





T.C.

**NEVŞEHİR HACI BEKTAŞ VELİ ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**DIŞ TİCARET ANABİLİMDALI**

**LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN  
TÜRK DIŞ TİCARETİNE ETKİSİ**

Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesi

Bülent CÖMERT

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Oğuz ÖCAL

Nevşehir

Ocak 2016

## **BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK**

Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir şekilde elde edildiğini beyan ederim. Aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi belirtirim.

### **Dönem Projesini Hazırlayan**

Bülent CÖMERT



“Lojistik Sektöründeki Gelişmelerin Türk Dış Ticaretine Etkisi” adlı Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu’na uygun olarak hazırlanmıştır.

Dönem Projesini Hazırlayan

Bülent CÖMERT

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Oğuz ÖCAL

Dış Ticaret Ana Bilim Dalı Başkanı

Doç. Dr. Alper ASLAN

Yrd. Doç. Dr. Oğuz ÖCAL danışmanlığında Bülent CÖMERT tarafından hazırlanan “Lojistik Sektöründeki Gelişmelerin Türk Dış Ticaretine Etkisi” adlı bu çalışma, jürimiz tarafından Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dış Ticaret Ana Bilim Dalı’nda Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesi olarak kabul edilmiştir.

21./01./2016

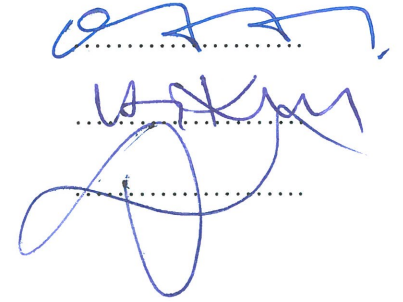
#### JÜRİ

Danışman : Yrd. Doç. Dr. Oğuz ÖCAL

Üye : Y. Doç. Dr. Hakan KUM

Üye : Doç. Dr. Alper ASLAM

#### İMZA



#### ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulunun 22./01./2016 tarih ve 2016.0465 sayılı Kararı ile onaylanmıştır.

22./01./2016



## TEŞEKKÜR

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de dış ticaret ülke ekonomisinin deki yere çok önemlidir. Dünyanın süper gücü haline gelen ülkelerde üretim-tüketim dengesinin sağlanabilmesi için artık iç pazarlar yeterli olmaması nedeniyle uluslararası pazarlara mal ve hizmet satmaya başlamışlardır.

Üretilen malların bir noktadan başka bir noktaya düşük maliyetlerle ulaştırılması ihtiyacı taşımacılık, nakliye ve son olarak lojistik kavramını ortaya çıkmasına neden olmuştur. Lojistik kavramı dış ticaretin vazgeçilmez bir unsurudur. Çünkü lojistik hizmetleri dış ticarete en önemli maliyet kalemini oluşturmaktadır.

Bu çalışmada öncelikle lojistik kavramının doğuşunu, dış ticaret ile lojistik arasındaki bağlantılara ve Türkiye’nin uluslararası ticaretteki yeri ve dış ticaretin ayrılmaz bir unsuru olan lojistik kavramının ülkemizdeki gelişimine değineceğiz.

Bu çalışmanın hazırlanması sırasında bana yol gösteren, gerekli tavsiye ve düzeltmeleri yapan, yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Oğuz ÖCAL’a teşekkür etmeyi borç bilirim.

Bülent CÖMERT  
Ocak 2016

# LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN TÜRK DIŞ TİCARETİNE ETKİSİ

**Bülent CÖMERT**

**Nevşehir Hacıbektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Dış Ticaret Ana Bilim Dalı, Tezsiz Yüksek Lisans/ Ocak 2016  
Danışman: Yrd. Doç. Dr. Oğuz ÖCAL**

## ÖZET

İnsanoğlunun toplumsal yaşama geçmesiyle ticaret ortaya çıkmış bunun sonucu olarak malların bir yerden başka bir yere taşınmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu şekilde ilkel anlamda taşımacılık kavramı ortaya çıkmıştır. Lojistiğin temeli insanlığın toplumsal yaşama başladığı ilk çağlara kadar dayanmaktadır.

Zamanla taşımacılık ve nakliyecilik kavramları gelişerek modern anlamda lojistik sektörünün doğmasına neden olmuştur.1950’li yıllar sonrası endüstri devrimi Amerika Birleşik Devletleri’nde üretim pazarında yüksek mal bulunmasına neden olmasıyla birlikte modern anlamda lojistik kavramı ticarete yer edinmeye başlamıştır.

Ülkemizde ise özellikle 80’li yıllar sonrası ihracata dayalı büyüme stratejilerin ekonomi politikaları arasında yer almasıyla birlikte modern anlamda lojistik kuruluşlarının temelleri atılmaya başlanmıştır. Dünyadaki gelişmelere paralel olarak ülkemizde de lojistik kavramı hızla gelişmekte ve büyümektedir.

Özellikle 2000’li yıllar sonrası teknolojiadaki gelişmelerle beraber tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de lojistik sektörü çağ atlamış, uluslararası işletmelerle rekabet edebilir hale gelmiştir.

Özellikli ülkemizin stratejik coğrafi konumu nedeniyle lojistik sektörünün bir merkez üssü olma potansiyeline sahip olmasına rağmen bu coğrafi üstünlük halen etkin bir biçimde kullanılmamaktadır. Ülkemizde lojistik hizmetlerin büyük bir kısmı karayolu ile yapılmakta olup, liman ve demiryollarımız etkin bir biçimde kullanılmamaktadır. Ancak son yıllarda denizyolu ve havayolu ile sunulan lojistik hizmetlerinde istenilen düzeyde olmasa da artış görülmeye başlamıştır

Tüm bunlara rağmen Türkiye uluslararası platformlarda kendine sağlam bir yer edinmiş ve yükselmeye devam etmektedir.

Sonuç olarak uluslararası ticarete söz sahibi olmanın, dış ticaretin artırılmasının yolu lojistik hizmetlerin verimli kullanılmasına bağlıdır.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Nakliye, Taşımacılık, Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu, Liman, Dış Ticaret

**THE DEVELOPMENT OF LOGISTIC SECTOR EFFECT ON TURKEY  
FORREIGN TRADE**

**Bülent CÖMERT**

**Nevşehir Hacibektaş Veli University, Institute Of Social Science  
Department Of Foreign Trade, Non-thesis Master's Degree, January 2016  
Advisor: Assoc. Prof. Dr. Oğuz Öcal**

**ABSTRACT**

The trade had emerged with human beings getting through communal living, as a result of this fact transportation of the goods from one place to another place was needed. Transportation concept appeared in a primitive way. The basis of logistic has reached antiquity since the humanity started to communal living.

Over time, transportation and carriage notions has developed and this has caused the formation modern logistic sector. After 1950s, the industrial revolution lead to excessive goods in product market so the logistic concept placed in trade in a modern way.

In Turkey, modern logistic institutions was founded with based to exportation economic growing strategies after 1980s. In Turkey, the logistic concept is also growing and developing in paralel with the world.

Especially after 2000s, the logicstic sector has modernised with technological development both world and Turkey. Thus, the sector has become to compete international companies.

Despite Turkey has a strategic geographical location to become central of logistic sector, this advantage can not be used effectively. The vast majority of logistic services is performed with highways, however ports and railways are not used effectively in Turkey. Nevertheless, being used seaway and airway for logistic services has increased but it is not desirable level.

In spite of this, Turkey's logistic sector is developing and strongly placed in international platform.

As a result, the way of having a right to say in international trade and increasing the foreign trade depend on using the logistic sector effectively.

**Keywords:** Logistic, transportation, carriage, highway, railway, airway, port, foreign trade



## İÇİNDEKİLER

	<b>Sayfa No.</b>
BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK .....	ii
TEZ YAZIM KILAVUZUNA UYGUNLUK.....	iii
KABUL VE ONAY SAYFASI .....	iv
TEŞEKKÜR .....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT .....	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
TABLolar VE ŞEKİLLER LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR VE SİMGELER.....	xi
<b>GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>

## **BİRİNCİ BÖLÜM LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN TÜRK DIŞ TİCARETİNE ETKİSİ**

1.1. Lojistiğin Tarihçesi .....	2
1.1.1. Genel Olarak Lojistiğin Tarihçesi .....	2
1.1.2. Türkiye’de Lojistiğin Tarihsel Gelişimi .....	4
1.1.3. Türkiye’de Lojistiğin Önemi .....	6
1.1.4. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Genel Durumu .....	7
1.1.5. Türkiye’de Lojistik Sektöründe Hizmet Veren Kuruluşlar .....	11
1.2. Teknolojik Gelişmelerin Lojistik Sektörüne Etkisi .....	18

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **TÜRKİYEDE LOJİSTİK DIŞ TİCARET İLİŞKİSİ**

2.1. Türkiye Dış Ticareti .....	23
2.1.1. Türkiye’de Dış Ticaretin Tarihsel Gelişimi .....	23
2.1.2. Türkiye Lojistik Sektörünün Önemi .....	28
2.1.3. Lojistiğin Türkiye Dış Ticaretine Etkileri .....	31
<b>SONUÇ</b> .....	<b>39</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>41</b>
<b>ÖZ GEÇMİŞ</b>	

## **TABLÖLAR VE ŞEKİLLER LİSTESİ**

**Tablo 1. 1.** 1930-1945 Döneminde Türkiye Dış Ticaretinin Durumu

**Őekil 1. 1.** Türkiye'nin Lojistik Üssü Olma Potansiyeli

## KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ

\$	: ABD Doları
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
APS	: İleri Planlama Sistemleri (Advanced Planning and Scheduling)
DMD	: Demiryolu Taşımacılığı Derneği
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EDI	: Elektronik Veri Değişimi (Electronic Data Interchange)
ERP	: Kurumsal Kaynak Planlama (Enterprise Resource Planning)
GIS	: Coğrafi Bilgi Sistemleri (Geographical Information Systems)
GSYİH	: Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
KOBİ	: Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
LODER	: Lojistik Derneği
LPI	: Lojistik Performans Endeksi
MÜSİAD	: Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
RFID	: Radyo Frekanslı Tanımlama (Radio Frequency Identification)
RODER	: RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
TEN-T	: Avrupa Birliği Ulaştırma Ağları
TMS	: Taşıma Yönetim Sistemleri (Transportation Management Systems)
TND	: Türkiye Nakliyeciler Derneği

- TOBB : Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
- TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu
- TÜSİAD : Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
- UKAT : Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacıları ve Acente Sahipleri  
Derneği
- UND : Uluslararası Nakliyeciler Derneği
- WMS : Depo Yönetim Sistemleri (Warehouse Management System)

## GİRİŞ

İlk ticaret örnekleri insanoğlunun toplumsal yaşama geçmesiyle ortaya çıkmıştır. İlk dönemlerde ilkel olarak ticaret trampa şeklinde yapılmaktaydı. Zamanın koşullarında trampa ihtiyaçları karşılıyordu. Şehirler büyüdükçe buna paralel olarak bir takım gelişmeler yaşandı. Üretim tekniklerinin gelişmesiyle üretimler artı. Böylece bu malların bir şehirden başka bir şehre taşıma ihtiyacı doğdu. Böylece taşımacılık ve nakliye kavramları ortaya çıktı. Teknolojik gelişmelerle birlikte özellikle endüstri devrimi 1950 yıllar sonra üretim çok hızlı bir şekilde artmasıyla birlikte ülkeler ürettikleri malları başka ülkelere pazarlamaları modern anlamda lojistik kavramının ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir. Türkiye’de 1980’li yıllar sonrası ihracata dayalı büyüme stratejilerin ekonomi politikaları arasında yer almasıyla birlikte modern anlamda lojistik kuruluşlarının temelleri atılmaya başlanmıştır. Dünyadaki gelişmelere paralel olarak ülkemizde de lojistik kavramı hızla gelişmekte ve büyümektedir.2000’li yıllar sonrası teknolojideki gelişmelerle beraber tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de lojistik sektörü çağ atlamış, uluslararası işletmelerle rekabet edebilir hale gelmiştir. Ülkemizin stratejik coğrafi konumu nedeniyle lojistik sektörünün bir merkez üssü olma potansiyeline sahip olmasına rağmen bu coğrafi üstünlük halen etkin bir biçimde kullanılmamaktadır. Ülkemizde lojistik hizmetlerin büyük bir kısmı karayolu ile yapılmakta olup, liman ve demiryollarımız etkin bir biçimde kullanılmamaktadır. Ancak son yıllarda denizyolu ve havayolu ile sunulan lojistik hizmetlerinde istenilen düzeyde olmasa da artış görülmeye başlamıştır. Lojistik sektörüne önem veren, yatırım yapan ülkeler uluslararası ticarete söz sahibi olacak ve dolaylı olarak dış ticaretine artıracaktır.

Bu çalışmada gerek dünyada gerek ise Türkiye’de lojistik sektornn gelişimi ve Dış Ticaret –Lojistik hizmetleri arasında ilişkiler anlatılmıştır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN TÜRK DIŞ TİCARETİNE ETKİSİ

### 1.1. LOJİSTİĞİN TARİHÇESİ

#### 1.1.1. GENEL OLARAK LOJİSTİĞİN TARİHÇESİ

1950’li yıllar öncesi bazı lojistik kuruluşların lojistik yönetimi sürecinde eksik yönleri bulunmaktadır. Endüstri devrimi ile Amerika Birleşik Devletleri’nin de üretim pazarında yüksek mal bulunmasına neden olmasıyla birlikte lojistik faaliyetlere ilişkin bir takım ihtiyaçlar gündeme gelmesine neden olmuştur. Bu süreçte lojistikle birlikte gelişen farklı pazarlama stratejisi farklı mallarla ihtiyaç duyulmasına ve bunun için farklı dağıtım yolları gerektirmesi sebebiyle lojistik kavramı gelişmeye başlamıştır.

