

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE DIŞ TİCARET ÜZERİNE ETKİLERİ

Hazırlayan: Salih ODA

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ayhan AYTAÇ

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin İktisat Anabilim dalı için
öngördüğü YÜKSEK LİSANS tezi olarak hazırlanmıştır.

Edirne
Trakya Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Aralık, 2008

T.C
TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE DIŞ
TİCARET ÜZERİNE ETKİLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Salih ODA tarafından hazırlanan bu çalışma 28.11.2008 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği/Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Başkan: Yrd.Doç.Dr. Nevin ÜZEREM ALTUĞ

Üye: Yrd.Doç.Dr. Ayhan AYTAÇ

Danışman

Üye: Yrd.Doç.Dr. Ayhan UÇAK

T.C YÜKSEKÖĞRETİM KURULU TEZ MERKEZİ
TEZ VERİ GİRİŞ FORMU

Referans No **327245**
Yazar Adı / Soyadı SALİH ODA
Uyruğu / T.C.Kimlik No T.C. 58132345988
Telefon / Cep Telefonu / e-Posta 02126405196 05327975465 salihoda@mynet.com
Tezin Dili Türkçe
Tezin Özgün Adı Türkiye'de Lojistik Sektörü Ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri
Tezin Tercümesi Logistics Sector In Turkey And Its Effects On Foreign Trade

Konu Başlıkları Ekonomi
Üniversite Trakya Üniversitesi
Enstitü / Hastane Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı İktisat Anabilim Dalı
Bilim Dalı / Bölüm -İktisat Bölümü
Tez Türü Yüksek Lisans
Yılı 2008
Sayfa - - - 123
Tez Danışmanları Yrd. Doç. Dr. AYHAN AYTAÇ
Dizin Terimleri Lojistik=Logistics
Lojistik yönetim=Logistics management
Lojistik departman=Logistics department
Önerilen Dizin Terimleri
Kısıtlama / Kısıt Süresi Yok

Yukarıda başlığı yazılı olan tezinin, ilgilenenlerin incelemesine sunulmak üzere Yükseköğretim Kurulu Tez Merkezi tarafından arşivlenmesi, kağıt, mikroform veya elektronik formatta, internet dahil olmak üzere her türlü ortamda tamamen veya kısmen çoğaltılması, ödünç verilmesi, dağıtımı ve yayımı için, tezimize ilgili fikri mülkiyet haklarımız saklı kalmak üzere hiçbir ücret (royalty) ve erteleme talep etmeksizin izin verdiğimi beyan ederim.

26.12.2008

İmza:.....

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hazırlanması aşamasında akademik bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan, katkı ve yorumlarıyla tezimin şekillenmesinde büyük emeği olan tez danışmanım Sayın Yrd.Doç. Dr. Ayhan AYTAÇ'a, araştırmanın sürdürülmesi aşamasında bilgi ve deneyimlerinden yararlandığım Sayın Yrd.Doç.Dr. Nural YILDIZ'a, ve lisans eğitimimi tamamladığım Trakya Üniversitesi'nde bana yüksek lisans eğitimi alma fırsatını sunan Sayın Prof.Dr. Sadi UZUNOĞLU'na, hayatımın her aşamasında yanımda olup beni destekleyen aileme ve arkadaşlarıma, sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Edirne 2008

Salih ODA

Tezin Adı : Türkiye’de Lojistik Sektörü Ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri
Hazırlayan : Salih ODA

ÖZET

Lojistik sektörü dünyada son yıllarda önemli gelişme gösteren ekonomik faaliyetlerdendir. Bu durumun nedenleri arasında artan ekonomik ilişkiler, Küreselleşme, ulaşım olanaklarının kolaylaşması sayılabilir. Bunun yanında lojistik firmalarının yönetsel süreçlerde gösterdiği performans ve ilerlemeler de önemlidir. Lojistik sektörünün gelişiminde elbette ki modern işletmecilik anlayışlarının da etkisi bulunmaktadır. Son yıllarda ise lojistik sektörünün kendine özgü konuları aynında özellikle küreselleşme süreci ile birlikte, dış ticaret içindeki payı olası geliştirilebilir durumlar tartışılır olmuştur. Bu bağlamda ilgili çalışmada lojistik sektörünün dış ticaret içindeki yeri ve önemi incelenecektir.

