek, daha fazla gelir sağlamak ve ihtiyaçlarını çok yönlü olarak sağlamak için ticarete ihtiyaç duyarlar. Sadece ülke içinde mal üretip satmak yerine ülke dışından da ihtiyaç duydukları ürünleri alırlar ve verimli oldukları çok üretilen ülke içi

malları da döviz geliri sağlamak amacıyla diğer ülkelere satarlar ve böylece dış ticaret gerçekleştirmiş olurlar.

Ülkelerin yapmış oldukları uluslararası ticaretin nedenleri daha kapsamlı olarak açıklanabilir. Bununla ilgili olarak ilk akla gelen klasik uluslararası ticaret rolleridir. İlk teori Adam Smith'in Mutlak üstünlükler teorisidir. Daha sonra David Ricardo'nun karşılaştırmalı Üstünlükler teorisi ve J. Stuart Mill'in görüşleri yer almıştır (Seyidoğlu, 2001).

Adam Smith'in karşılaştırmalı üstünlükler teorisine göre her ülke en çok ürettiği malı başka ülkeye ihraç edecek ve verimli üretmediği malı daha verimli üreten ülkeden ithal edecektir. Böylece ülkeler arası bir ticaret gerçekleşmiş olacak. David Ricardo'ya göre ise her ülke en bol ürettiği malları ihraç etmelidir. Örneğin: buğday üretimi fazla olan Türkiye ile sanayi malı üreten Almanya arasında bir ticaret gerçekleşecekse sanayi üretimi az olan Türkiye sanayi malını Almanya'dan ithal edecek ve buğday üretimi az olan Almanya da buğdayı Türkiye'den ithal edecektir.

Eli Hecksher ile Bertil Ohlin klasik teorileri iktisadi hayata önemli katkılar sağlamışlardır. Onlara göre bir ülkenin en bol üretim faktörünü üretiminde yoğun olarak kullandığı malları ihraç edeceği prensibine dayalı H-O modeli, klasik uluslararası ticaret teorisine önemli katkılar sağlamıştır. Bu bağlamda teorinin temelinde faktör olanları kavramında elde edilen karşılıklı avantaj prensibidir. Aynı zamanda uluslararası ticaretin ilk motivasyonu ulusal ve yabancı fiyatlar arasındaki mutlak farklılıktır. Bu farkın transfer maliyetlerinden büyük olması gerekmektedir. Fiyatlardaki mutlak farklılık maliyetlerdeki mutlak farklılığa dayansa da maliyet fiyat ilişkilerinin tam rekabet piyasalarında farklılık göstereceği gözden kaçırılmamalıdır (Ekren, 1986:37).

### **3.3. Dünya Ticareti ve Lojistik Sektörü**

Küreselleşmenin etkisiyle dünyada lojistik sektörü, ülke ve firmaların rekabet edebilirliği açısından en önemli uluslararası ekonomik öğelerden biri olarak yer almaktadır. Ülkelerin büyümesi ve gelişiminde izlenen yollar, teknolojinin hızlı gelişimi ve paralelinde dünyada alt yapı olanaklarının gelişmesi, kanun koyucuların yaptıkları ticari faaliyetleri düzenleyici yasalar ve müşteri memnuniyetini ön plana çıkarmaktadır. Tüm bunlar lojistik sektörünün önemini artırıcı nedenlerdir (Gülen, 2011:65).

1980'li yılların başından itibaren bilgi teknolojisinde meydana gelen hızlı gelişmeler beraberinde lojistik sektöründe de önemli değişimler meydana gelmiştir. Geniş kapasiteli yük gemileri, büyük kargo uçakları, demiryolu taşımacılığında büyük değişimler, vinçler, GPS ağı

ile donatılmış son sistem yük kamyonları, standart hale getirilmiş konteynerlar ve kapasitesi oldukça geniş depolarda barkod sistemleri kurulmaya başlanmıştır. Bilgi teknolojisinde meydana gelen bu değişimlerle beraber lojistik sektörü de internet kontrollü olarak yönetilmeye başlanmıştır (Keskin, 2006:24).

Toplumların kendine has değer yargıları ve kültürleri, küreselleşme karşında değişime uğramış ve toplumlar birbirine benzemeye başlamıştır. Müşteri istek ve beklentilerinin değişmesi ve bilgi teknolojisindeki hızlı gelişme beraberinde çok uzak mesafedeki ürünleri bile işletmeler müşterilerine ulaştırır hale gelmiştir. Bütün bu gelişmeler neticesinde tüm Dünya ülkelerinin lojistik konusunda yapılanmaya gitmesini gerekli kılmıştır (Keskin, 2006:16).

Devletlerin 1990'lı yılların başlarına gelindiğinde serbest piyasa ekonomisini destekleyen politik kararlar almaları, dış ticarete engel olacak her türlü kısıtlamaların kaldırılması ve gümrük tarifelerinde yapılan indirimler ile ticaretin önü açılmıştır. Lojistik sektörünün önemi Sovyetler Birliği'nin yıkılması, Dünya Ticaret Örgütü(World Trade Organization-WTO) nün kurulması, Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne üye olması ve Avrupa Birliği üyelerinin ortak para birimi olan Euro'ya geçmesi ve birliğin üye sayısının 27 olmasıyla hız kazanmıştır (Gülen, 2011:65).