1954 yılında Palu D. Converse bu konudaki görüşünü şu şekilde “İşletmeler pazarlama konusunda ki çalışmalarında ve pazarlama faaliyetlerinde mal alım-satım işlemine, malların fiziksel hareketlerinden daha fazla önem vermektedirler, malların fiziksel hareketleri, üst düzey satış yöneticileri, reklâm tanıtma yöneticileri ve pazar araştırmacıları tarafından üzerinde çok az durulan bir konu görünümündedir.”<sup>1</sup> İfade etmiştir.

1950’li yıllarda iktisadi sorunlar işletmelerin karar alma sürecinin kısılması sorununa neden olmuş, işletmeler maliyetlerini denetim altında tutmayı ve azaltma tutumu içine girmiştir. Bu süreçte lojistik maliyeti düşürmek için verimli bir alan olmaya

---

<sup>1</sup> Necdet Timur, **Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 1988, 7.



başlamıştır.1960'lı yıllardan sonra ise lojistik yönetimi alanındaki çalışmalar bütünleşik yönetim kavramını ortaya çıkmasına neden olmuştur. Karmaşık faaliyetleri olmayan işletmeler fiziksel dağıtım ve satın alma işlevlerini bir arada yürütme isteği belirlemiştir.

Bu dönemlerde üretime dayalı işletmeler öncelikle tedarik ve imalat desteği lojistik faaliyetleri, perakende sektöründeki firmalar ile dağıtım kanallarında faaliyet gösteren aracılardan fiziksel dağıtım faaliyetleri üzerine yoğunlaşmıştır.

1970'li yıllardaki dünyada yaşanan genel enerji krizi, taşıma, depolama gibi enerji ihtiyacı yüksek faaliyetleri bulduran lojistik sektöründe, enerjinin daha verimli ve etkin kullanabilmesi için yeni çalışmalara yönelmiştir.<sup>2</sup>

1980'li yıllarda lojistik sektöründe çok büyük gelişmeler yaşanmış olup, Bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler bu sektörün en önemli oyuncularına konumuna gelmiştir. Lojistik sektöründe yaşanan gelişmeler sonucunda bütünleşik lojistik kavramı ortaya çıkmıştır. Bu yeni kavramın önemi aşağıda belirtilen nedenlere önemi gün geçtikçe artmıştır.

Bütünleşik lojistik yönetim kavramı ile işletmelerin yararına olan tüm lojistik faaliyetler arasında karşılıklı işbirliği sağlanmıştır. Aynı zamanda aralarında ilişkileri zayıflamış olan faaliyet alanlarını birbirlerine yaklaştıran ve bağlayan yeni yaklaşımlar oluşmasına sebep olmuştur. Benzer faaliyetler için gereken iş ve işlemleri kontrol altına alma fonksiyonu kolaylaşmıştır.

Son yıllarda iletişim ve bilgi teknolojileri lojistik sektörünün vazgeçilmez unsurları haline gelmesi kaynakların etkin ve verimli şekilde kullanılmasını sağlamıştır. Firmalar bilgi teknolojilerindeki gelişmelerin lojistiğin maliyetlerde sağladığı avantajı görerek teşkilatlanmalarını oluştururken ayrı bir birim kurarak veya bazı birimlerini yeniden yapılandırarak lojistik faaliyetlerini bu birimler aracılığıyla yürütmeye başlamışlardır. Yada lojistik konusunda uzman olan şirketler işletmelerin

---

<sup>2</sup> Necdet Timur, **Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 1988, 7-10.

bu lojistik görevlerinin önemli bir bölümünü üstlenerek onların kendi uzman oldukları alanlara odaklanmasına olanak sunmuşlardır.

### **1.1.2. TÜRKİYE’DE LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ**

Uluslararası ticarete yaşanan gelişmeler ışığında Türkiye’nin özellikle 1980’li yıllar sonrası ihracata dayalı büyüme stratejilerinin benimsenmesi ile dış ticaret hacmi zamanla artmış bu durumda Türk lojistik sektörünün gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. Bu ilerleme ile her ne kadarda bir takım eksiklikler bulunsa da Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafi konumdaki potansiyel pazarlara hizmet verebilecek seviyelere ulaşmıştır.

Lojistik sektöründeki firmaların sayısının az olması Lojistik hizmetlerine duyulan ihtiyacın gün geçtikçe artması girişimcilerin bu alana yönelmesine sebebiyet vermiştir. Ayrıca yerel ve ulusal birçok işletme yeniden yapılanmaya giderek Lojistik hizmetleri vermeye başlamıştır. Türkiye lojistik hizmetlerindeki önemli eksiklikleri tespit eden birçok uluslararası işletmeler ülkemizde yeni firmalar kurmuş yâda mevcut firmalara ortak olmaya başlamışlardır.

Türkiye’de lojistik tarihi 3000 yıl öncesine kadar dayanmaktadır. Büyük İskender’in tarih boyunca aldığı büyük başarıların altında planlanmış bir lojistik stratejisi yatmaktadır. İlk zamanlarda ordularını savaş alanına karayoluyla ulaştıran Büyük İskender ordusunun ihtiyaç duyduğu malzemeleri ise hızlı ve güvenli olması nedeniyle denizyoluyla taşımayı seçmiştir.<sup>3</sup>

Anadolu, coğrafi konumundan dolayı, her devirde doğu ile batı arasında bir köprü olma görevini yerine getirmiştir. Bunun nedenle çeşitli dönemlerde, Kral Yolu Roma Devri Yolları gibi ticari yol ağları Anadolu’yu sarmalamıştır.

Özellikle doğu kültürünün ipeği ve baharatı kervanlarla batıya taşınması, Çin’den Avrupa’ya uzanan ve bugün İpek Yolu olarak adlandırılan ticaret yollarını

---

<sup>3</sup> Baki Birdoğan, **Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Trabzon:** Lega Kitapevi, 2004, 7-10.

oluşturmuştur. Ancak, bu ticaret yolları yalnızca ticaret yolları olmakla kalmamış, dönemler boyunca doğu ile batı arasında kültür alışverişini de sağlamıştır. Anadolu, İpek Yolunun en önemli kavşak noktalarındandır. Ancak zamanla artan denizcilik faaliyetleri ile de, kervanlar zamanla ortadan kalmış ve Uzak Doğu ürünleri çekiciliğini yitirmeye başlamıştır. 19. yüzyıldan itibaren, İpek Yolu kullanılmaz olmuştur.<sup>4</sup>

Türkiye'nin lojistik faaliyetleri Osmanlı İmparatorluğu döneminde nakliyen ibarettir. Osmanlılarda, ulaştırma ağlarının oluşturulması derbentçilik, köprücülük, gemicilik faaliyetleri ile olmuştur. Osmanlılarda stoklamaya dayalı bir lojistik faaliyeti yürütülmekteydi.

Kurtuluş savaşı döneminde ülkemizin sanayileş önemli merkezlerinin işgal altında bulunması bu kentlerdeki ticari ve lojistik faaliyetlerin işgal altında olmayan küçük kentlere kaymasına neden olmuştur. İzmir gibi liman kentlerin işgal edilmesi nedeniyle nakliye hizmetleri daha çok karayolları ile yerine getirilmeye başlanmıştır. Yolların savaş sebebiyle tahrip olması tedarik edilen malzemelerin ulaştırılmasında sorunlara neden olmuştur.<sup>5</sup>

1960'lı yıllarda devlet planlama teşkilatı kurulmuş olup, 5 Yıllık Kalkınma Planlarında öncelikle sanayileşme üzerinde durulmuştur. 5 Yıllık Kalkınma Planları döneminde taşımacılık ve ambalaj sektörü gelişmeye başlamıştır.<sup>6</sup>

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de son yıllarda lojistik sektörü hızla büyümeye ve gelişmeye başlamıştır. Türkiye'de gün geçtikçe ilerleyen lojistik sektörü, özellikle 1980–1990 yılları arasında ülkemizde hava, kara deniz, demiryollarına yapılan yatırımlar lojistik sektörünün temel alt yapısını oluşturmuştur. 90 yılları ile birlikte ülkemizde lojistik sektörü atılama geçmiştir. 2000'li yıllar ile birlikte uluslararası şirketlerle işbirliğine yapan, yurtdışına ofisler açan, hizmet kalitesini sürekli arttıran bir sektör haline gelmiştir.

---

<sup>4</sup> Baki Birdoğan, **Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi**, Trabzon:Lega Kitapevi, 2004,10-13.

<sup>5</sup> Baki Birdoğan, **Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi**, Trabzon:Lega Kitapevi, 2004,11-14.

<sup>6</sup> Baki Birdoğan, **Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi**, Trabzon:Lega Kitapevi, 2004,11.

### 1.1.3. TÜRKİYE'DE LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

Uluslararası ekonomik krizlerin ve küreselleşmenin etkisiyle, lojistik sektörü hizmetlerine olan talep artmıştır. Böylece Türkiye'de ve tüm dünyada Lojistik sektörü, hızla büyümekte ve gelişmekte olan bir sektör haline gelmiştir

Günümüzde uluslararası taşımacılık sektörü hızlı bir değişim içinde girmiştir. Bu değişimin nedeni Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne katılması nedeniyle taşımacılık talebinde bulunanların yeni talepleri yer almaktadır. Artık mamullerini taşıyan firmalar, mallarının sadece taşınmasını değil; gümrük işlemlerinin yapılması, depolama işlemleri, ambalaj yapılması ve ihtiyaçlara göre dağıtım yapılmasını talep etmektedirler. Bu sebeple lojistik hizmetlerinin önemini giderek artmaktadır.

Türkiye Coğrafi açıdan elverişli olmasından dolayı, Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığı içerisinde kilit bir konumda yer almaktadır. Son yıllarda uluslararası ticarete Asya Kıtası'nın öneminin artmasından dolayı Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım ağları ve özellikle de demiryolları, önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye'nin bu gelişmelerin merkezinde yer almaktadır.<sup>7</sup>

Bu fırsattan yararlanabilmek için kamunun, lojistik etkinliklerinden en önemli faaliyet alanına sahip olan taşımacılık aktivitesini geliştirecek çevre dostu yapılara yönelmesi ve bütün gümrük kapılarının da iyileştirilmesi gerekmektedir.<sup>8</sup>

Dünyada lojistik sektörü çok hızlı bir şekilde büyürken ihtiyaç duyulan teknolojiler değişim göstermektedir, Türkiye lojistik sektörü de dünyadaki lojistik sektörü ile aynı karakteristik özellikler taşımaktadır

Türkiye'nin sahip olduğu bu jeopolitik avantajı kullanarak coğrafyasında bulunan ülkelere dolayısıyla o ülkelerde bulunan ithalat ve ihracat yapan firmalara dünya standartlarında bir lojistik hizmeti sağlaması şüphesiz Türkiye ekonomisine büyük

---

<sup>7</sup> Kemal Güven Gülen, **Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, 159.

<sup>8</sup> Gülşen Serap Çekerol, Niyazi Kurnaz, **Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 25, 2011, 53.

bir katkı sağlayacaktır. Ülke ekonomisinde çok önemli bir yere sahip olan lojistik, enerji maliyetlerini doğrudan doğruya etkilenmektedir. Lojistik fonksiyonunun işletme yönetiminde önem kazanmasının nedenleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir.<sup>9</sup>

- Üretim tekniklerinin doyuma ulaşması nedeniyle şirket yöneticileri maliyetleri azaltabilmek için lojistik sektöründeki gelişmelere yönelmektedirler.
- Ürün çeşitliliğinin, zamanla değişen tüketicilerin taleplerini karşılama isteğinin hızla artması,
- Bilgi ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi,
- Uluslararası büyük ölçekli firmaların çoğalması,
- Çevreyi bilinci ile atık mamullerin yeniden değerlendirilmek üzere işlenmeye başlaması,
- Rekabetin artması,

#### **1.1.4. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GENEL DURUMU**

Türkiye ekonomisine sağlayacağı fayda açısından son derece önemli bir konuma sahip olan lojistik sektörünün önemi Türkiye’de giderek artmış ve artmaya devam etmektedir.

Tüm bu olumlu gelişmelere rağmen Türkiye’de fiziksel dağıtım kavramı daha çok kullanılmakta, dolayısıyla lojistiğin tam olarak anlaşılmasında bir takım sorunlar oluşmaktadır. Fiziksel dağıtımda en çok kullanılan terim nakliye olmaktadır.

Diğer taraftan lojistik sektörde gelişmeler sonucunda müşteri siparişlerinin müşteriye teslimatından farklı olarak lojistik, stoklama, taşıma, depolama, sipariş işleme, ambalajlama gibi birçok kavramı kapsayan bir kavram olduğu bilinci yavaş yavaş ülkemizde yerleşmektedir.

---

<sup>9</sup> Bülent Kobu, **Üretim Yönetimi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü Araştırma ve Yardım Vakfı Yayını, 1998, 201-202.

Lojistik sektörü, sürecin sürekliliği ve ürün akışını düzenlemesi yönünden ülkemiz ekonomisindeki yeri çok önemlidir. Bu rolün en temel nedenlerinin başında lojistik alanını ile ilgili kararların ülke ticaretini doğrudan ilgilendirmektedir. Aynı zamanda lojistik sektörü Türkiye’de yeni iş alanları oluşmasına sebebiyet vererek istihdama ve ekonomik büyümeye etkisi küçümsenemeyecek kadar önemli boyuttadır.