Anahtar Kavramlar: Lojistik, Dış Ticaret, Ulaştırma, Küreselleşme, İthalat-İhracat

**Name is Thesis : Logistics Sector In Turkey And Its Effects On Foreign
Trade**

Author : Salih ODA

ABSTRACT

Logistic sector is one of the economic activities that grows much in last years. The main reason of that is increasing economical relations, globalism, the easiness of transportation opportunities. Besides that the performance and evolution that logistic companies show in the administration periods is very important. There is ofcourse the affect of modern administration approach on the growth of logistic sector. By the globalism period the special topics and the ratio of logistic sector in outer trades in the last years is unclear. So that the place and the importance of logistic sector in outer trades will be inspected by this work.

Key Words: Logistic, Outer Trades, Transportation, Globalism, Import-Export

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar VE ŞEKİLLER LİSTESİ	vii
KISALTMALAR.....	viii
GİRİŞ.....	1
1. BÖLÜM	
LOJİSTİK SEKTÖRÜ.....	4
1.1.Lojistik Tanım, Kapsamı ve Tarihsel Gelişimi.....	4
1.2. Tedarik Zinciri Yönetimi.....	10
1.3.Lojistik Faaliyetler.....	12
1.4.Dünya Ekonomisi ve Dış Ticaretindeki Gelişmeler.....	17
1.4.1. Dünya Ekonomisindeki Trendler.....	18
1.4.2. Ülkeleri Dış Ticarete İten Nedenler.....	21
1.4.3. Küreselleşme Kavramı ve Dış Ticaret.....	24
1.4.4. Dünya Ticareti ve Lojistik Sektörü.....	27
1.4.5. Dünya’da Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Sektörü.....	31
1.5. Dış Ticarete Ödeme Şekilleri.....	33
1.5.1.Peşin Ödeme (cash, advance payment).....	33
1.5.2.İhracatın prefinansmanı.....	33
1.5.3.Akreditifli Ödeme (letter of credit, L/C).....	34
1.5.4.Vesaik Karşılığı Ödeme (cash against documents).....	35
1.5.5.Mal Karşılığı Ödeme (cash against goods).....	37

2.BÖLÜM

TÜRKİYE' DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ.....	38
2.1.Türkiye de Taşımacılık.....	38
2.1.1. Karayolu Taşımacılığı.....	39
2.1.2. Demiryolu Taşımacılığı.....	42
2.1.3. Denizyolu Taşımacılığı.....	46
2.1.4. Havayolu Taşımacılığı.....	48
2.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	49
2.2. Coğrafi Konumu İtibariyle Türkiye'nin Lojistik Üssü Olma Potansiyeli.....	50
2.3. Türkiye'de Dış Ticaret Bağlamında Lojistik Sektörünün Milli Gelire ve İstihdama Katkısı.....	54
2.4. AB İle Gümrük Birliği Bağlamında Türk Dış Ticareti ve Lojistik.....	56
2.4.1. Gümrük Birliğinin Ticaret Yaratıcı Etki.....	58
2.4.2. Ticaret Saptırıcı Etki.....	59
2.4.3.Türkiye – AB Dış Ticaretinin Sektörel Yapısı.....	63
2.4.4.AB Üyeliği Bağlamında Lojistik Sektörü.....	64
2.4.4.1. Avrupa Birliği İçerisinde Lojistik Sektörünün Durumu.....	65
2.4.4.2. Avrupa Birliği'nin Türkiye İlerleme Raporu Kapsamında Ulaştırma Politikaları.....	68
2.4.4.3. AB'ye Üyelik Sürecinde Lojistik Sektörünün Uyum Çabaları ve Dış Ticaret.....	74
2.5. E-Lojistik Kavramı.....	78
2.5.1. E Lojistiğin Faydaları.....	81