Dünya bir taraftan küreselleşirken diğer taraftan entegrasyon yoluna gitmiştir. Sürekli olarak gelişme kaydeden Dünya pazarında yer alabilmek için ülkeler her türlü avantaj ve fırsatı değerlendirmeyi görev haline getirmişlerdir. Buradaki en temel amaç rakiplerine karşı avantaj sağlayabilmek adına yeni pazarlar bulmak içerisinde yer almaktır. Diğer taraftan küreselleşme ile birlikte bölgesel bütünleşmeler ve yeni pazar olanakları işletmeler için birçok fırsatı beraberinde getirmektedir. Fakat duruma ayak uyduramamış işletmeler için aynı şey söylenemez. Önceden işletmeler için fiyat, kalite, hız ve müşteriye teslimatı gibi etmenler rekabet avantajı sağlarken şimdilerde yön değiştirmiştir. Artık piyasa da bol miktarda ucuz ve kaliteli ürünler bulunmaktadır. Önceden ekonomide kaynak kıtlığından bahsedilirken durum değişmiş çok fazla ürün çeşidinin bulunduğu rekabetin olduğu pazarlara yerini bırakmıştır (Arslan,2006).

### **3.4. Ülke Gruplarına Göre Lojistik**

#### **3.4.1 ABD'de Lojistik Sektörü**

Lojistik kavramı ilk kez ABD'de 1970'li yılların başında askeri bir kavram olarak ortaya atılmıştır. ABD dünya lojistik pazarı içerisinde yerini korumuş olsa da son yıllarda

pazar içerisindeki gelişiminde durağanlık görülmektedir. Bunun sebebi olarak 2007 yılında ABD'nin para birimi olan dolardaki düşüş gösterilmektedir (Edgell, 2008:179). NAFTA, WIPO, WTO, APEC gibi ticari birleşmelerle malların taşınmasını sağlayacak kolaylıklar sektörün ilerlemesinde önemli rol oynamaktadır (www.igeme.org.tr Erişim Tarihi: 13.08.2013).

ABD'de lojistik faaliyetler büyük çoğunlukla şirketlerin kendi içlerinde oluşturdukları bir organizasyonla mümkünleştirilirse de sektörün en önde gelenleri ABD firmalarıdır. ABD'de yapılmış başarılı ve büyük lojistik şirketlerini örneklendirecek olursak; UPS (United Parcel Service ) ve Expeditors Lojistik şirketleri en önde gelenler olarak sıralanabilir (www.logistics.com Erişim Tarihi: 01.03.2013).

### **3.4.2. AB'de Lojistik Sektörü**

İşletmeler artık ana iş konularına ağırlık vererek piyasadaki rakiplerine karşı üstün gelmek için çalışmaktadırlar. İşletmeler, uzmanlık gerektiren lojistik faaliyetler için dış kaynak kullanımı yoluna tercih etmektedirler. Bu durum özellikle AB'de kamu kuruluşlarının vermiş olduğu hizmetleri önemli ölçüde etkilemiştir. Bu gelişmeler ışığında lojistik hizmet sunan işletmeler önemli derecede rekabet üstünlüğü sağlamışlardır. İşletmeleri faaliyet alanlarını çeşitlendirmeye ve ileri boyutta hizmet sunmaya zorlamıştır (Gürdal, 2006:26).

2010 yılı verilerine göre AB'de 27 üye ülke de 495 milyonun üzerinde insan yaşamaktadır. AB'nin GSYİH'sı (Gayrisafi Yurtiçi Hasıla) 11 trilyon dolar civarındadır ve 500 milyon civarında tüketici kitlesi bulunmaktadır. Ortalama %8 dolaylarında büyüyen Avrupa lojistik pazarı 700 milyar euro'ya ulaşmış olup Dünya lojistik pazarında önemli bir yere sahiptir (Gülen, 2011:77).

AB'nin en önemli sayılabilecek lojistik üstleri; Fransa, Almanya, Benelüks ülkeleri olarak sayılan Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'dur. Bu saydığımız ülkeler Batı Avrupa ülkeleridir. AB, son dönemlerde Doğu Avrupa'ya doğru kaymaya başlamıştır. Bu ilerleme ile Doğu Avrupa 'da lojistik üstler ilerleme kaydetmiş olmasında rağmen Batı Avrupa kadar gelişmemişlerdir. Doğu Avrupa'da karayolu taşımacılığında görülen hızlı gelişime yaşanmasına karşılık en çok demiryolu taşımacılığı ön planda görülmektedir (Gülen, 2011:77).

### **3.4.3. Uzakdoğu Ülkelerinde Lojistik**

8 Ağustos 1967 yılında Vietnam savaşı sonucunda ortaya çıkan komünist rejime karşı Tayland, Endonezya, Malezya, Singapur ve Filipinler'in bulunduğu ülkeler ASEAN

(Güneydoğu Asya Uluslar Birliği)örgütünü kurmuşlardır. Örgütün 2005 yılında GSMH (Gayrisafi Milli Hasıla)'sı yaklaşık olarak 884 milyar dolar civarındadır. Dünya nüfusunun yaklaşık olarak %8'ünün yaşadığı bu bölgede GSYİH (Gayrisafi Yurtiçi Hasıla)'nın yıllık büyüme oranı %4'tür ve bu oranın artacağına dair beklentiler bulunmaktadır. Bölgede pazar payının büyüklüğü, artış gösteren ticaret yine artan GSYİH ve Pasifik Asya'ya geçiş kolaylığının sağlanması lojistik alt yapılarının gelişmesi konusunda yönlendirici olmuştur (Gülen, 2011:79-81).