2010–2015 yılları arasında lojistik sektörü %20 büyüme göstererek 120 milyar ABD doları hacmine ulaşmıştır. Lojistik sektöründeki büyüme Türkiye’nin yapmış olduğu ithalat ve ihracat miktarları ile doğrudan bağlantılıdır.<sup>10</sup>

Son yıllarda Türkiye’de lojistik sektörü nakliyecilikten sıyrılarak önemli aşamalar kaydetmiş olmasına rağmen halen yeni bir sektördür. Türkiye, Avrupa ve arasındaki avantajlı coğrafi konumu, demografik yapısı, büyümeye elverişli sektörel yapısı ile uluslararası bir lojistik merkezi konumuna gelebilecek durumdadır.<sup>11</sup>

Hizmet sektörü olan lojistik faaliyetleri Türkiye’de turizm sektöründen sonra en fazla istihdamın olduğu ikinci bir sektördür.

Uluslararası Ticarete Maliyet bakımından önemli bir yük olan lojistiğin verimli bir şekilde planlanması yerli şirketlerin rekabet gücünün belirlenmesinde çok önemli bir yere sahiptir. Lojistik sektöründeki büyümesinin 2015 yılı sonunda 120 milyar dolara seviyelerine çıkacağı beklenilmektedir. Buna paralel olarak Yabancı şirketlerin sektöre ilgisi dolayısıyla Lojistik sektördeki yabancı sermayenin oranında artacaktır. Lojistik ile ülke ekonomisi arasında doğrudan bir bağlantı mevcuttur. Ekonomik refah artığında lojistik sektörü gelişmekte ve iş hacmi büyümekte, tersi durumunda ise lojistik sektöründe daralma olmaktadır.

Türkiye’nin ithalatta dünya pazarlarında rekabet edebilmesi için, ithalatta ilişkin maliyetlerinde küçümsenemeyecek bir paya sahip lojistik giderlerinin gerek üretim gerek ise dağıtım sürecinde düşürülmesi çok önemli bir husus haline gelmiştir.

---

<sup>10</sup> Deloitte, **Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu**, T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, Ocak 2010, 24.

<sup>11</sup> Mahmut Yardımcıoğlu, Hilal Kocamaz, Özlem Özer, **Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri” II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu**, 1-2 Ekim 2012, 256.

Türkiye ekonomisi için gelişmiş bir lojistik sektörüne sahip olmanın iki önemli faydası vardır. Birincisi, 75 milyonluk nüfusu ile bulunduğu bölgenin en büyük ekonomilerinden biri olması nedeniyle, dünya standartlarında lojistik hizmetlerinin sunulması bu hizmetten faydalanacak olan yerli şirketlere doğrudan fayda sağlayacaktır. Dolayısıyla hızlı ve kaliteli lojistik hizmeti sunumu, maliyetleri azaltacak, Yerli şirketlerin dış piyasalardaki rekabet gücünü artıracaktır.

İkincisi ise coğrafi konumu ve ekonomik hacminden dolayı Türkiye, yakın bölgesine lojistik hizmet verebilecek tek ülke konumundadır.<sup>12</sup> Üç büyük kıtanın birleşme noktasındaki konumu nedeniyle Türkiye yakın çevresindeki alanda bulunan 250 milyonunu bulan nüfusa sahip bir alana hizmet verebilecek konumundan dolayı büyük miktarlarda gelir getiren bir ülke konumundadır.

Avrupa Birliği üyesi ülkelerin dış ticaret operasyonlarında taşıma biçimleri değer temel alınarak incelendiğinde, taşımacılığın Türkiye’de olduğu gibi deniz yolu ile gerçekleştirildiği görülmektedir. Türkiye’de ise dış ticaret taşımalarının % 57’si deniz, % 30’u kara ve % 8’i hava yolu ile gerçekleştirilmelidir. Bu verilere göre Türkiye’nin AB ülkelerinin ortalamasının çok altında karayolu, otoyol ve demiryolu ağına sahip ortaya çıkmakta, bu nedenle altyapı çalışmalarına gereken önemin verilerek yeni yatırımların yapılması son derece önemlidir.<sup>13</sup>

Avrupa Komisyonu 2012 İlerleme Raporu’nda Türkiye’nin taşımacılık konusunda gerçekleştirdiği hazırlıklar olumlu olarak değerlendirilirken, demiryolunda reformların hızlandırılması için kapsamlı bir yasaya gerek olduğu, havayolunda yatay havacılık anlaşmasının imzalanmasının gerekli olduğu, denizyolunda ise özellikle tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin gerekli önlemlerin alınması konusunda daha fazla adım atılması gerektiği belirtilmektedir.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Kemal Güven Gülen, **Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, 167-168.

<sup>13</sup> TÜSİAD, **Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları**. İstanbul: TÜSİAD Yayınları, 2012, 33.

<sup>14</sup> **2012 Avrupa Komisyonu İlerleme Raporu**, [http://www.abgs.gov.tr/files/strateji/2012\\_ilerleme\\_raporu.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/strateji/2012_ilerleme_raporu.pdf), 2012, 58-60, 1 Ekim 2015.

AB üyeliği için Türkiye'nin hava ve deniz taşımacılığına önem vererek geliştirilmesi için yeni yatırımlara yönelmelidir. Türkiye üçü tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen deniz taşımacılığı istenilen seviyeye ulaşmamıştır. Bu elverişli coğrafyanın nimetlerinden yeteri kadar yararlanılamaması Türkiye açısından çok büyük bir dezavantajdır.

Türkiye'nin lojistik altyapısındaki en önemli eksikliği uluslararası büyük yük gemilerinin uğradığı konteynırın depolanabildiği kara taşımacılığıyla Türkiye içine ve çevre ülkelere dağıtım yapılabilecek bir ana limanın olmayışıdır. Yapılacak yatırımlarla yapılacak olan ana limanlar kurulmalı ve demiryolları etkin bir şekilde çalışır hale getirilmelidir.<sup>15</sup>

Türkiye Avrupa Birliği üyelik sürecinde komşu ülkelerle olan ticari faaliyetleri çok önemli bir yere sahiptir. Özellikle Hazar doğalgazının ve petrolünün Avrupa'ya taşınması hususu AB ülkeleri ve diğer ülkeler tarafından hassasiyetle takip edilmektedir. Türkiye'nin dış ticareti yıllar itibari ile artmakta olmasına rağmen halen yeterli düzeye ulaşmamıştır. Dünya ticaretinin %90 deniz yolu ile yapılmasına rağmen Türkiye'nin buradaki payı yok denecek kadar azdır. Dünya ticaretinin büyük kısmı deniz yolu ile yapılmasına rağmen Türkiye ve gelişmekte olan ülkelerde dış ticareti yoğunluklu olarak karayolu ile yapılmaktadır.<sup>16</sup>

Avrupa Birliği ülkeleri ticarete karayollarının payının düşürülmesi, deniz ve demir yolu taşımacılığının geliştirilmesi için 2010 yılı Avrupa Taşımacılık Politikası projesi ile müşteri odaklı bir uygulamaya geçmişlerdir. Deniz yolu taşımacılığının son derece önem kazandığı günümüzde Türkiye'de lojistik sektöründeki deniz yolu taşımacılığının payının halen istenilen seviyeye gelmemiş olması Ülkemizin uluslararası rekabette dezavantajlı hale gelmesine neden olmaktadır.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Kemal Güven Gülen, **Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, 156.

<sup>16</sup> Ömer Faruk Görçün, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, İstanbul: Beta Yayınevi, 2010, 87.

<sup>17</sup> Aydın Kayabaşı, **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010, 72-73.



Bazı AB ülkelerinde kullanılan serbest liman yapılanmasının Türkiye yönünden uygulanabilirliğinin sorgulanmasının da yararlı olacağı düşünülmektedir. Türkiye'deki serbest bölge uygulaması birçok yönden buna benzemekle birlikte önemli farklar da bulunmaktadır. Serbest liman daha ziyade geçici depolama yeri ya da antrepo rejimi kullanımı algısında olup, serbest bölge uygulamasında olduğu gibi aktivite ruhsatı, şirket ya da şube kurma, personel çalıştırma ve defter tutma gibi bürokratik prosedürler bakımından farklılık gösterebilmektedir.

Bu konuda yapılacak araştırmalarda, uluslararası anlaşmalar, Türkiye'de mevcut olan serbest bölge uygulamasına etkisi, Avrupa'da etkinlik gösteren serbest limanların çalışma yöntemleri ve uygulanabilecek gümrük ve vergi avantajları değerlendirilerek analiz yapılması da gerekmektedir. Nitekim Türkiye'de depoların dış satım amacıyla kullanılmasına yönelik yasal düzenlemenin temeli katma değer vergisi ve gümrük mevzuatında yer almakta, ancak fiili uygulaması bulunmamaktadır. Serbest liman konseptinde olduğu gibi dış satım hedefiyle antrepo kullanılması gibi alternatif yöntemlerin gündeme getirilmesinin de yararlı olacağı düşünülmektedir.<sup>18</sup>

### **1.1.5. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE HİZMET VEREN KURULUŞLAR**

Türkiye'de dış ticaret alanında görevli olan Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı başta olmak üzere birçok kurum ve kuruluşu bulunmaktadır.

Dış ticaretine yön veren önemli bir diğer kurum da T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'dır. 01.10.1929 tarihli ilk gümrük tarifesi ile kanunu cumhuriyet döneminin gümrük alanındaki ilk resmi gelişmesi yaşanırken 1931 yılında Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı kurulmuştur. Daha sonra Gümrük Muhafaza Genel Müdürlüğü, Kontrol Genel Müdürlüğü ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü olmak üzere dış ticarete yön veren birçok kurum ve kuruluş kurulmuştur. Zaman içerisinde yukarıda belirtilen değişimleri yaşayan T.C. Dış Ticaret Kurum ve Kuruluşları

---

<sup>18</sup> TÜSİAD, *Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları*, İstanbul: TÜSİAD Yayınları, 2012, 54.

arasında T.C. Ekonomi Bakanlığı'na bağlı olan yapan İhracat Genel Müdürlüğü, İthalat Genel Müdürlüğü, Anlaşmalar Genel Müdürlüğü, Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü, Ürün Güvenliği ve Denetimi Genel Müdürlüğü de yer almaktadır.<sup>19</sup>

Bu kurumlar Türkiye dış ticaret faaliyetlerine yön vermede etkili ve önemlidir. Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinin denetlenmesinde ve diğer ülkeler ile olan dış ticaret ilişkilerinin düzenlenmesinde görev almaktadır. Ayrıca dış ticarete yönelik kanunları düzenleyen ve uluslararası kurum ve kuruluşların kararları ile diğer ülkelerle yapılan anlaşmalara uyumu denetleyen bu kurum ve kuruluşların denetiminde ve desteklenmesinde de T.C. Büyük Millet Meclisi ve T.C. Başbakanlık ve T.C. Maliye Bakanlığı da önemli görevler üstlenmektedir.

Türkiye'de lojistik alanında görevli olan kurum ve kuruluşlar denilince şüphesiz lojistikte taşımanın büyük önemi sebebiyle T.C. Ulaştırma Bakanlığı ilk olarak akla gelmektedir. Ulaştırma Bakanlığı 1939 yılında Türkiye haberleşme ve ulaştırma hizmetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi görevini üstlenmiştir. Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları da taşımacılık alanındaki faaliyetlerin düzenlenmesi ve denetlenmesinde doğrudan ya da dolaylı olarak görev alan kurum ve kuruluşlar arasında yer almaktadır.<sup>20</sup>

Diğer kuruluşlar ise şöyledir:

- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTIKAD): Türkiye'de ve uluslararası alanda hava, kara, deniz, demiryolu, kombine taşımacılık gibi lojistik hizmetleri alanında faaliyet gösteren 350 üyesi bulunan bir örgüttür.

---

<sup>19</sup> T.C. Ekonomi Bakanlığı, [www.ekonomi.gov.tr](http://www.ekonomi.gov.tr) 03 Ekim 2015

<sup>20</sup> T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, [www.ubak.gov.tr](http://www.ubak.gov.tr), 03.Ekim 2015

- Lojistik Derneği (LODER): lojistik firmalarını bilgilendirme amacıyla Konferanslar ve eğitimler düzenleyen mesleki bir dernektir.
- RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER): Türkiye'de faaliyet gösteren tüm uluslararası karayolu yük taşımacılığı firmaları ile bu firmalara hizmet talebinde bulunan Ro-Ro gemi işletmecilerine hizmet sunmak amacı ile kurulmuş olan bir dernektir.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND): Türkiye'de faaliyet gösteren karayolu taşımacılığı sektörünün sorunlarını ulusal ve uluslararası platformda çözmek amacıyla bir araya gelen sektör temsilcileri tarafından oluşturulmuş mesleki örgüttür.
- Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DMD) : Lojistik Sektöründeki Demiryolu taşımacılığının payını yükseltmek ve demiryolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla kurulmuş bir dernektir.
- Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacıları ve Acente Sahipleri Derneği (UKAT):'Karayolu yük taşımacılığı sırasında karşılaşılan gümrük problemlerinin çözümü, yıkıcı rekabetin önlenmesi ve sorunların çözümü kurulmuş dernektir.
- Türkiye Nakliyeciler Derneği (TND): Nakliyeciler sektörünün tüm temsilcilerini bir araya getirerek, sektörün ulusal ve uluslararası dinamikler açısından bir güç unsuru haline getirilebilmesi için kurulmuş bir dernektir.