3. BÖLÜM

KISA VE UZUN VADEDE SORUNLARIN ÇÖZÜMÜNE İLİŞKİN YAPILAN VE YAPILABİLECEK ÇALIŞMALAR.....	84
3.1. Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Bağlamında Sorunları.....	84
3.2. Lojistik Sektörü ve Mali Konular.....	87
3.3. Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Zayıf ve Güçlü Noktaları.....	89
3.4. Firmaların Rekabetçi Yapılanması ve Lojistik.....	93
3.5. Türkiye'de Lojistik Sektörünü Geliştirmek Amacıyla İzlenmesi Gereken Stratejiler.....	96
SONUÇ.....	100
KAYNAKÇA.....	103

TABLolar VE ŞEKİLLER LİSTESİ

Tablo 1. Sektörel Lojistik Hacmi.....	14
Tablo 2. 2003-2007 Yılları Arası Taşınan Yük Değerleri (TON).....	43
Tablo 3. Yıllara Göre Ülkemiz Filosunun Dünya'daki Yeri.....	47
Tablo 4. Gümrük Birliği'nin Ticaret Yaratıcı Etkisi (Milyar \$).....	58
Tablo 5. Ülke Gruplarına Göre Dış Ticaret (Milyon\$).....	59
Tablo 6. Türkiye'nin İhracat ve İthalat Yaptığı Başlıca Komşu Ülkeler (Milyon \$)....	77
Şekil 1. Türkiye'de İhracat Rakamları.....	2
Şekil 2. Tedarik Zinciri Yapısı.....	11
Şekil 3. 3PL'nin Konumu.....	31
Şekil 4. Dış Ticarete Taşıma Türlerinin Payları (ABD Doları).....	38
Şekil 5. Dış Ticarete Taşıma Türlerinin Payları (1000 ton).....	38
Şekil 6. Dünya Deniz Ticaret Filosu.....	46
Şekil 7. Dış Ticarete Taşıma Ürünlerinin Payı.....	72

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	Adı Geçen Eser
bkz	Bakınız
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
SBE	Sosyal Bilimler Enstitüsü
TKY	Toplam Kalite Yönetimi
TNR	Times New Roman
DWT	Dead Weight Ton (ağırlık birimi)
IMF	Uluslar arası Para Fonu
IBRD	Uluslar arası İmar ve Kalkınma Bankası
GATT	Gümrük ve Ticaret Genel Anlaşması
WTO	Dünya Ticaret Örgütü
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
UNDP	Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
PİGM	Petrol İşleri Genel Müdürlüğü

GİRİŞ

Lojistik, bilginin ve üretim için gerekli olan her türlü hammadde, yarı mamul, mamul ve malzemelerin işletmeler ve tüketiciler arasında ulaştırılması faaliyetleridir. Gerekli kaynaklara en hızlı bir şekilde, en uygun zaman ve maliyetle ulaşımın sağlanması için lojistik yönetimde teknolojiye ihtiyaç duyulmaktadır. Teknolojide meydana gelen değişimlerle birlikte işletmeler bilgiye, kaynaklara ve tüketicilere ulaşma avantajları ve imkanlarına sahip olmaktadır.

Lojistik yönetimi, işletmelerde bir fonksiyon olarak değil, bir süreç olarak ele alınmaktadır. Bu sürecin amacı; ürünleri, hammadde kaynağından tüketiciye ulaştırılmasına kadar gerekli faaliyetlerin yerine getirilmesidir. Ürünlerin taşınması, stoklama, üretim, dağıtım gibi fiziksel faaliyetler ve bunlara ilişkin bilgilerin sağlanması ve tüm sürecin yönetimi lojistik yönetimi içerisinde yer almaktadır.