Bölgedeki en büyük limanı ve yine Dünya'nın en büyük lojistik üstü Singapur'dur. ASEAN ülkeleri içerisinde yer alan gelişmiş ülkelerin ekonomileri iyidir ve buldukları bölge için önem arz etmektedirler. Bölgede bulunan karayolu ve demiryollarının durumu lojistiğin gelişimini engellemektedir. Yine bölgede ekonomik gelişmelerin olumlu sonuçlarıyla birlikte hava limanları ve limanlar kapasitelerinin üzerinde bir ticaret hacmiyle karşılaşabilmektedir. Bunun sonucu olarak da Tayland ve Endonezya gibi ülkelerde lojistik maliyetleri olması gerekenin çok üzerindedir. Bölgede lojistik konusunda hizmet veren en önemli firmalar DHL, Linfox, UPS, TNT, Schenker, Kuehne Nagel ve Nippon Express'tir.

Diğer bir uzak doğu ülkesi olan Çin'e bakıldığında ise, batı ile sorunlarını giderdikten sonra yönünü batıya çevirerek yaşadığı ekonomik açıdan olumlu gelişmelerle birlikte ucuz ürün üreten ülke konumundan çıkmış ve birçok uluslararası firmanın dikkatini çekmeye başlamıştır. Bugün Çin 1.330.141.295 nüfusu ve 8.789 trilyon dolar GSYİH ile Dünya'nın önemli ticaret merkezi haline gelmiştir.

Doğu Asya'da lojistik konusunda faaliyette bulunan bir diğer ülke ise Çin'dir. Enflasyon rakamlarının %2 'de olduğu ülke ekonomisi son on yıl içerisinde ortalama olarak her yıl %8 oranında bir büyüme göstermiştir.<sup>2</sup> Yüzyıllardan beri devam etmekte olan 'Serbest Bölge' konumundaki Hong Kong'u bölgenin uluslararası manada finans ve ticaret merkezi yapmıştır. Bu özelliğiyle Hong Kong uluslararası taşımacılıkta günümüzde popüler merkezlerden biridir (Erdal, 2004:2).

---

<sup>2</sup> ([www.asiatradehub.com](http://www.asiatradehub.com) Erişim Tarihi 18.09.2013 )



## **4. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI VE BİR ARAŞTIRMA**

### **4.1. Araştırmanın Problemi**

Bu bölümde, teorik çerçeve göz önünde bulundurularak lojistik işletmeler üzerinde yapılması planlanan uygulama yer almaktadır. Lojistik sektörünün öneminin son zamanlarda anlaşılması ve uygulamada yasal ve bürokratik sorunlar yaşanması sektörün gelişmesini engellemiştir. Yapılan araştırmanın amaçları doğrultusunda sorunları çözecek anlamlı bilgiler sağlanmış, hipotezler oluşturulmuş ve istatistiki analiz teknikleriyle test edilmiştir.

### **4.2. Araştırmanın Amacı**

Lojistik faaliyetler, işletmeler açısından müşteriye değer yaratan ve rakiplere karşı rekabet üstünlüğü sağlayan özellikleri olması nedeniyle bu manada değerlendirmesi gerekmektedir. İşletmelerin pazarda kalıcı olabilmesi ve müşteri üzerinde olumlu değer yaratması için lojistik faaliyetlerin tamamında başarı sağlaması önem arz etmektedir. Ayrıca işletmelerin ana faaliyetleri olan planlama, yürütme ve sonrasında denetleme gibi işlevlerin etkinliğinin sağlanmasıyla birlikte kararlılık düzeyinin artmasında geri beslemenin önemi yadsınamaz. Bu noktada performans yönetimi, işletme tepe yönetiminin alacakları kararların önemini artırılmasıyla birlikte işletme adına önemli bilgilerin üretilmesi ve sonrasında gerekli yönetimlere aktarılması ve örgütsel etkinliğin sağlanmasında önemli katkılar sağlamaktadırlar.

Bu çalışmamla lojistik sektörde faaliyet gösteren firmaların sektör içerisindeki yeri ve önemi ve sektör üzerindeki olumlu ya da olumsuz etkileri değerlendirilmiştir. Lojistik firmaların faaliyet alanları, sermayeleri, bilgi ve deneyimleri, gerçekleştirmiş oldukları taşımacılık faaliyetleri, Türkiye'deki lojistiğin gelişimi ve dış kaynak kullanıcılarının istek ve beklentilerinin saptanması ile ilgili çalışmalar yapılmıştır.

### **4.3. Araştırmanın Önemi**

İşletmeler açısından lojistik faaliyetler önemli kilometre taşlarından birini oluşturmaktadır. Yani lojistik faaliyetler, işletmeler açısından önemli fonksiyonları içerisinde barındırmaktadır. Söz konusu lojistik faaliyetler, işletmelerin gelir ve maliyetleri üzerinde doğrudan etki eder. Aynı zamanda işletmeye rakiplerine karşı rekabet avantajı sağlar. Diğer bir ifadeyle lojistik faaliyetler, işletmede maliyetlerin azaltılması, gelirlerin artırılması konusunda doğrudan ya da dolaylı olarak etki etmektedir. Ayrıca esneklik, hız ve hizmet, müşteri memnuniyeti ve pazarda çok yönlülük konularında katma değer yaratmaktadır. Bu

açından ele alındığında, lojistik faaliyetlerin performans düzeylerinin artırılması ve bu faaliyetlerin etkili bir şekilde gerçekleşmesiyle sağlanır.