Türkiye'de lojistik sektörü ayrı cinsten bir yapı arz etmekte, kârlılık, sermaye ve ciro, çalışma ilkeleri ve değerleri, organizasyon yapıları yönünden farklı yapılardaki olan şirketler bulunmaktadır. Türkiye'de hizmet veren firmalar şu şekilde sınıflandırılmaktadır:<sup>21</sup>

- Daha çok spot işler yapan küçük şirketler. Bunlar daha ziyade geleneksel biçimde çalışırlar ve ilk amaçları kar yapmaktır. Herhangi bir pazarlama stratejileri olmadığı gibi sürekli ilkeleri ve politikaları da yoktur.
- Yerli sermayeli, temel faaliyet alanı taşımacılık olan, piyasa koşullarına göre hareket eden, geleneksel bir anlayışa sahip olmakla birlikte küresel olmaya

---

<sup>21</sup> Ercan Taşkın, Yasemin Durmaz, **Lojistik Faaliyetler**, Ankara: Detay Yayıncılık, 2012, 78-79.

çalışan KOBİ'lerdir. Bu şirketlerin örgütsel yapısı geleneksel, ticari beklentisi ise büyümeye odaklıdır.

- Bir holdinge bağlı olan, uluslararası düzeyde iş yapabilme potansiyeline sahip büyük işletmelerdir. Bu şirketlerin örgütsel yapısı çağdaş, faaliyet alanında marka olmaya çalışan büyük şirketlerdir.
- Yabancı şirketlerin Türkiye şubeleri, uluslararası gücünü arkasına alarak güven veren uluslararası standartlara uygun olarak faaliyet gösteren aynı zamanda da yerel üstünlüklerden faydalanmayı amaç edinen işletmelerdir.
- Kargo şirketi olarak kurulan daha sonra Lojistik hizmeti vermeye başlayan ve daha önceki kargo ağını kullanan şirketler

Türkiye'deki lojistik şirketlerinin genel özellikleri sırasıyla;

- Tabela değişikliği ile başlangıç. Kısaca gerçekte lojistik hizmet vermeden isim değişikliği ile sektöre giriş isteği,
- İş yapma şeklini değiştirmeme,
- Küçük ölçekli iş kapasiteleri,
- Eksik alt yapılar,
- Bölgesel kapasite, bölgesel hizmet verme anlayışı,
- İletişim alt yapı eksikliği,
- Sinerji yaratacak işbirliği yapılmaması,
- Kısa dönemli vizyonlar,
- Yeni stratejiler yaratamama,
- Hizmetleri kopyalama,
- Yetişmiş ve eğitimli işgücü eksikliği,
- Haksız rekabet ortamı,
- Kriz hazırlığı ve yönetimi yapamama.

Şirketlerin uluslararası pazarlara girmesi, lojistik sektörüne olan taleplerini artırmıştır. Şirketlerin yeni girdikleri pazarlar hakkında gerek yasal tecrübelerinin olmayışı gerek ise uygun lojistik altyapılarının bulunmaması nedeniyle lojistik hizmetlerini 3. parti lojistik şirketlerinden alma ihtiyacı duymuşlardır. Piyasalardaki

düzensizlikler şirketleri yüksek maliyetli yatırımlardan uzak durmaya maliyetlerini minimum seviye indirmeye zorlamaktadır.

Şirketler piyasalardaki dengesizlik nedeniyle geleceğe yönelik yatırım yapmak yerine 3. şirketlerin kaynaklarını kullanıp, almış olduğu hizmetin karşılığı kadar ödeme yaparak maliyetlerini değışkене çevirmeyi hedeflemektedirler.<sup>22</sup>

Türkiye’de lojistik hizmet talep eden şirketlerin özellikleri şu şekildedir:<sup>23</sup>

- Hizmetin tek alıcısı olma arzusu,
- Kısa süreli avantaj beklentisi,
- Bilgi paylaşmama,
- Yoğun gizlilik anlayışı,
- Tek taraflı anlaşmalarla bağlantı kurma isteği,
- Lojistik şirketleri karşı karşıya getirerek maliyet avantajı sağlama arzusu,
- Kriz hazırlığı ve yönetimi yapamama,
- Ölçek küçüklüğü,
- Ödemelerde sorun,
- Lojistik hizmet almada sorun yaşanacağı kaygısı,
- Outsource edilen faaliyeti sürekli denetim altında tutma arzusu.

Bu bilgilerden hareketle lojistik arz eden ve talep eden taraflar için rekabet üstünlüğü sağlayabilmesi ve gelişmesi için çözüm önerileri aşğıdaki gibi sıralanabilir:

- Hizmet arz eden ve talep eden tarafların alt yapılarının güçlendirilmesi,
- Ölçeklerin büyütülmesi,
- Stratejik, kayıt altına alınmış uzun süreli işbirliği,
- Açıklık ve paylaşım,
- Eğitimin yaygınlaşması,

---

<sup>22</sup> Ercan Taşkın, Yasemin Durmaz, **Lojistik Faaliyetler**, Ankara: Detay Yayıncılık, 2012, 82.

<sup>23</sup> Aydın Kayabaşı, **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010, 35-36.

- Yoğun bilgi paylaşımı,
- İşbirliğinde ortak dilin konuşulması,
- Karşılıklı güven ve destek,
- Birlikte kazanma ve büyüme, lojistik sektörünün disipline edilmesi gerekliliği,
- Köklü kararların değişmemek üzere uygulanmasıdır.

Lojistik sektöründeki gelişmelere sonucu bu alanda özel sektörde kurulan şirketlerin sayısı hızla artmakta buna bağlı olarak sektördeki istihdamda büyümektedir. Dünya coğrafyasındaki bazı ülkeler coğrafi konumları nedeniyle lojistik sektöründe bir taşıma alanına yönelirken bazı ülkeler ise coğrafi avantajlarını kullanarak kara, deniz, demiryolu, hava taşımacılığı gibi tüm alanlarda gelişmişlerdir.

Ülkelerde gelişmiş olan taşıma yöntemlerine paralel olarak o alandaki istihdam da o yönde artmaktadır. Lojistik sektörü kaliteli hizmet sunabilmek için en temel iki altyapıya ihtiyaç duymaktadır. Bunlar Teknoloji ve nitelikli iş gücüdür. Bu durumu bu iki alana yapılacak yatırım ihtiyaçlarını da beraberinde getirmektedir.

Lojistik alanında hizmet veren firmalar gerekli teknolojik yatırımları yapsalar bile bu teknoloji kullanacak iş gücüne sahip olamazlar ise verimli bir şirket haline gelmeyeceklerdir. Bu durum ise nitelikli iş gücünün tüm ne derecede önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Bu sebeple insan kaynaklarının son derece önem kazanmasına neden olmuştur. Günümüz koşullarında insan kaynakları birimlere kurmayan ve iş gücünü etkin bir şekilde kullanmayan şirketlerin rekabet etmesi nerdeyse imkânsızdır.

Türkiye, coğrafi yapısının elverişliliği, genç, dinamik nüfus yapısı ile Lojistik sektörünün gerektirdiği yatırımların yapılması ile dünyanın lojistik merkezi olması içten bile değildir.

Ancak Türkiye açısından uluslararası rekabetin artması, nitelikli insan kaynağının yeterince kullanılamaması, faaliyet gösteren firmaların ve taşıma araçlarının sayısının yetersiz olması ve hala profesyonel yönetim anlayışı yerine aile şirketi

anlayışının hakim olması Türkiye'nin Lojistik sektöründeki gelişmesinin önündeki en büyük engellerden biridir. Ayrıca Türk şirketlerinin uluslararası gümrük ve lojistik mevzuatları ile lojistik işlemleri hakkında deneyim eksikliklerinin bulunması, kayıt dışılığın azaltılamaması da Türkiye'deki lojistik sektörünün önündeki diğer engellerdir.<sup>24</sup>

Türkiye'de lojistik sektörde eğitim alanında çok ciddi eksiklikler mevcuttur. Türkiye'de son zamanlarda sınırlıda olsa üniversiteler konuya gereken önemi vermeye başlamış ve modern anlamda ulaştırma ve lojistik programları açmaya başlasa da henüz yeterli yaygınlığa ulaşmamıştır

Tüm dünya ekonomileri için olduğu gibi Türkiye içinde stratejik bir öneme sahip olan lojistik sektörün gereksinimini sağlamaktan hayli uzak olan ulaştırma ve lojistik eğitiminin dünya standartları düzeyine getirilmesi çok önemlidir. Ulaştırma ve Lojistik eğitim- öğretimindeki temel sorunlar şu şekilde ele alınmaktadır:<sup>25</sup>

- Uluslararası rekabete yanıt verecek nitelikte iş gücünün eksik olması,
- Lojistik sektörü ile ilgili alanlarda akademik personel sayısının yetersiz olması,
- Uluslararası standartlarla uyumsuz müfredat ve Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu personelin yetiştirilememesi,
- Lojistik Sektöründeki programlarının birbiriyle uyumsuz olması,
- Lojistik Sektöründe yapılan araştırmaların yetersizliği
- Lojistik Sektöründe gereken uzmanlaşmanın yetersiz olması,
- Kitap, tez ve araştırma gibi yabancı ve yerli kaynakların yetersiz olması,
- Lojistik alanında staj imkânlarının yetersiz olması,
- Henüz dünyadaki gelişmelerin aksine lojistiğin bilim dalı olarak kabul edilmemesi,

---

<sup>24</sup> Ruhet Genç, **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları**, Ankara: Detay Yayıncılık, 2009, 78-79.

<sup>25</sup> TOBB, **Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011**, Haziran 2012, 63-64.

Türkiye, AB ile olan ilişkilerinde yetişmiş ve konun uzmanı kişilere ihtiyaç duyacaktır. Bu husus lojistik alanında kritik bir öneme sahiptir. Türkiye’de Lojistik sektöründe araştırmaların ve eğitimlerin yetersiz olması nedeniyle uluslararası ticarete zarara uğrayacağı ve Pazar payını büyütemeyeceği aşikârdır. Bu sorunların çözümü için ivedilikle önlemlerin alınarak lojistik alanda eğitim, araştırma ve benzeri yatırımların yapılması gerekmektedir.

## **1.2. TEKNOLOJİK GELİŞMELERİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİSİ**

Teknolojide yenilikler ile şirketler bilgi, kaynak ve tüketicilere ulaşma avantajlarına sahip olmuşlardır. Özellikle bu değişimlerin şirket etkinliklerine yansınması, şirketlere uluslararası alanda faaliyet sağlamaktadır.

Teknolojik değişimler sayesinde rekabet koşullarının ulusal alandan çıkarılıp uluslararası alanda şekillenmesi, şirketlerin lojistik sisteme olan gereksinimini artırmaktadır.

Dünyanın farklı yerlerindeki tüketici pazarlarına hitap ederken, tasarımın, hammadde ve malzemelerin sağlanmasının, üretimin, pazarlama ve dağıtım etkinliklerinin gerçekleştirilmesi küresel alanda işletmeciliği yansıtmaktadır. İşletmeler, bu farklı ama birbirleriyle bağlantılı alanlara ulaşırken, bilgi ve kaynakların taşınmasını etkin bir lojistik sistemi ile kolaylaştırmaktadır.

Verimli bir lojistik yönetimi yerel şirketler için son derecede önemli olmakla birlikte, küresel üretim ve pazarlama alında kritik bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Uzaklık, talep, ürün farklılığı, uzun teslimat süreleri, pazar bilgisindeki azalma, gümrük gibi ara birimlerin fazlaşmasıyla kontrol yeteneğinde azalma gibi belirsizlikler küresel faaliyetlerde ortaya çıkmaktadır. Bu belirsizlikleri önlemek için gerekli küresel stratejiler ise şunlardır:<sup>26</sup>

- Üretilen ürünlerin dünya ölçeği üzerinde kabul görmüş olması,
- Taşıma maliyetleri diğer kaynak maliyetlerine göre düşük olması,

---

<sup>26</sup> Osman Zekayi ORHAN, **Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi**, İstanbul: Marmara Üniversitesi İİBF Yayınları Baskı, Mega Ajans, 2003, 67-68.



- Taşıma faaliyetinin güvenilir olması,
- İşletmenin, pazara hâkim ve kontrollü olması,
- Daha iyi bir kontrol sisteminin oluşturulması,
- Daha kolay ve hızlı ürün geliştirme için fırsatlar yaratılması,
- Üretilen ürünlerin pazarda daha uzun süre kalmasına imkân sağlayacak şekilde uzun ömürlü olması.

Bu stratejilerin belirlenmesi, geliştirilmesi ve uygulanmasında teknolojiye ve özellikle bilgisayar ve iletişim ağında meydana gelen değişimler etkili olmaktadır. İşlemlerin zaman kaybı olmadan bilgisayarlar aracılığıyla sağlanması ve etkin bir iletişim ile bilgi aktarımının sağlanması, üretimden tüketim noktasına kadar taşımada bilgisayar destekli araçların kullanılması teknolojinin lojistikteki etkisini göstermektedir.