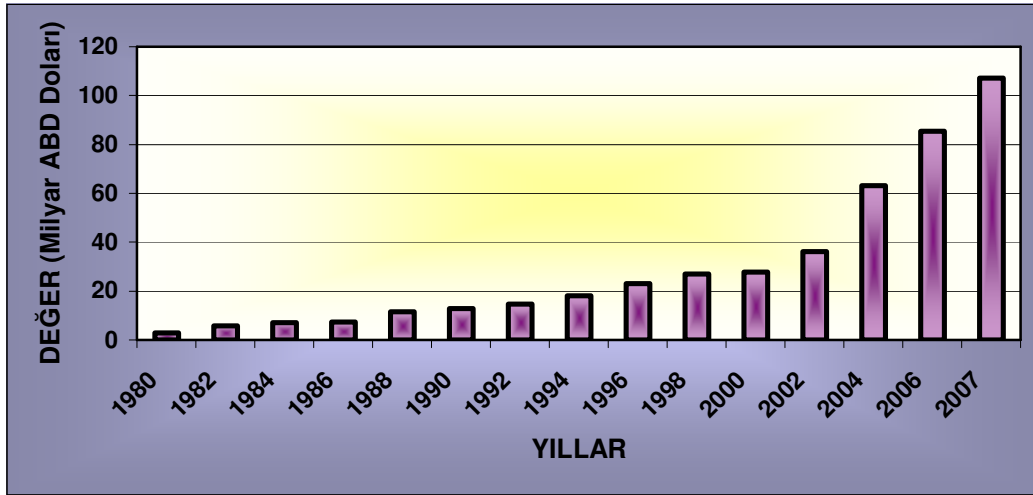
Dünya ölçeği üzerinde faaliyet gösteren işletmeler, yoğun rekabet ortamında ürün odaklı olmaktan çok, müşteri odaklı olarak hareket etmeye çalışmaktadır. Müşteri ihtiyaç ve beklentilerini en iyi kalitede, en hızlı ve uygun zamanda, minimum maliyetle sağlamaları ve lojistik sistemle müşteri hizmetinin oluşturulması, işletmelerin verimliliği ve kalitesini yükseltmekte ve küresel alanda rekabet avantajını işletmelere getirmektedir.

Günümüz ticari hayatına en çok etki eden teknolojik gelişme internetin ekonomik hayatta kullanılmasıdır. İnternet tedarik zinciri yönetiminin etkinliğinin arttırılmasına çok büyük katkılarda bulunmuştur. Şimdiye kadar anlatılanlardan da anlaşılacağı üzere İnternet işletmeler ile tedarikçiler arasında iletişim hızını arttırmış, hizmetlerin etkinliğini yükseltmiştir.

Dünya, ticaret akış hızını sürekli artmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü (WTO) 2007 verilerine göre dünya ticaretinin değeri 18 trilyon Dolar'ı aşarken, küresel düzeyde yaşanan rekabet şirketlerin ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve teslim etmeye zorlamaktadır. Bu durumda rekabet edilebilirlik açısından lojistik hizmetlerin de önemini arttırmakta ve dünya ticaret hacmindeki yükseliş lojistik pazarında da büyüme anlamına gelmektedir. İçinde bulunduğumuz coğrafya içinde

gerek büyüme hızı gerek kapasite imkanları ve stratejik konumu, gerekse genç ve dinamik insan kaynağı ile son derece güçlü konuma sahip ülkemizin küresel ticaretteki yeri bu nedenlerle tartışılmazdır.

Türkiye bugün dünyanın en büyük 22.ihracatçı, en büyük 15.ithalatçı ülkesidir (TUİK, 2007). 2007 yılında 106 milyar dolar ihracat, 170 milyar dolar da ithalat gerçekleşmiştir (DTM).