Bu çalışmada Türkiye’de lojistik hizmet veren firmaların, dış kaynak kullanıcılarına kârlılık, maliyet ve müşteri memnuniyeti konusunda katkı sağlayacağını anlamak açısından önem taşımaktadır.

#### **4.4. Evren ve Örneklem**

Araştırmamız İstanbul’da lojistik alanında faaliyet gösteren 100 lojistik işletmesini kapsamaktadır. Bu işletmelere bizzat gidilerek ya da e-mail yoluyla ulaşılmış, bununla ilgili araştırma planı hazırlanmış ve uygulamaya konulmuştur.

#### **4.5. Varsayımlar**

Lojistik alanında faaliyet gösteren firmalar sektörde olumlu gelişmelere neden olur. Sektörün hızla büyümesi ve gelişmesi, Dünya’daki büyük lojistik firmaları ile rekabet edebilecek güçte firmaların oluşmasına katkıda bulunur.

#### **4.6. Sınırlılıklar**

İstanbul’daki 100 lojistik işletmesine dağıtılan anketlerden 88 adedi geri dönmüş ve 12 adedi değerlendirmeye alınmamıştır. Araştırma İstanbul geneline dağılmış şekilde bulunan işletmeler ile a-mail yoluyla yapılmış ve yüz yüze görüşme ile gerçekleştirilmiştir.

Anketler yapılırken özellikle şirketler rekabet açısından bazı bilgileri vermek istememişlerdir.

#### **4.7. Verilerin Toplanması**

Araştırma sistematik olarak gerçekleştirilmiştir. Bu aşamalar: a) Anket formunun hazırlanması, b) Araştırma Aşaması, c) Ön Araştırmanın test edilmesi, d) Saha araştırması, e) Elde edilen verilerin analiz edilmesi ve yorumlanmasıdır.

Yukarıda da bahsedildiği gibi anket formu hazırlanırken güvenilir veriler elde edilmiş ve bu veriler paralelinde sonuca ulaşılmaya çalışılmıştır. Anketin güvenilirliğinin test edilmesi için ön araştırma yapılmış ve elde edilen veriler doğrultusunda iyileştirmeler yapılarak saha araştırmasına geçilmiştir. Son safhada elde edilen veriler likert ölçeği kullanılarak analizlere tabi tutulmuş ve sonuca ulaşılmıştır.

#### 4.8. Verilerin Analizi

Anketlerden derlenen veriler SPSS 17.0 (Statistical Package For Social Science ) istatistiksel veri analiz paket programı ile analiz edilmiştir.

#### 5. BULGULAR VE YORUMLAR

Yapılan ankette var olan sorular iki temel amaca yönelik olarak hazırlanmıştır. İlki lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaları kapsamlı olarak tanımaya yöneliktir. Burada lojistik firmasının faaliyet alanı, sermayesi, ne tür bir işletme olduğu, kaç yıllık deneyiminin olduğu, hangi taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirdiği, lojistik faaliyet gerçekleştirdiği ülkeler, firmalarında çalışan ortalama insan sayısı, eğitim durumları, firmalara sağladıkları lojistik destekler, yıllık ortalama taşıdığı ürün miktarı, filosunda bulunan araç sayısı gibi güçlü ve zayıf yönlerinin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır.

Anketin bir diğer amacı ise, lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların sektöre bakış açıları, dış kaynak kullanıcılarının durumu hakkındaki görüşlerini ölçmeye yönelik sorulardan oluşmuştur.

##### 5.1. Demografik Özellikler ile İlgili Bulgular

Bu bölümde anket çalışmasına katılan firmaların demografik özelliklere göre dağılımları incelenmiştir. Çıkan veriler eşliğinde sonuçlara ilişkin yorumlara yer verilmiştir. Ankete katılan firmaların %78'i uluslararası pazarlarda, %12'si ulusal pazarlarda ve geri kalan %10'u ise Yerel pazarlarda faaliyet göstermekte olduklarını belirtmişlerdir. Firmaların faaliyet alanlarına göre dağılımları Tablo 1'de gösterilmiştir.

**Tablo 1.** Firmaların Faaliyet Alanı

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	Uluslararası	39	78
	Ulusal	6	12
	Yerel	5	10
	Toplam	50	100

Ankete katılan firmaların %46'sı işletme sermayesini, %48'i öz sermaye ve %6'sı yabancı sermaye kullanmaktadır. Firmaların sermayelerine göre dağılımı Tablo 2'de gösterilmiştir.

**Tablo 2.** Firmaların Sermayelerine Göre Dağılımı

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	İşletme Sermayesi	23	46
	Öz Sermaye	24	48
	Yabancı Sermaye	3	6
	Hiçbiri	0	0
	Toplam	50	100

Ankete cevap veren 50 firmadan %56 ile büyük çoğunluğunu Sermaye işletmesi oluştururken, % 38 ile ticaret işletmeleri ikinci sırada gelmektedir.%6'lık küçük bir kısmı ise Kobi statüsünde yer almaktadır.