Son zamanlarda şirketlerin faaliyette buldukları alanlarda rekabet üstünlüğü sağlayabilmek için lojistik alanındaki faaliyetlerinin üzerinde önemle durdukları gözlemlenmektedir. Rekabette üstünlük sağlamak için belirleyici bir öneme sahip olan lojistik faaliyetlerinin sonucu olarak ortaya çıkan maliyetlerin düşürebilmesi için doğru olarak hesaplanması da son derece gereklidir. Son dönemlerde lojistik faaliyetlerinin sonucu ortaya çıkan maliyetlerin önemli boyutlara ulaştığı görülmüştür. Lojistik Faaliyetleri sonucu ortaya çıkan giderler toplam maliyetin %30 seviyelerine kadar ulaşmaktadır. Tüm bunlar doğrultusunda lojistik faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan maliyetlerin yönetilmesinde de karlılık, malların fiyatlandırılması ve işletmenin kâr durumu gibi konular çok önemli hale gelmiştir.<sup>27</sup>

Lojistik faaliyetlerinde rekabet üstünlüğü sağlayabilmek için sunulan hizmetlerde farklılaştırma yaratarak anahtar bir kaynak veya işletme kârının artırılmasında önemli bir yönetim alanı oluşturulmalıdır. Lojistik faaliyetlerin şirket faaliyetlerinde son derece öneme sahip olmasına karşın şirketlerin muhasebe birimleri maliyetlerin

---

<sup>27</sup> Ruhet Genç, **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları**, Ankara: Detay Yayıncılık, 2009, 56-57.

analizleri için gerekli olan verileri izlemekte ve toplamakta gereken önemi göstermemektedirler.<sup>28</sup>

İşletmelerin lojistik faaliyetleri nedeniyle meydana gelen maliyet bilgilerine ulaşabilmeleri, oluşan maliyetlerin doğru bir biçimde analiz edilebilmesi, ölçülebilmesi, bütünlük lojistik yönetiminin uygulanabilmesine bağlıdır.<sup>29</sup>

İletişim ve bilgi teknolojilerindeki yeni gelişmeler yeni iş tanımlarının ortaya çıkmasına sebebiyet vermektedir. Gün geçtikçe hızla küreselleşen dünyada meydana gelen teknolojik değişim doğal olarak lojistik sektöründe bir takım değişimlere doğru itmektedir. Bunun sonucu olarak dünya e-lojistik kavramı ile karşı karşıya gelmiştir.<sup>30</sup>

Son zamanlarda bir takım lojistik faaliyetlerine ilişkin hizmetlerin artık elektronik ortamda yapılmaya başlanması taraflar arasında sağlıklı ve hızlı iletişim kurulmasına olanak sağlamaktadır. Böylece şirketler stok ve maliyetlerini azımsanamayacak bir şekilde azaltma gücüne sahip olmuşlardır.

E-lojistik ile şirketlere, üretim ve ihtiyaç planlarını daha sağlıklı ve önceden öngörülebilecek şekilde yapabilmelerine imkân sağlaması yanında tüm süreçlerin güvenli ve hızlı bir şekilde yerine getirebilmesine imkân tanımıştır. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler paralel olarak lojistik ağlarının modelleşmenin önünü açmış bulunmaktadır. Bu modelleşmeler maliyetlerin etkin bir şekilde azaltabilmesi için önem arz etmektedir. Şirketlerin sahip oldukları tecrübeleri, uzmanlıkları ve bilgileri paylaşarak kazanca dönüştürmeleri ve zorlu rekabet koşullarında ayakta kalabilmeleri açısından son derece önemlidir.

E-lojistik kavramının ortaya çıkması ile birlikte şirketler ve müşteriler internet üzerinde sıfır maliyetle hizmetler ve ürünler hakkında bilgilere hızla sahip

---

<sup>28</sup> Ömer Faruk Görçün, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, İstanbul: Beta Yayınevi, 2010, 98.

<sup>29</sup> İsmet Bihter Karagöz, **E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi**, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, SBE İşletme Ana Bilim Dalı, 2007, 58.

<sup>30</sup> Ömer Faruk Görçün, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, İstanbul: Beta Yayınevi, 2010, 115.

olabilmekte, siparişler verebilmekte ve lojistik süreci hakkında bilgiye sahip olabilmektedirler.

Lojistik sektöründe kullanılan en yaygın yazılımlar; radyo frekanslı tanımlama (RFID-Radio Frequency Identification), elektronik veri değişimi (EDI-Electronic Data Interchange), depo yönetim sistemleri (WMS-Warehouse Management System), kurumsal kaynak planlama (ERP- Enterprise Resource Planning) taşıma yönetim sistemleri (TMS-Transportation Management Systems), coğrafi bilgi sistemleri (GIS-Geographical Information Systems) ve ileri planlama sistemleri (APS-Advanced Planning and Scheduling) gibi sistemlerdir. Lojistik faaliyet gösteren firmalar bu programlardan yararlanarak gerçek zamanlı olarak lojistik sürecin yapabilmekte zaman ve verim kaybının önüne geçebilmektedir. Müşteri memnuniyeti açısından bu tür programların kullanılması artık bir zorunluluk haline almış olmakla birlikte bazıları artık yasal zorunluluk haline gelmiştir.<sup>31</sup>

Günümüzde artık lojistik şirketleri verimliliklerini arttırmak amacıyla organizasyon yapısını yenileme ihtiyacı hissetmekte ve bunun içinde bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerden yararlanmaya çalışmaktadırlar. Bu nedenle, lojistik şirketleri bilgi-işlem teknoloji şirketlerinin en önemli müşterileri konumundadırlar. Gerek lojistik firmaları gerek ise teknoloji firmaları gün geçtikçe lojistik sektöründeki payını hızla artıran e-ticaret uygulamalarının parçası olarak önemli projelerde görev almaya başlamışlardır.<sup>32</sup> Lojistik yönetimi ile bilişim teknolojilerini birbirinden ayırmak olanaksız hale gelmektedir. Özellikle ürün tedarik zinciri yönetiminin etkin ve verimli sonuçlara ulaşması için, lojistiğin ciddi ve planlı olarak uygulanması gerekmektedir. Lojistik şirketleri hammadde, yarı mamul ya da mamul maddelerinin kaynak noktalarından, müşteriye kadar uzanan zincirinde, lojistik performansının incelenmesi, plana göre nasıl hareket edildiğinin analizi tüketiciye bilgilerin geribildirimi ya da barkod etiket izlenimi gibi alanlarda bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanmaktadırlar.

---

<sup>31</sup> İsmet Bihter Karagöz, **E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi**, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, SBE İşletme Ana Bilim Dalı, 2007, 72-73.

<sup>32</sup> Aydın Kayabaşı, **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010, 39.

Lojistik şirketlerinin müşterilerinin temel beklentisi, ürünlerinin istediği zamanda, istediği yere, zarar görmeden gitmesi ve bunlarla ilgili bilgilerin sürekli olarak izlenebilmesidir. Müşterilerinin bu beklentilerini tatmin edebilmek için lojistik şirketlerinin bilgi işlem teknolojilerindeki gelişmeleri izleyip, iş süreçlerine bu yenilikleri uygulamaları gerekmektedir.<sup>33</sup>

Küresel rekabet koşullarında firmalar mallarını dünyadaki farklı müşterilerin beklentilerini karşılayarak rekabet üstünlüğü sağlamak son derece önem kazanmıştır. Bu tür firmaların lojistik faaliyetlerine ilişkin etkinlikleri ve hızla artmaktadır. Doğal olarak lojistik faaliyetlerinde üstünlük aynı zamanda rekabet üstünlüğünde sağlayacaktır.

Verimliliğin artırılmasında, teslimat işlemlerini hızlı, sorunsuz ve zamanında yapılmasında müşteri memnuniyetinin sağlanmasında stokların verimli bir şekilde yönetilmesi çok önemli bir yere sahiptir. Aynı zamanda lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmeler bilgi-işlem sistemlerinin etkin bir şekilde kullanılması ile performansları artırmaktadırlar. Müşteri memnuniyeti, nakliye, bireyselleştirme, paketleme, barkodlama ve toplu modifikasyon bilgi-işlem sistemlerinin etkin bir biçimde kullanılmasına bağlı olduğu kaçınılmaz bir gerçektir.

Küreselleşmenin sonucu ortaya çıkan hızlı değişim rüzgârı, şirketlerin yeni stratejiler geliştirmesinde, yaşanan değişimlere bağlı olarak gerekli kararların alınmasını zorunlu kılmıştır. Firmaların lojistik yönetimine ilişkin olarak geleceğe yönelik alınacakları kararlarda ihtiyaç duyulan bilgilerin sağlanması son derece önemlidir. Bu nedenle bilgi-işlem sistemlerinin geliştirilerek etkin bir biçimde kullanılması, şirketlerin verimli ve etkin iş süreçlerini tanımlaması ve rekabetçi stratejilerin geliştirmesi gerekmektedir.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> M. Hakan Keskin, **Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi**, Ankara: Nobel Yayınları, 2006, 35.

<sup>34</sup> Gülşen Serap Çekerol, Niyazi Kurnaz, **Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 25, 2011, 148.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE'DE LOJİSTİK DIŞ TİCARET İLİŞKİSİ

#### 2.1. TÜRKİYE DIŞ TİCARETİ

Türkiye coğrafi konumu sebebiyle dış ticaret ve dış ticaretin ulaşımı açısından çok önemli bir noktada bulunmaktadır. Üç büyük kıtanın kesişme noktasında bulunması nedeniyle adeta bir ticaret köprüsü konumundadır. Türkiye önemli ticaret yolları üzerinde yer almakta ve tüm ulaşım sistemlerine elverişli coğrafyası sebebiyle dünya dış ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır.

Ancak Türkiye'nin bugün ki ticari yapısına kavuşması ve serbest ticaret yapabilmesi birçok ekonomik ve siyasi değişimin sonucunda mümkün olmuştur. Dolayısıyla, Türkiye dış ticaret yapısını açıklayabilmek için öncelikle geçmişte Türkiye'nin nasıl bir dış ticaret yapısına sahip olduğunun açıklanması yararlı olacaktır.

#### 2.1.1. TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARETİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Türkiye ticaretinin tarihsel gelişimini açıklarken 1980 öncesi döneme bakıldığında, 1923–1929 döneminde liberal ekonomi politikası uygulanmıştır. Kuruluş yıllarında Türkiye ekonomisi dışa açık bir ekonomik görünüme sahiptir. Ekonomideki dışa açıklığın temel dayanağı önemli ölçüde dışa bağımlı bir ekonomik yapıya sahip olunmasıdır.<sup>35</sup>

1923–1929 yılları döneminde ithalatın gayrisafi yurtiçi hâsılaya oranı yaklaşık olarak % 14,6, ihracatın ise % 10,6 olarak gerçekleşmiştir. Bu orana daha sonraki elli yıl

---

<sup>35</sup> Hüseyin ŞAHİN, *Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişimi-Bu Günkü Durumu*, Bursa: 10. Baskı, Ezgi Kitapevi, 2009, 43-44.

içerisinde ulaşılamaması, aynı dönemdeki ticari açıklık uygulamasının bir göstergesi olarak ifade edilmektedir.<sup>36</sup>

Ancak Türkiye dış ticaretinde devlet müdahalesinin başladığı ve önemli değişimlerin yaşandığı 1929 sonrası dönem ile birlikte yapılan düzenlemeler sebebiyle ülke dış ticaretinde önemli ölçüde daralma yaşanmıştır. Özellikle yüksek gümrük vergilerini bu durumun temel nedeni olarak nitelendirmek mümkündür. 1940 yılından sonra Türk ekonomisi açısından önemli gelişmeler yaşanmıştır ve devalüasyon sonucunda iktisat politikalarının ekonomi için ne kadar mühim olduğunun bilincine varılması ile ülke ekonomisi açısından önemli bir adım atılmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın meydana gelmesi ülke dış ticaret hacminin 1938 yılında yaklaşık 234 milyon dolardan 1940 yılında 138 milyon dolara gerilemesine sebep olmuştur.<sup>37</sup>

İkinci Dünya Savaşıyla tüm dünya da olduğu gibi Türkiye dış ticaretinde de gerilemeler yaşanmıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere 1930–1945 yılları arasında yaşanan ekonomik, siyasi ve askeri gelişmeler sonucunda Türkiye dış ticaretinde de önemli değişimler gerçekleşmiştir.

**Tablo 1.1.** 1930-1945 Yılları Arasında Türkiye Dış Ticaret Verileri (1.000 \$)

Yıllar	İthalat (\$)	İhracat(\$)	Dış Ticaret Dengesi (\$)	Dış Ticaret Hacmi (\$)
1930	69.540	71.380	1.840	140.920
1931	59.935	60.226	291	120.161
1932	40.718	47.972	7.254	88.690
1933	45.091	58.065	12.974	103.156
1934	68.761	73.007	4.246	141.768
1935	70.635	76.232	5.597	146.867
1936	73.619	93.670	20.051	167.289
1937	90.540	109.225	18.685	199.765
1938	118.899	115.019	-3.880	233.918

<sup>36</sup>Korkut Borotav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2005**, Ankara:10. Baskı, İmge Kitapevi, 2006, 50.

<sup>37</sup>Şennur Sezgin, **Türkiye’de 1990–2006 Yılları Arasında Dış Ticaret-Ekonomik Büyüme İlişkisi**, Kırgızistan Türkiye Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 22, 2009, 176–178.

1939	92.498	99.647	7.149	192.145
1940	50.035	80.904	30.869	130.939
1941	55.349	91.056	35.707	146.405
1942	112.879	126.115	13.236	238.994
1943	155.340	196.734	41.394	352.074
1944	126.230	177.952	51.722	304.182
1945	96.969	168.264	71.295	265.233

**Kaynak:**TÜİK, www.tuik.gov.tr (04.10.2015)

1930-1945 dönemi Türkiye dış ticaret verilerine göre, 1930 yılından itibaren 1933 yılına kadar ülke dış ticaret hacminde azalma yaşanırken, 1933 yılından 1938 yılına kadar artış gerçekleşmiştir. 1938 yılına gelindiğinde 233.918 milyon dolar dış ticaret hacmi 1939 yılında 192.145 milyon dolar, 1940 yılında ise 130.939 milyon dolara düşmüştür. 1941 yılında Türkiye dış ticaret hacminde tekrar artış yaşanmıştır ve bu artış süreci 1944 yılına kadar devam etmiştir. 1944 ve 1945 yıllarında dış ticaret hacmi 1943 değerinin altında gerçekleşmiştir.