**Tablo 3.** Firmaların İşletme Yapıları

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	Kobi	3	6
	Sermaye İşletmesi	28	56
	Ticaret İşletmesi	19	38
	Hiçbiri	0	0
	Toplam	50	100

Lojistik firmaların genelde genç firmalardan oluştuğu göze çarpmaktadır. 1-5 ve 6-10 yıllar arası deneyime sahip gruplar toplamda %47 ile ankete katılan firmaların yarısına yakın kısmını kapsamaktadır. 25 yıl ve üzeri deneyime sahip köklü firmalarında %12 ile azımsanmayacak bir orana sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca 11-15 yıl arası %15, 16-20 yıl arası %21 ve 21-25 yıl arası ise %5 firma ankete cevap vermiştir.

**Tablo 4.** Firmaların Lojistik Sektöründeki Deneyimleri

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	1-5 yıl arası	11	18
	6-10 yıl arası	18	29
	11-15 yıl arası	9	15
	16-20 yıl arası	13	21
	21-25 yıl arası	3	5
	25 yıl ve üzeri	8	12
	Toplam	62	100

Tablo 5’de ankete cevap veren firmaların yarısına yakını karayolu taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. (%48) Karayolunu, %28 ile denizyolu ve %24 ile havayolu takip etmektedir.

**Tablo 5.** Firmaların Taşımacılık Faaliyet Türleri

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	Karayolu Taşımacılığı	24	48
	Havayolu Taşımacılığı	12	24
	Denizyolu Taşımacılığı	14	28
	Toplam	50	100

Ankete cevap veren katılımcı firmalardan %48’i karayolu taşımacılığının lojistik faaliyetleri içinde %62’lik kısmı %30-70 arasında yer tuttuğunu belirtirken, %21’lik kısmı %91-100 arasında ve %17’lik kısmı da %0-10 arasında yer tuttuğunu ifade etmiştir.

**Tablo 6.** Firmaların Karayolu Taşımacılığı Kullanım Oranı

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	%0-10 arası	4	17
	%11- 30 arası	1	4
	%31-50 arası	8	33
	%51-70 arası	6	25
	%71-90 arası	0	0
	%91-100 arası	5	21
	Toplam	24	100

Tablo 7’de ankete cevap veren firmaların %42’si havayolunu %10 ve altında kullanırken, %92’lik kısmı %11 ile 100 arasında kullandığını ifade etmiştir

**Tablo 7.** Firmaların Havayolu Taşımacılığı Kullanım Oranı

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	%0-10 arası	5	42
	%11- 30 arası	4	33
	%31-50 arası	2	17

	%51-70 arası	0	0
	%71-90 arası	1	8
	%91-100 arası	0	0
	Toplam	12	100

Katılımcı firmaların %64'ü denizyolu taşımacılığını %30-50 arası kullandığını söylemiştir. Denizyolu taşımacılığı %30'nin altında kullananların oranı %28 iken %91 ile 100 arası %8'i bulmaktadır.

**Tablo 8.** Firmaların Denizyolu Taşımacılığı Kullanım Oranı

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	%0-10 arası	2	14
	%11- 30 arası	2	14
	%31-50 arası	9	64
	%51-70 arası	0	0
	%71-90 arası	0	0
	%91-100 arası	1	8
	Toplam	14	100

İhracatta en büyük ortağımız olan Avrupa Birliği Üye Ülkeleri %58 ile de ankete katılan firmaların en fazla lojistik faaliyet gösterdiği ülkeler olurken, bunu sırasıyla %16 ile Arap Ülkeleri, %14 ile Amerika kıtası ve %12 ile Rusya izlemektedir.

**Tablo 9.** Firmaların Lojistik Faaliyet Gerçekleştirdiği Ülkelerin Oranı

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	Avrupa Birliği Üye Ülkeleri	29	58
	Rusya	6	12
	Amerika Kıtası	7	14
	Arap Ülkeleri	8	16
	Toplam	50	100

Firmaların %62 ile büyük çoğunluğu 100 den az çalışan bulundururken, %32'si ise 100 ile 500 arasında çalışana sahiptir. Sadece %4'lük kısmı 1000 üzerinde çalışanı olduğunu belirtmiştir.

**Tablo 10.** Firmalardaki Çalışan Sayısı

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	100'den az	31	62
	101-249 kişi arası	7	14
	250-499 kişi arası	9	18
	500-999 kişi arası	1	2
	1000 ve üzeri	2	4
	Toplam	50	100

Ankete katılan firmalarda çalışanların büyük çoğunluğunu %64 ile lisans mezunları oluştururken, bunları sırasıyla %22 ile Meslek Yüksekokulları, %10 ile Lise mezunları takip etmektedir. Çalışanların sadece %4'lük kısmı Doktora ve/veya Yüksek Lisans mezunları oluşturmaktadır.

**Tablo 1.** Firmaların Araç Sayıları

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	1-50 arası	27	54
	51-100 arası	6	12
	101-200 arası	4	8
	201-300 arası	6	12
	301-400 arası	5	10
	401 ve fazlası	2	4
	Toplam	50	100

Katılımcıların büyük çoğunluğu (%62) yılda ortalama 101.000-300.000 ton arası yük taşıdığı görülürken, 301.000 ve üzerinde yük taşıyanların oranı ancak %14'lerde kalabilmiştir. 100.000 ve altında ortalama yük taşıyan firmaların oranı ise %24'ü bulmaktadır.

**Tablo 2.** Firmaların Yıllık Ortalama Taşıdığı Ürün Miktarı

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	0-50.000 ton	3	6
	51.000-100.000 ton	9	18
	101.000-200.000 ton	16	32
	201.000-300.000 ton	15	30
	301.000-500.000 ton	3	6
	501.000 ton ve fazlası	4	8
	Toplam	50	100

Firmalara göre hedef kitle açısından en önemli etkenin %28 ile güven faktörü olduğu düşünülmektedir. Bunu sırasıyla %22 ile taşıma sonrası hizmet, %16 ile taşıma öncesi hizmet veya navlun ücreti, %14 ile hız, %4 ile transit ücret takip etmektedir.

**Tablo 13.** Hedef Kitlenin Dikkat Ettikleri

İş ile İlgili özellikler	Değişkenler	Frekans	%
Çalışılan Birim	Navlun Ücreti	8	16
	Transit Ücreti	2	4
	Hız	7	14
	Taşıma Öncesi Hizmet	8	16
	Taşıma Sonrası Hizmet	11	22
	Güven	14	28
	Toplam	50	100



## 5.2. Firmaların Lojistik Kullanımına Yönelmesine Neden Olan Faktörler Üzerine Bir Uygulama

Ankette firmaların, ülkemizde lojistik sektörünün gelişmesi ile ilgili düşüncelerini anlamak amacıyla sorulan bu soruya verdikleri cevaplar her bir faktör için ayrı ayrı şekilde tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 14.** Ülkemizde Lojistik Sektörü Gelişmiştir

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	2	4
Katılıyorum	19	38
Kararsızım	22	44
Katılmıyorum	6	12
Kesinlikle katılmıyorum	1	2
Toplam	50	100

Yukarıdaki tabloda ankete katılan firmaların %44'ünün ülkemizde lojistiğin gelişiminde olumlu ya da olumsuz bir düşünceye sahip olmadıkları görülmektedir. Yine tablo incelendiğinde sektörün yeterince gelişmediğini düşünenlerin yüzdesel oranı %14'leri göstermektedir. Sektörün gelişimini olumlu bulunlar ise toplamda katılımcıların %42'ünü kapsamaktadır.

**Tablo 15.** Ülkemizde Karayolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	29	58
Katılıyorum	18	36
Kararsızım	3	6
Katılmıyorum	0	0
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Ankete katılan lojistik firmaların %58'ü karayolu taşımacılığının yaygın olarak kullanıldığını düşünürken %36'lık kısmı bu duruma katılmamaktadır. Bu konuda kararsız olanların oranı ise %6'dır.

**Tablo 16.** Ülkemizde Denizyolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	5	10
Katılıyorum	9	18
Kararsızım	8	16
Katılmıyorum	28	56
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Ülkemizde denizyolu taşımacılığının yaygın olarak yapıldığını düşünen katılımcılar %28'lik kısmı oluşturmaktadırlar. Yine tabloyu incelediğimizde katılımcıların %56'sının bu görüşe katılmadıkları görülmektedir.

**Tablo 17.** Ülkemizde Havayolu Taşımacılığı Oldukça Yaygın Yapılmaktadır

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	0	0
Katılıyorum	16	32
Kararsızım	7	14
Katılmıyorum	18	36
Kesinlikle katılmıyorum	9	18
Toplam	50	100

Katılımcıların %32'si havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde kullanıldığını düşünürken %54'e tekabül eden katılımcı ise yeterince kullanılmadığını savunmaktadırlar. Diğer taraftan katılımcıların %14'ü her iki görüşü de katılmadıklarını savunmaktadır.

**Tablo 18.** Ülkemizde Lojistik Sektörünün Gelişmesi İçin Yeterli Politikalar ve Stratejiler Üretilmektedir

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	0	0
Katılıyorum	14	28
Kararsızım	27	54
Katılmıyorum	9	18
Kesinlikle katılmıyorum	0	0

Toplam	50	100
--------	----	-----

Ülkemizde lojistik sektörünün gelişmesi için yeterli politikalar ve stratejiler olduğuna dair yöneltilen soruya karşılık alınan %54 'lük cevapta katılımcıların kararsız kaldıkları görülmektedir. Lojistiği destekleyici bir takım politik kararların alındığını fakat yeterli olmadığını düşünmektedirler. Bir diğer taraftan tablo incelendiğinde kesinlikle evet yeterli politikalar üretiliyor diyen katılımcıların olduğu görülmektedir. Anket katılımcıların genel kanısı lojistik konusunda devletin bir takım karar aldığı fakat yeterli olmadığı yönündedir.

**Tablo 19.** Lojistik Konusunda Karar Alma Yetkisi Tamamen Tepe Yönetimindedir

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	8	16
Katılıyorum	13	26
Kararsızım	18	36
Katılmıyorum	11	22
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Lojistik konusunda karar alma yetkisinin tepe yönetiminde olduğu kanısında olanlar %42'lik kısmı oluşturmaktadır. Öte taraftan tepe yönetiminin karar almasında, tepe yönetimine bağlı birimlerin görüş ve önerilerinin dikkate alındığını savunanların yüzdesel payı %22'dir.