1945 yılı sonrası dönemde ülke dış ticaret hacmi yeniden artışa geçmiştir ve 1946'da 333.469 milyon dolar, 1947 yılında 467.945 milyon dolar, 1948 yılında 471.852 milyon dolar, 1949'da 538.045 milyon dolar, 1950 yılında 549.088 milyon dolar, 1951'de 716.168 milyon dolar, 1952 yılında 918.834 milyon dolar ve 1953 yılında 928.594 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret hacminde yaşanan ve sekiz yıl süren artış döneminin ardından ilk defa 1954 yılında dış ticaret hacminde düşüş gerçekleşmiştir.<sup>38</sup>

1970'li yıllara gelindiğinde yaşanan petrol şokları dünya ekonomisini ve dış ticaretini derinden etkilerken dışarıdan yansıyan enflasyon sebebiyle Türkiye ekonomisi uygulanan kur politikaları ile TL'nin değer kazanmasını engelleyememiş ve ithalattaki hızlı artışın önüne geçilememiştir. İthalatın aşırı artması sonucu 1970'li yıllar boyunca dış ticaret dengesi açığı veren ülkenin ekonomik büyümesi gerilemiştir.

<sup>38</sup> Şennur Sezgin, Türkiye'de 1990-2006 Yılları Arasında Dış Ticaret-Ekonomik Büyüme İlişkisi, Kırgızistan Türkiye Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 22, 2009, 179-180.

1980 yılına kadar ekonomide devlet müdahalesinin ve kapalılığın hâkim olduğu ekonomik yapı 24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlar ile değişim sürecine girmiştir.<sup>39</sup> 1980 Kararları Türkiye ekonomisi açısından uygulanan iktisat politikalarının değişimi ve ekonomiye yansımaları bakımından önemli bir dönemin başlangıcı olmuştur.

1980 kararları ile birlikte içe dönük ithal ikameci model yerine ihracata yönelik bir yapının benimsenmesi ile dış ticaret kısıtlamaları kaldırılmış ve dış ticaret politikasının serbestleşmesi yönünde adımlar atılmıştır. Bu doğrultuda ihracat teşvikleri, ihracatçılara düşük faiz ve uygun vade ile kredi verilmesi imkânları sağlanmıştır. Ayrıca kambiyo rejimine yönelik önemli değişiklikler yapılmıştır ve sermaye hareketlerinin serbestleşmesi sağlanmıştır.

1987 yılında Türk Eximbank kurulmuştur ve Türkiye'nin ihracata yönelik politikasını desteklemede önemli bir adım teşkil etmiştir. Türkiye'nin 1996 yılında Gümrük Birliği'ne üye olması ve Uruguay Round Nihai Senedi'ne taraf olunması dönemin önemli gelişmeleri arasında yer almaktadır. Bir diğer önemli olay ise 1997 yılında yaşanan Asya Krizi olmuştur. Türkiye'yi olumsuz olarak etkileyen kriz sonucunda Türkiye'nin bölgeye olan ihracatında önemli boyutlarda düşme yaşanmıştır.

Ayrıca 1998 Rusya Krizi ekonominin bir kez daha olumsuz olarak etkilenmesine sebep olmuştur.<sup>40</sup> Yaşanan krizler ve gelişmeler sonucunda Türkiye Ekonomisi 1980 kararları ile yaratılmak istenen yapının çok uzağında kalarak olumsuz bir yapıya bürünmüştür. Dış krizler sonucu oldukça sarsılan ekonomi ülkenin önemli sanayi bölgelerinden Marmara'da yaşanan deprem de ülkedeki olumsuz havayı daha kötü hale getirmiştir.

2000'li yıllarda yaşanan krizler ve Ağustos ve Kasım depremlerinin olumsuz etkilerinden ekonomiyi kurtarmak için döviz kuruna dayalı istikrar programı

---

<sup>39</sup> C. Erdem Hepaktan, **Türkiye'nin Dönüşüm Sürecinde Dış Ticaret Politikaları**, 2. Ulusal İktisat Kongresi, 20-22 Şubat, İzmir: DEÜ İİBF İktisat Bölümü, 2008

<sup>40</sup> Ayşegül Atabey, Taha Bahadır Saraç, Abdulkadir Develi, **Dış Ticarete Giriş Ders Notları**, İstanbul: Atlas Kitapevi, 2006, 8-10.



uygulamaya konmuştur. Ancak 2000 ve 2001 yıllarında yaşanan krizler bir kez daha ülke ekonomisini önemli ölçüde sarsmıştır.<sup>41</sup>

Tüm bu gelişmeler ülke dış ticaretinin de etkilenmesine neden olmuştur ve 1990 yılında -9.342.838 milyon dolar olan dış ticaret dengesi 2000 yılında -26.727.914 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2002 yılından itibaren ülke ekonomisi olumlu bir büyüme sürecine girmiştir. 2005 yılına gelindiğinde ise Türkiye ihracatı 73.476 milyon dolar, ithalatı ise 116.774 milyon dolar olarak gerçekleşirken toplam dış ticaret hacmi 190.250 milyon dolar olmuştur.<sup>42</sup> Türkiye ekonomisinin 2002 yılında başlayan büyüme dönemi 2008 yılı son çeyreğinde sona ermiştir. 2008 yılında ABD'nin yatırım bankası Lehman Brothers'ın iflasını açıklaması dünya ekonomisi için olumsuz bir dönüm noktası olmuştur ve yaşanan kriz ülke ekonomilerini derinden sarsmıştır.

Türkiye'nin reel ekonomisinde etkileri hissedilen kriz sebebiyle ülke ekonomisi yılın son çeyreğinde ekonomi son çeyrekte % 6,5 oranında küçülmüştür.<sup>43</sup> Bu nedenle 2008 yılında 333.990 milyon dolar olan dış ticaret işlem hacmi 2009'da 243.071 milyon dolara gerilemiştir. Ancak 2010 yılında tekrar artış gerçekleşerek 299.427 milyon dolar olmuştur.

2010 yılında Türkiye dış ticaretinin Faaliyetlere göre dağılımına bakılacak olursa; 2010 yılı Ocak-Kasım döneminde 94.611 milyon dolar ile imalat alanındaki ihracat ve 129.236 milyon dolar ile de ithalat diğer faaliyet alanlarına göre daha yüksek gerçekleşmiştir. Madde grupları bazında bakıldığında ise ara malları ihracatı 50.559 milyon dolar ve ithalatı ise 117.690 milyon dolar ile birinci sırada yer almaktadır.<sup>44</sup> 2010 yılında en çok ihracat yapılan ay ise 11.823 milyon dolar ithalat ise 20.559 milyon dolar ile Aralık ayı olmuştur. Türkiye dış ticaret açığının durumuna bakıldığında ise 2005 yılında -43.297 milyon dolar olan açığın 2009 yılında -38.785

---

<sup>41</sup> Zafer Yükseler, Ercan Türkan, **Türkiye'nin Üretim ve Dış Ticaret Yapısında Dönüşüm: Küresel Yönelimler ve Yansımalar**, İstanbul: TÜSİAD Koç Üniversitesi Ekonomik Araştırma Forumu Çalışma Raporu, 2006, 23.

<sup>42</sup> Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr, 01.10.2015

<sup>43</sup> MÜSİAD, **Lojistik Sektör Raporu**, İstanbul, 2010.

<sup>44</sup> İTO, Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. İstanbul: İTO Yayınları, 2010, 27.

milyon dolar olarak gerçekleştiği görülmektedir. Cari işlemler dengesi ise 2009 yılı itibari ile -13.853 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.<sup>45</sup>

### 2.1.2. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ

Dünya ticaretinde ve ekonomisinde yaşanan gelişmelerin ardından alınan 1980 kararları Türkiye dış ticaretinde bir dönüm noktası olmuştur. Korumacılığa yönelik ve kısmen kapalı bir ekonomiden kısa sürede serbest ticaret hedefi olan liberal bir ekonomik yapıya geçiş gerçekleştirilmiştir. Yine aynı dönemde lojistik sektörü açısından da gelişmeler yaşanmıştır.<sup>46</sup>Türkiye lojistik sektörünün temellerinin atıldığı 1980’li yıllar ülkenin her açıdan değişime uğradığı bir dönem olmuştur. Özellikle dışa açılan ülke ekonomisinin ve serbestleşen dış ticaretin diğer ülkeler ile rekabet edebilirliği açısından lojistik bu dönemde de önemli bir sektör olmuştur.

Dış ticaretin gelişimine ve rekabet edebilirliğine katkılarının yanı sıra lojistik sektörü istihdam açısından da ülke ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir. Bunun yanı sıra dış ticaret maliyetleri üzerinde de etkisi çok büyüktür. Dünya ticaretinde yaşanan gelişmelere paralel olarak özellikle ülkemizin ihracata dayalı büyüme modelini ilke edinmesi ile 80 yıllar ve sonrası dış ticaret hacmi artmış, bu durumda Türkiye’deki lojistik sektörünün gelişmesine ve ilerlemesine neden olmuştur. Bu durum tüm eksikliklere rağmen Türkiye’nin stratejik öneme sahip coğrafyasındaki pazarlara etkin bir şekilde hizmet verecek niteliklere ulaşmasını sağlamıştır.

Birçok yerel ve ulusal şirketleri lojistik faaliyetlerine ilişkin hizmetler konusunda gelişme göstermiş aynı zamanda uluslararası şirketler Türkiye pazarına yönelmeye başlayarak sermaye yatırımları ile sektörde söz sahibi haline gelmişlerdir. Lojistik sektöründe belirlenen üstünlükleri aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür:<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> İTO, Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. İstanbul: İTO Yayınları, 2010, 2.

<sup>46</sup> Deloitte, **Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu**, T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, Ocak 2010

<sup>47</sup> TOBB, **Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011**, Haziran 2012, 21-22.

- Türkiye ekonomisi Avrupa Birliği ülkelerinin 5. dünya ekonomisinin ise 17 büyük ekonomisi haline gelmiştir.
- Türkiye'nin ekonominin büyüme hızı AB ülkelerinin ortalamasının üzerine çıkmıştır.
- Ülkemizin 50.000 civarı çekiciden oluşan genç bir araç filosuna sahip olması,
- Dünyanın önemli birçok noktasına taşıma olanağı sağlayabilecek lojistik ağına sahip olması,
- Avrupa Birliğine giriş yolunda atılan adımlarla demiryolların etkin ve verimli bir şekilde kullanılmasına olanak verecek bir dönüşüm sürecine girerek demiryollarına yapılacak olan yatırımlara gereken önemin verilmeye başlanması,
- Demiryoluna ihtiyaç duyulan yatırımların yapılması ile Türkiye'nin coğrafyasındaki etkinliğini güçlendirecek lojistik sektörünün oluşması ve önemli limanlar ile bağlantılara sahip olması,
- Yerli üretimin Demiryolu yatırımlarında kullanılmaya başlanması,
- Türkiye posta sektörünün, alt yapısı ve nitelikli iş gücü sunmuş olduğu hizmet ile dünya ki benzer sektörlerle rekabet edebilecek düzeye ulaşması,
- Şirketlerin tedarik zinciri oluşturma kapasitelerinin bulunması,
- İşgücü maliyetlerinin nispeten düşük olması,
- İşletmelerin lojistik alanında uzmanlaşmış ve eğitim almış personelleri çalıştırmaya yönelmeleri,
- İşletmelerin kriz yönetimin de deyimli olmaları,
- Yaş ortalaması genç büyük yük ve konteynır gemilerindeki son dönemlerde tonaj kapasitesinde ve sayılarında artış olması,
- Ro-Ro filosunun gerek yaşı gerek ise kapasite bakımından yeterli olması ve yeni gemilerle filonun sürekli güçlenmesi,
- Limanların konumunun özellikleri nedeniyle transit taşımacılığa uygun olması,
- Türkiye'nin coğrafi konum nedeniyle Uluslararası taşıma ağlarının üzerinde yer alması,
- Liman bölgelerine kurulan serbest bölgelerin getirmiş olduğu ekonomik avantajlar,

Son dönemlerde lojistik sektöründe Afrika Latin Amerika, Asya, Orta Doğu ve Doğu Avrupa ön plana çıkmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu ile üç büyük kıtanın kesişme noktasında bulunması gelecekte lojistik sektörüne ait pazarda önemli bir pay alması mümkün olacaktır. Lojistik sektöründe yaşanan teknolojik gelişmeler yeni eğilimlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.<sup>48</sup>

Taşımacılık da dâhil olmak üzere Türkiye'de ulaştırmanın ekonomideki önemi de dış ticaret ile lojistik arasındaki ilişkiyi açıklama bakımından yol gösterici nitelik taşımaktadır. Türkiye Cari Fiyatlarla GSYİH içerisinde 2008 yılında ticaretin payı 116.297 bin TL olarak gerçekleşirken aynı yıl ulaştırma ve haberleşme 135.030 bin TL olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılında ulaştırmanın payı azalarak 91.778 bin TL olarak gerçekleşirken ticaretin payında da azalma yaşanmıştır ve 74.715 bin TL olarak gerçekleşmiştir.<sup>49</sup> Söz konusu yıllar içerisinde ulaştırma ve haberleşmenin payı azalırken ülke ticaretinin GSYİH içerisindeki payında da azalma gerçekleşmiştir.

Türkiye 1980 yılı kararları ile dışa açık bir ekonomik yapıya geçtiğinde birçok olumlu gelişmenin yanı sıra diğer ülkelerle ekonomik açıdan rekabetin zorluğu ve küresel ekonomik krizlerle de karşı karşıya kalmıştır. Bu aşamada tek çözüm ülke ekonomisinin büyümesi ve ekonomik dengenin sağlanmasıdır. Ülke ekonomilerinde dengenin sağlanması için en önemli husus ise dış ticarete etkin olmaktır. Ancak günümüz koşullarında ve teknolojisinde dış ticaret konusunda fark yaratmak sadece ürün nitelik ya da fiyatlarındaki değişiklikler ile mümkün olmamaktadır. İşte bu noktada dış ticarete konu olan ürünlere yönelik hizmetler devreye girmektedir.<sup>50</sup>

Dış ticarete konu olan ürün ile alakalı tüm hizmetleri içeren sektör lojistikdir. Lojistik sektöründeki başarı Türkiye'nin dış ticaret alanındaki başarısını da etkilemektedir. Çin, Hindistan gibi gelişen ekonomiler çok düşük maliyetlerle üretim yapabilmektedirler. Bu ülkeler ile dış ticarete rekabet ancak ürüne yönelik bir hizmet olan lojistiğin kalitesinin artırılması ile mümkün olacaktır.

---

<sup>48</sup> MÜSİAD, **Lojistik Sektör Raporu 2013**, İstanbul, 2013.

<sup>49</sup> İTO, **Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV**, İstanbul: İTO Yayınları, 2010, 31-32.

<sup>50</sup> Ömer Faruk Görçün, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, İstanbul: Beta Yayınevi, 2010.

Ayrıca kimi mal ya da hammaddeler dayanıklı olmamakta ya da mevsimsel etkiler sebebiyle ürün teslimatında sorunlar yaşanabilmektedir. Tüm bu sorunların çözümü ve dış ticaret pazar payının korunması hatta artırılması ancak kaliteli ve düşük maliyetli üretimin yanı sıra etkin lojistik hizmetle mümkün olmaktadır.<sup>51</sup>

Ayrıca lojistik istihdam yaratıcı etkisi ile hem dış ticaret alanında hem de ekonominin genelinde etkili olmaktadır.

Öyle ki lojistik faaliyetlerin her aşamasında iş gücü ihtiyacı oldukça yüksek oranda olmaktadır ve bunun yanı sıra yükleme, boşaltma, ambalajlama ve dış ticaretin diğer her aşamasında lojistik sektöründeki iş gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Böylece potansiyel iş gücünün ekonomiye kazandırılması ile ekonomik büyüme hedefi yolunda önemli bir adım daha atılmaktadır.

### **2.1.3. LOJİSTİĞİN TÜRKİYE DIŞ TİCARETİNE ETKİLERİ**

Lojistik faaliyetlerindeki başarılar firmanın rekabet gününü artıracaktır. Depolama ve nakliye hizmetleri önde olmak üzere lojistik hizmetlerine ilişkin faaliyetler işletmelerin hem sermayeleri ile hem de nakit sirkülasyonu ile doğrudan doğruya ilişkilidir. Bir malın çıkış noktasında varış noktasına ulaştırılmasının her safhasında yapılan masraflar şirketlerin gelir tablosunu doğrudan etkilemektedir.

Lojistik ve Pazarlama alanlarında yapılan bilimsel araştırmalar ve analizler gelecekte bu sektörlerin tüm dünyada lokomotif sektör olacağını göstermektedir.

Dünya ticaret hacmi gün geçtikçe doğruya doğru kaymakta olup, Türkiye Avrupa'yı Asya'ya bağlayan konumu ile Lojistik faaliyetlerinin adeta bir merkezi olacaktır. Türkiye bu stratejik coğrafi konum avantajı etkin bir biçimde kullandığı takdirde Avrupa, Ortadoğu, Asya üçgenin transfer merkezi haline gelebilecektir.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> TOBB, **Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011**, Haziran 2012.

<sup>52</sup> MÜSİAD, **Lojistik Sektör Raporu 2013**, İstanbul, 2013, 51.

Lojistik sektörü Türkiye’de son yıllarda yaşanan olumlu gelişmelerle birlikte geleneksel nakliyecikten sıyrılarak önemli adımlar atmasına rağmen halen ilerlemesi gereken genç bir sektördür.

Yoğun rekabet ortamında şirketler, tedarik zinciri yönetimini, bir maliyet unsuru olmasının yanı sıra, asıl olarak müşterisine ve kendi operasyonuna değer katan ve finansal getiri sağlayan bir unsur olarak görmektedir ve rekabet gücünde fark oluşturan en önemli etkenlerden biri olduğunun bilincindedirler. Bu nedenle ithalat ve ihracat işlemine konu olan malların çıkış noktasından varış noktasına kadar geçen süreçte ortaya çıkan masraflar ve yaşanan zaman kayıpları şirketlerin müşterilerine kattığı değeri ve dolayısıyla finansal performansını etkileyerek rekabet gücünü azaltmaktadır.<sup>53</sup>

Lojistik alanında görülen diğer eksiklikler ise şu şekilde özetlenebilir:

- Deniz taşımacılığında yaşanan rekabet,
- Uluslararası kara taşımacılığında görülen boş dönüşler,
- Ulusal kara taşımacılığında işin azalmasına bağlı fiyatların düşmesi,
- Liman ve terminal hizmetlerinde görülen eksiklikler,
- Gümrük hizmetlerinde ithalat-ihracat dengesinin bozulması,
- Depo ve antrepolarda boşluk ve ölçek küçüklüğü nedeniyle fiyat kırılması,
- Lojistik yönetimi ve depo yönetimi hakkında kalifiye eleman yetiştirilmemesi,
- E-lojistik altyapısının yeterince oluşturulamaması,
- Eğitim ve seminerlerin yetersiz oluşu,
- Resmi kuruluşların lojistik sektörüne yeterli desteği vermemesi.

Lojistik alanında yaşanan bu sorunlar Türkiye’yi dünya pazarı rekabetinde olumsuz etkilenmekte, küresel rekabette gelişen ve ileride lojistik merkez olabilecek diğer ülkeler arasında da gelişimi karşında engel oluşturmaktadır.

---

<sup>53</sup> TÜSİAD, **Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları**, İstanbul: TÜSİAD Yayınları, 2012.

Lojistik sektöründe faaliyet firmalar artık sadece nakliye işiyle uğraşmayıp, müşterilerinin taleplerini karşılamak için lojistik zincirinin her aşamasını müşteriye bir bedel karşılığında sunmaktadır.<sup>54</sup> Geçmişte lojistik ticarete konu olan malları doğru yere doğru zamanda hasarsız bir şekilde ulaştırma olarak tanımlanmakta iken günümüzde bu tanım geçerliğini yitirmiştir. Artık Lojistik hizmetleri malların üretiminden paketlemesine, depolanmasına, sigortalanmasına hatta gümrük işlemlerini bile lojistik firmaları tarafından yerine getirilmeye başlanmıştır. Bu şekilde lojistik şirketleri ile anlaşılan ithalatçı veya ihracatçı firmalar hem zamandan tasarruf etmekte hem de lojistik maliyetlerini en aza indirmektedirler.<sup>55</sup>

Ülkemizde faaliyet gösteren firmaların ithalat ve ihracat işlemleri sürecinde oluşan lojistik maliyet ve zaman kayıplarında iyileştirme sağlanarak rekabet gücünün artırılması için ulaştırma stratejik planının ve dış ticaret politikasının önemi büyüktür. DPT kalkınma planlarına göre ulaştırma sektöründe ulaşılmak istenen hedef, sosyal yaşamın beklentilerine ülkenin ekonomisine uygun, taşıma çeşitleri açısından dengeli, teknolojik gelişmeleri yakından takip eden ve uluslararası lojistik mevzuatı ile uyumlu, hızlı ve güvenli taşımacılığın yapıldığı bir lojistik ve ulaştırma ağının oluşturulmasıdır.<sup>56</sup>

Ülkemiz 2023 yılına kadar 500 milyar dolarlık ihracat kapasitesine ulaşmayı hedeflemiştir. Devlet tarafından yapılacak yatırımların lojistik sektörünün 2023 yılı hedeflerine ulaşması bakımında büyük önem arz etmektedir.

Lojistik sektörünün dış ticarete giderek artan önemi Ekonomi Bakanlığı'na göre aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> Sami Karacan, Mehmet Kaya, **Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme**, Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2011, 46.

<sup>55</sup> Ruhet Genç, **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları**, Ankara: Detay Yayıncılık, 2009, 85.

<sup>56</sup> TÜSİAD, **Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları**, İstanbul: TÜSİAD Yayınları, 2012.

<sup>57</sup> **T.C. Ekonomi Bakanlığı**, www.ekonomi.gov.tr, 06 Ekim 2015.

- Günümüzde liberalleşen dış ticarete girdilerin pazarların küreselleştiği bir dünyada tedarik yönetimi, taşımacılık, depolama en önde olmak üzere lojistik yeterlilik ve fiyatlamalar dış ticarete belirleyici bir unsur haline gelmiştir.
- Rekabet gücünün artırılması için dış ticaret işlemlerinin önündeki bürokratik engellerin kaldırılması lojistik sektörü açısından ön plana çıkmıştır

2007 yılında dış ticarete rekabet gücü açısından lojistik yeteneklerinin belirlenebilmesi amacıyla Dış Ticarete Lojistik Hizmetleri Dairesi bir kuruluş oluşturulmuştur. Bu kuruluşun en temel görevi lojistikle ilgili ülke ve dünya genelindeki konuların tek bir merkezden izlenmesi ve lojistik alanında yeni projelerin ve politikaların belirlenmesinde etkin bir şekilde görev almaktadır. Dış Ticarete Lojistik Hizmetleri Dairesi, Serbest Bölgeler Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğüne bağlı olarak görevlerini yerine getirmekte olup, hedefleri ve faaliyetleri T.C. Ekonomi Bakanlığı tarafından aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir.<sup>58</sup>

- İhraç ürünlerimizin hedef pazarlara en etkin ve verimli biçimde taşınabilmesi, lojistik maliyetlerinin düşürülmesi ve lojistik alanında karşılaşılan sorunlara çözüm getirilmesini teminen dış ticaret lojistiği politikasının oluşturulması için planlama ve koordinasyonun sağlanması,
- Türkiye'nin dış ticaretine yönelik faaliyet gösteren taşıma sektöründe verimlilik sağlanmasına yönelik çalışmalar yürütülmesi,
- İhracat maliyetlerinin ve taşıma sürelerinin azaltılarak dış pazarlardaki rekabet gücümüzün artırılmasına yönelik çalışmalar yapılması,
- Lojistik hizmetleri için altyapı olanaklarının geliştirilmesinin sağlanması,
- Ülkemiz üzerinden geçen transit ticaretin artırılması ve yönlendirilmesi için hava, deniz ve kara taşımacılığı unsurlarını içerecek kapsamlı lojistik çözümleri ve küresel tedarik zinciri yönetiminin sunulması
- İhracat ve lojistik sektörleri arasında, ihracat hedeflerine işbirliği modellerinin geliştirilmesi.

---

<sup>58</sup> T.C. Ekonomi Bakanlığı, www.ekonomi.gov.tr, 06 Ekim 2015.



TOBB tarafından yayınlanan verilere göre, Türkiye'nin son dönemlerdeki istikrarlı büyümesine bağlı olarak dış ticaret hacmi artmıştır. Dış ticaret hacmindeki bu artış son dönemlerde önemli atılımlar yapan lojistik sektörü, 2013 yılında % 15-20 oranında büyüme gerçekleştirmiştir. Dünya Bankası'nın 2012 Lojistik Performans Endeksi Raporu'nda Türkiye, 2012 yılını 27. sırada tamamladığı ifade edilmektedir. Çin'in arkasından 27. sırada bulunan lojistik sektörü, 2010'da 39. sırada yer almaktaydı. Dünya Bankası'nın 2012 Lojistik Performans Endeksi'nde (LPI) Türkiye lojistik sektörünün 12 basamak birden yükselerek 27. sırada yer alması, Türkiye'nin lojistik sektöründeki yeteneği ve kapasitesinin arttığının bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra Türkiye, 3,51 puanla 27. sırada bulunduğu bu endeksle ilgili 2023 yılı hedefini 10. sıraya yükseltmek olarak belirlemiştir.<sup>59</sup> Ticaret endekslerine göre Türkiye'nin avantajı, stratejik coğrafi konumu ile tüketim ve üretim merkezlerine yakın bir noktada olmasıdır.

2014 raporuna göre gelişmişlik düzeyi yüksek ülkeler ilk 10 sıraya yerleşmişlerdir. Daha açık bir ifade ile ülkelerin sıralaması 2010'dan bu yana hemen hemen aynıdır. 2014 yılı LPI raporuna göre Türkiye gerileyerek 27. sıradan 30. sıraya düşmüştür. Üst orta gelirli ülkeler arasında Çin ve Malezya'nın ardından Türkiye gelmektedir.<sup>60</sup> Aynı araştırmaya göre lojistik pazarının büyüklüğü 22 milyar dolar civarındadır.

TÜİK, Eylül 2009 istatistiklerine göre lojistik sektöründeki istihdam 1,1 milyon kişidir. Lojistik sektörünün gayri safi milli hâsılası içindeki payı % 8–12 arasındadır.

2002 yılından günümüze kadar lojistik sektörü bu yana % 300 büyüme göstermesine rağmen, üçüncü parti lojistik hizmet sunucularının payı % 7'lik bir oranında artmıştır. Bu durum ise lojistik sektörünün halen büyüme potansiyeline sahip olduğunun en büyük göstergesidir. T.C. Kalkınma Bakanlığı tarafından 2013–2015

---

<sup>59</sup> TOBB, **Ekonominin Büyüyen Dinamiği Lojistik**, <http://haber.tobb.org.tr/ekonomikforum/2013/11/008-019.pdf>, 2013, 10 Ekim 2015.