**Tablo 20.** Faaliyette Bulunulan Bölgede Çevre Standartları Yüksek Düzeydedir

Yanıtlar	Frekans	%
Kesinlikle katılıyorum	3	6
Katılıyorum	22	44
Kararsızım	21	42
Katılmıyorum	4	8
Kesinlikle katılmıyorum	0	0
Toplam	50	100

Anket katılımcılarının %60'ı firmaların faaliyette buldukları çevre standartlarına göre karar aldıklarını düşünmektedir. Katılımcılardan %42'si kararsız bir tutum sergilerken %8 'i katılmadıkları görüşünü sunmuşlardır.

## 6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Özellikle 2000’li yıllardan itibaren küreselleşen Dünya’da ülkeler arasındaki sınırlar kalkmış şirketler daha fazla kar edebilmek ve ulaşım masraflarını asgari düzeye çekmek için büyük bir gayret içine girmiştir. Etkin bir kar, etkin bir lojistik yönetiminden geçer. Bunun için de maliyet düşürücü, üretimi arttırıcı ve kaliteyi yükseltmek için çareler aranmaya başlanmıştır. Burada esas olan müşteri memnuniyetidir. Lojistik faaliyetleri sayesinde şirketler en uygun ve en basit bir yolla malları en asgari düzeyde yerine ulaştırmak durumunda kalmışlardır. Bu şekilde firmalar yaşam süreçlerini garantiye almışlar ve en iyi bildikleri konuda uzmanlaşmışlardır. Hatta bunun için dış kaynak kullanımına gitmişler ve böylece operasyonel etkinliği arttırmışlardır. Üretim merkezlerinin değişmesi lojistik merkezlerini de etkilemiştir. Yukarıdaki bilgiler ışığında lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların sektör içerisindeki yeri ve önemi, lojistik konusundaki görüşlerini değerlendirmek için İstanbul genelinde 50 lojistik firma üzerinde yapılan çalışmanın sonucunu özetlemek mümkündür:

Araştırmamıza göre ankete katılan firmaların büyük bir çoğunluğu olan %78’i uluslararası pazarlarda faaliyet göstermektedir. Sonrasında katılımcıların sırasıyla %12’si ulusal pazarlarda ve geri kalan %10’u ise yerel pazarlarda faaliyet gösterdiği saptanmıştır. Ankete katılan firmaların %46’sı işletme sermayesini, %48’i özsermaye ve %6’sı yabancı sermaye kullanmaktadır. Diğer taraftan katılımcıların %56 ‘lık kısmını sermaye işletmesi oluştururken, % 38 ile ticaret işletmeleri ikinci sırada gelmektedir.%6’lık küçük bir kısmı ise KOBİ statüsünde yer almaktadır. Her iki durumda da görüleceği üzere katılımcıların büyük çoğunluğu işletme sermayesi kullanmakta ve sermaye işletmesi olarak faaliyet göstermektedir. Çalışmamız sonucunda lojistik firmaları ağırlıklı olarak %58 ile Avrupa Birliği üye ülkelerine sonrasında ise sırasıyla %16 ile Arap Ülkeleri, %14 ile Amerika kıtası ve %12 ile Rusya izlemektedir.

Bu veriler ışığında bir ülke de ulaştırma sisteminin en uygun ve en verimli olabilmesi ülke kaynaklarının en uygun şekilde kullanılması ile mümkündür. Oysaki üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de en ucuz lojistik faaliyeti denizyolları ve demiryolları ile sağlanması gerektiği halde denizyollarını ve demiryolu taşımacılığının taşımadaki payının ne kadar az olduğu gerçeği ortadadır. Denizyollarına gerekli önem verilmemesi sonucunda limanlar atıl kapasite ile çalışmış teknolojiye ayak uyduramamış ve çağın gerisinde kalmıştır. Ayrıca kalifiye elemanların yetişmemesi, yönetim sorunları, depolama sahalarının yetersizliği, gümrük hizmetlerinin istenilen ölçüde verilmemesi ve limanların fiziki alt yapısının yeterince

olmaması lojistik sektörünün Türkiye'deki gelişimini engellemiştir. Bütün Dünya devletleri denizyollarına verdiği önem sayesinde mallarını Dünya'nın bir ucundan diğer ucuna asgari maliyetle taşıırken Türkiye'nin halen bu konuda geri kalması son derece düşündürücüdür. Son 50 yılda demiryollarına dahil ciddi bir yatırım yapılmamıştır. Bu da Türkiye'nin lojistikte rekabet gücünü olumsuz etkilemiştir. Türkiye'de havayolu taşımacılığı da yeterli değildir. Buralarda bürokrasi ve gümrükleme sorunları, terminal alt yapı eksiklikleri, kargo alanındaki taşıma yetersizliği ve taşıma maliyetlerinin yüksekliği havayolunu da tercih edilmeyen konuma getirmiştir. Görülüyor ki en pahalı lojistik faaliyet karayolları ağırlıklı olarak devam ediyor. Bu da Dünya'daki rekabet gücümüzün azalmasına neden olmaktadır. Son yıllarda Tayyip Erdoğan hükümetinin tüm ülkeyi duble yollarla donatmaya çalışması da soruna care olmamıştır. Halen karayollarında işaretleme, araç ve yol güvenliği, aşırı yükleme, atıl kapasite, kayıt dışı faaliyet devam etmektedir. Özellikle alt yapı yetersizlikleri ve uluslararası geçiş belgeleri sorunları ivedilikle çözümlenmek zorundadır. Özellikle kamu kurumları lojistik sektör temsilcileri ile işbirliğine giderek sektörle ilgili yasaları ele almalı ve bunun için standartları geliştirerek denetimleri arttırmalıdır.

Avrupa Birliğine girme aşamasına girmekte olan Türkiye'de taşımacılık kurallarına ve lojistik mevzuatına uygun hareket etmek durumundadır. Eğer gerçekten lojistik sektöründe söz sahibi olunmak isteniyorsa bu sektörde bulunan kişilerin bilişim, eğitim ve alt yapı eksiklikleri ivedi bir şekilde tamamlanmalıdır. Özellikle firmaların stoklu çalışma zorunluluğu etkin bir lojistik politakası ile ortadan kalkacaktır. Olaya bu açıdan bakıldığında öncelikle lojistik sektörü için ulusal ulaştırma politikası belirlenmelidir. Ayrıca sektörle ilgili kanunlar derhal çıkarılmalıdır. Onun için karayolları kanunu tekrar ele alınmalı taşımalarla taşıyıcılar kayıt altına alınarak vergi ücretlerinden büyük bir fon yaratılmalı bu fon taşımacılığın geliştirilmesinde ve kontrolünde kullanılmalıdır. Ayrıca otobüsle kargo taşımacılığına son verilmelidir. Bu yapıldığı takdirde kazalar önlenecektir. Ülkemizde en ekonomik taşıma biçimi kombine taşımacılıktır. Kombine taşımacılığında en ekonomik şekli denizyolu ve demiryolu taşımacılığıdır. Ayrıca taşıt filomuzdaki araçlar yaşlı ve sayıları da azdır. Bunlar tekrar gözden geçirilmelidir. Limanlar ithalat ve ihracat yüklerinin depolanıp saklanmasına uygun hale getirilmelidir. Ayrıca Avrupa ülkeleri geçiş belgeleri yoluyla ülkemiz araçlarını taşıma yapmasını engellemekte bunu ulaştırma maliyetlerinin artmasına sebep olmaktadır. Bunu ortadan kaldırmak için yurtdışı ve depolama faaliyetlerine ağırlık vermek gerekmektedir. Yurtdışında oluşturulan depolar, ülkemizde özellikle denizyolu ile çıkan malların depolanmasında çok önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle ithalatçılar malı Türkiye

yerine bu depolardan tedarik edecekleri için her ne kadar bu malların stok maliyeti artacak olsa da pazara girişte zaman yönünden bir avantaj sağlanacaktır. Gümrüksüz antrepolar depolama maliyetlerini düşürür. Özellikle lojistik sektöründe yabancı firmalarla ortaklık yapıldığı takdirde Türk firmaları güçlerine güç katacaktır.

**KAYNAKÇA**

AKTAN, C. C.(2001) Türkiye Avrupa Birliği'nin Neresinde? İzmir: EGIAD Yayınları

Arslan,K (2006)Komşularımızla Artan Ticaretin Önemi, [www.turktrade.org/Durum](http://www.turktrade.org/Durum) Dergisi (2006 )Haziran sayısı

BALLOU, R. H.(2004)Business Logistisc Supply Chan Management: Planing, Organizing and Controlling the supply Chain, Pearsan-Prince Hall Ed 5<sup>th</sup> ed, New Jersey, Prentice

BREWER A.ve HENSHER D.,(2001) “Identifying the overarching logistics strategy of business processes: an exploratory analysis”, International Journal of Logistics: Research and Applications, Vol. 4 No.1,

DEMİR H.Ali,(1991) Lojistik Harp Akademileri Basımevi,İstanbul s.1

DPT,(2001), Ulaştırma, 8. BYKP, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, DPT:258-ÖİK:598 <http://www.dpt.gov.tr> 7.02.2013

EDGELL, Jon, Gabriel E. Meister ve Nigel Stamp.(2008) “Global Sourcing Trends in 2008”, Strategic Outsourcing: An International Journal., Vol.1, No.2. Emerald

EKREN, N,(1986), Uluslararası Bankacılık ve Türkiye Örneği, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul

ERDAL, M (2004) ‘Hong Kong:Uzakdoğu’nun Lojistik ve Ticaret Başkenti’,Dünya Gazetesi ,Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi,Sayı:7351 ,22 Temmuz 2004,s:2

GOODERHAM G.(1998), “Debunking the myths of Strategic Planning”, CMA Magazine,1998 May

GÜLEN, K. G.(2011), Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejile

GÜRDAL, Sahavet. (2006)“Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi”. İstanbul: İTO Yayınları,

KAYA, A. Ş. (2003), Lojistik Şirketlerinin Organizasyon Yapıları, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmecili Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s:137

KESKİN, M. Hakan,(2006) Lojistik-Tedarik Zinciri Yönetimi, Nobel Yayınları, Ankara

RATLIFF H.Donald, NULTY William G. (1996)'Logistics Composite Modeling',The Logistics Institute At Georgia Tech,s.1

SEYİDOĞLU, H (2001), Uluslararası İktisat, Güzem Yay, İstanbul

WATERS Donald,(2001) “Strategic Logistics”, Eastern Logistics Forum, New York,

[www.igeme.org.tr](http://www.igeme.org.tr) Erişim Tarihi 13.08.2013

[www.logistics.com](http://www.logistics.com) Erişim Tarihi 01.03.2013