<sup>60</sup> **T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı**, [www.gtb.gov.tr](http://www.gtb.gov.tr)

yıllarına ait orta vadeli programa göre lojistik sektörünün gelişmesi için gelecekte atılması planlanan adımlar aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.<sup>61</sup>

- Tüm Ulaştırma türlerinde trafik güvenliği artırılabacaktır.
- AB tarafından sunulan maksimum seviyede istifade edilerek ulaşım ağlarımızın Trans-Avrupa ulaşım ağlarıyla birleşmesi, Türk limanlarının AB deniz otoyollarında ana akslar üzerinde yer alması ve Avrupa Tek Hava Sahasına entegrasyonun sağlanması yönündeki çalışmalara devam edilecektir.
- Bölünmüş yol yapımı çalışmalarına devam edilecek, bitümlü sıcak karışım kaplama yapım çalışmalarıyla karayolu standartları iyileştirilecek, karayolları ağı ile kent içi ulaşımında akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır.
- TCDD'nin hizmet kalitesi artırılabacak, hızlı trenle yolcu taşımacılığı yaygınlaştırılacaktır. Demiryolu taşımacılığının sektör içindeki payını artırmak ve TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükünü azaltmak amacıyla, demiryolu sektörü ve TCDD yeniden yapılandırılacaktır.
- Yük taşımacılığında demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilecek; iç bölge bağlantıları geliştirilerek limanlar kombine taşımacılık yapılabilen lojistik merkezler haline getirilecektir. Kıyı Yapıları Master Planı ile tespit edilmiş olan liman sahalarında ana limanlar oluşturulacak ve limanların etkin yönetimi sağlanacaktır.
- Orta ve uzun vadeli havaalanı toplam kapasite ihtiyacının belirlenmesine yönelik çalışmalar yapılacak, bölgesel hava taşımacılığının geliştirilmesine yönelik tedbirler alınacaktır.
- Lojistik sektöründe güvenli, ucuz ve hızlı hizmet sağlayan demiryolunu daha yoğun kullanan bir yapılanma geliştirilecektir. Önemli üretim ve tüketim bölgelerinde bölgesel ve küresel ihtiyaçlara cevap verebilecek, ülkemizin ana ihracat sektörlerinin rekabet gücünü destekleyecek lojistik merkezler oluşturulacaktır.

---

<sup>61</sup> T.C. Kalkınma Bakanlığı, [www.kalkinma.gov.tr](http://www.kalkinma.gov.tr)

Küreselleşen dünyada ülkelerin dış ticaretteki başarılarına etkileyen en temel faktör Lojistik sektörüdür. Aynı zamanda ülkelerin coğrafi konumları da lojistik sektörü açısından son derece önemlidir. Ortadoğu, Balkanlar, Akdeniz ve Kafkas bölgelerin merkezinde bulunan Türkiye Lojistik alanındaki görevini başarılı bir şekilde yerine getirmektedir.

Ülkemiz Stratejik coğrafi konumu hızla büyüyen ekonomisi tecrübeleri ve son zamanlarda artma eğimli gösteren dış ticaret hacmi ile lojistik merkezi olma potansiyelini taşımaktadır. Ancak bunun için lojistik sektörünün geliştirilmesi, gerekli yatırımların yapılması büyük önem arz etmektedir. Türkiye'nin 2023 lojistik hedeflerine ulaşabilmesi lojistik yönetiminin etkin ve doğru bir şekilde planlanarak yönetilmesi gerekmektedir.<sup>62</sup>



**Kaynak:** <http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikus kavrami.pdf> (Erişim, 04.10.2015)

X. Kalkınma Planı'nda lojistik sektörüne ilişkin olarak belirlenen hedeflerden en önemlisinin, önemli dünya ticaret merkezlerini birbirine bağlayan Avrupa Birliği'nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlayacak lojistik projeleri ile Türkiye'nin komşularına

<sup>62</sup> MÜSİAD, **Lojistik Sektör Raporu 2013**, İstanbul, 2013, 69–70.

ve yeni kurulan ticaret merkezlerine ulaşımı kolaylaştıracak yollara önem verileceği şeklinde ifade edilmiştir.<sup>63</sup>

Tüm bunlara paralel olarak gümrüklerin fiziki altyapıları düzeltilecek gümrük işlemleri hızlandırılacak bilgi-işlem teknolojilerinin sektörde kullanılması teşvik edilecek ve sektörde tek pencere uygulamasına geçilmesidir. Ayrıca dünya ülkeleri ile yapılan anlaşmalar ile gümrüklemede karşılaşılan sorunlar en asgari seviye indirilecektir.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> **Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)**,

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%C4%B1nma%20Plan%C4%B1.pdf>, 10 Ekim 2015, 836. Madde.

<sup>64</sup> **Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)**,

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%C4%B1nma%20Plan%C4%B1.pdf>, 10 Ekim 2015, 849. Madde.

## SONUÇ

Ülkemizin bir lojistik merkezi olmasındaki en önemli avantajı stratejik coğrafi konumundan faydalanabilmesi için etkin bir lojistik altyapısının kurulması son derece önemlidir. Lojistik sektöründeki proje ve planlarla özel sektör temsilcileri ile kamu arasındaki iş birliği geliştirilmeli ve Lojistik sektörle ilgili mevzuat yenilenerek uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi lojistik sektörün gelişmesine önemli katkı sağlayacaktır.

Yapılacak yasal düzenlemelerde lojistik sektörü temsilcileri ve ilgili sivil toplum kuruluşlarının görüşlerinin alınması ileride çıkacak muhtemel sorunların çözümü açısından son derece önemlidir.

Avrupa Birliği lojistik mevzuatı incelenerek Türk Lojistik mevzuatının ve uluslararası lojistik mevzuatına uyum çalışmaları biran önce tamamlanmalıdır.

Son yıllarda birçok üniversitede lojistik ile ilgili programların açılması önemli bir gelişmedir. Bu programlar ile nitelikli iş gücü artacak bu duruma lojistik firmalarının rekabette üstünlük sağlaması açısından oldukça yararlı olacaktır.

Globalleşen dünya ticaretinde ülke sınırlarının ortadan kalktığını üretici ve tüketicinin önemli olduğunu, hızlı mal dolaşımının ve öz sermayenin diğer yatırımlara yöneltilmesinde stoklu çalışma zorunluluğunu ortadan kaldırmaya yönelik yararlı hizmetlerini dikkate aldığımızda, lojistik ve dış ticaret sektörlerinin Türkiye'nin ticari yaşamında çok önemli görevleri üstlendiklerini, ülkedeki sorunlara rağmen hızla gelişmelerini sürdürdüklerini, dışa açılımlarını sağladıklarını, yeni

teknolojilere hızlı bir şekilde uyumu gerçekleştirdiklerini ve özellikle istihdama sağladıkları katkıları önemli göstergeler olarak tespit etmekteyiz.

Lojistik faaliyet hizmetleri hem iç ticarete hem de dış ticarete yüksek bir maliyet kalemini teşkil etmektedir. Son yıllarda yerel, ulusal ve uluslararası firmalar için üretim potansiyeli olduğu kadar dağıtım potansiyelinin gücünde önem arz etmektedir. Bu iki temel dağıtım ve üretim fonksiyonunun en önemli ayağı olan lojistik kavramının önemi gittikçe artmaktadır. Dünyanın gelişmiş ekonomiye sahip ülkeleri lojistik alanında kendilerini geliştirerek rekabet etmeye başlamışlardır. Böylece gerek dış ticaret gerek ise Lojistik sektörü, hızla gelişmekte ve hizmet kalitesini artırmaktadır.

21. yüzyılın en öne çıkan sektörlerinden birisi olan lojistik sektörünün ve dış ticaretin firmalara ve ülkeye getirdiği katma değer bilinci Türkiye’de hızlanarak yayılmaktadır. Bu bilincin yayılmasında gerek akademik kurumlara gerekse sektördeki şirketlere önemli görevler düşmektedir. Bu anlamda da, Türkiye’deki mevcut kaynaklar ve ihtiyaçlar göz önünde tutularak, geleceğe yönelik lojistik planlar hazırlanmalı ve bu planlara uygun politikalar belirlenmelidir.

Ülkemizde refah seviyesinin istenilen düzeye ulaşması dış ticaretini geliştirilerek dış ticaret açığının biran önce kapatılması gerekmektedir. Dış ticaret açığının kapatılabilmesi için ihracatı artırıcı tedbirlerin alınması ve ihracatın artırılması gerekmektedir. Bu nedenle Lojistik sektörüne ilişkin olarak yapılacak yatırımlar ile ülkemiz lojistik sektörünün güvenli, hızlı, düşük maliyetli ve uluslararası lojistik sektörleri ile rekabet edebilecek düzeye ulaştırılması gerekmektedir.

## KAYNAKÇA

*Avrupa Komisyonu İlerleme Raporu*

[www.abgs.gov.tr/files/strateji/2012\\_ilerleme\\_raporu.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/strateji/2012_ilerleme_raporu.pdf) (01 Ekim 2015)

Atabey A, Saraç TB, Develi A (2006) *Dış Ticarete Giriş Ders Notları* ( Atlas Kitapevi, İstanbul)

Birdoğan B (2004) *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi* ( Lega Kitapevi, Trabzon)

Borotav K(2006) *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2005* (İmge Kitapevi, Ankara)

Çekerol GS, Kurnaz N (2011) *Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi* (Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 25)

Deloitte (2010) *Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu* ( T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı)

Genç R (2009) *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları* (Detay Yayıncılık, Ankara)

Görçün ÖF (2010) *Tedarik Zinciri Yönetimi* ( Beta Yayınevi, İstanbul)

Gülen KG (2011) *Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler* (İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul)

Hepaktan CE (2008) *Türkiye'nin Dönüşüm Sürecinde Dış Ticaret Politikaları, 2. Ulusal İktisat Kongresi. 20-22 Şubat 2008* ( DEÜ İİBF İktisat Bölümü, İzmir)

İTO (2010) *Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV.* (İTO Yayınları, İstanbul)

Karacan S, Kaya M (2011) *Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme* (Umuttepe Yayınları, Kocaeli)

Karagöz İB (2007) *E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, SBE İşletme Ana Bilim Dalı, Kocaeli.

- Kayabaşı A (2010), *Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme* (İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul)
- Keskin MH (2006) *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi* (Nobel Yayınları, Ankara)
- Kobu B (1998) *Üretim Yönetimi* ( İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü Araştırma ve Yardım Vakfı Yayını, İstanbul)
- MÜSİAD (2010 ) *Lojistik Sektör Raporu 2010* ( İstanbul )
- MÜSİAD (2013) *Lojistik Sektör Raporu 2013* ( İstanbul )
- Onuncu Kalkınma Planı (2014–2018),  
<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%C4%B1nma%20Plan%C4%B1.pdf>, (836. Madde )
- Orhan OZ (2003) *Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi* (Marmara Üniversitesi İİBF Yayınları Baskı, Mega Ajans, İstanbul)
- Sezgin Ş (2009) *Türkiye’de 1990–2006 Yılları Arasında Dış Ticaret-Ekonomik Büyüme İlişkisi* (Kırgızistan Türkiye Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 22 )
- Şahin H (2009) *Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişimi-Bu Güncü Durumu* (Ezgi Kitapevi, Bursa)
- T.C. Ekonomi Bakanlığı, [www.ekonomi.gov.tr](http://www.ekonomi.gov.tr)
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, [www.gtb.gov.tr](http://www.gtb.gov.tr)
- T.C. Kalkınma Bakanlığı, [www.kalkinma.gov.tr](http://www.kalkinma.gov.tr)
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, [www.ubak.gov.tr](http://www.ubak.gov.tr)
- Taşkın E, Durmaz Y (2012) *Lojistik Faaliyetler* (Detay Yayıncılık, Ankara)
- Timur N (1988) *Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu* (Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir)
- TOBB (2012) *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011*, Haziran 2012
- TOBB (2013) *Ekonominin Büyüyen Dinamiği Lojistik*,  
<http://haber.tobb.org.tr/ekonomikforum/2013/11/008-019.pdf>
- Türkiye İstatistik Kurumu, [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)
- TÜSİAD (2012) *Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları* (TÜSİAD Yayınları, İstanbul)



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

Yükseler Z, Türkan E (2006) *Türkiye'nin Üretim ve Dış Ticaret Yapısında Dönüşüm: Küresel Yönelimler ve Yansımalar* ( TÜSİAD Koç Üniversitesi Ekonomik Araştırma Forumu Çalışma Raporu, İstanbul)

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Bülent CÖMERT  
Uyruğu : Türkiye Cumhuriyeti  
Doğum Yeri ve Tarihi : Şereflikoçhisar, 22.06.1977  
Tel : 505 260 32 40  
E-Posta : b.comert@yahoo.com  
Yazışma Adresi : İlçe Nüfus Müdürlüğü Hacıbektaş Nevşehir

### EĞİTİM

Derece	Kurum	Mezuniyet Tarihi
Lisans	Anadolu Üniversitesi	
4	İktisat Fakültesi	2006

### İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görev
2000–2003	Sapanca Nüfus Müdürlüğü	V.H.K.İ.
2003–2004	Şereflikoçhisar Nüfus Müdürlüğü	V.H.K.İ.
2005–2008	Ağaçören Nüfus Müdürlüğü	V.H.K.İ.
2009–2011	Şereflikoçhisar Nüfus Müdürlüğü	Şef
2012–2013	Göle Nüfus Müdürlüğü	Nüfus Müdürü
2013–2016	Hacıbektaş Nüfus Müdürlüğü	Nüfus Müdürü