Şekil 1: Türkiye’de İhracat Rakamları

Kaynak: www.dtm.gov.tr

Lojistik hizmetler, mal akışını düzenlemesi ve bu sürecin devamlılığının sağlanması açısından Türkiye ekonomisi için çok büyük öneme sahiptir. Bu sektör iş alanı ve istihdam oluşturmada ve büyüme potansiyeline etkisi açısından öne çıkan sektörlerden birisidir.

Ulaştırma ve lojistik sektörünün dünya ekonomilerindeki payı milli gelirin %10 na teşkil etmektedir. Buna göre Türkiye lojistik sektörünün, 2007 yılında gerçekleşen yaklaşık 658 milyar dolarlık milli gelirdeki payının 65 milyar dolar olması gerekirken bu rakam sadece 20 milyar dolar olmuştur (Capital Dergisi, “Temkinli Büyüme Planları”, Kasım 2008). Bu farkın temel sebebi, ülkemizdeki lojistik tanımı içine giren birçok faaliyetin hala üretici işletmeler tarafından yürütülmesi sebebiyle lojistik hizmetlerdeki dış kaynak kullanımı oranının düşük olmasıdır. Zira ülkemizde lojistik faaliyetlerinin %75 i halen üretim satış yapan

şirketlerinin kendi iç bünyelerindeki kaynaklar tarafından karşılanmakta; sadece %25 'nde dış kaynak kullanımını yoluna gidilmekte, ancak bu uygulamalar verimlilik artışını engellemektedir.

Lojistik sektörünün dış ticarete katkısı büyük olmasına rağmen bunun yanında sektörün karşılaştığı önemli sorunlar bulunmaktadır. Kotalar, liman masraflarının yüksek oluşu, vize sürelerinin kısa olması, gümrüklerde yaşanan problemler, kalifiye işgücü sıkıntısı tüm bunlar dış ticaretimizin üzerindeki asıl sorunlardır.

Bunun dışında Avrupa Birliği perspektifi de lojistik sektörü ve dış ticaret politikamız için önemlidir. AB yolunda ilerleyen Türkiye'nin dış ticaret politikalarının serbestleştirilmesi ve AB müktesebatına uyumu ise son yıllarda önemli tartışma konularından birini oluşturmaktadır. Elbette dış ticaret politikası birçok konu ya da sektörü kapsadığı için uyum çalışmaları çok boyutlu bir nitelik kazanmaktadır. Özellikle sektörler bazındaki uyum bütüncül amaca, yani Türk dış ticaret politikası hedeflerine önemli katkı sağlayacaktır. Bu bağlamda lojistik sektörü, özellikle son yıllarda sağladığı gelişim ve ekonomiye katkısı ile, Türk dış ticaretinin önemli unsurlarındandır. AB'ye uyum sürecinde ise lojistik sektörünün müktesebata uyumu ve kendini geliştirmesi hem AB yolunda önemli bir adım hem de dış ticarete önemli bir katkı niteliğindedir.

Bu bağlamda çalışmanın birinci bölümde, lojistik olgusunun önemi ve nitelikleri tartışılacak, Lojistik sektörünün temel unsurları değerlendirilip dünyada sektörün içinde bulunduğu durum değerlendirilecektir.

İkinci bölümde ise, temel olarak Türkiye'de lojistik sektörünün durumu ve temel belirleyicileri değerlendirilecektir. Bölüm içinde, Türk lojistik sektörünün dış ticaret içindeki yeri ve geliştirilebilir yönleri analize dahil edilecek, Gümrük Birliğinin ülkemiz dış ticaretindeki önemi ve AB'nin önemli bir dış ticaret ortağı olduğu düşüncesinden hareketle AB süreci içindeki lojistik sektörü ve e-lojistik kavramı da irdelenecektir.

Üçüncü ve son bölümde ise, Türkiye’de dış ticaretimiz bağlamında lojistik sektörünün güçlü ve zayıf yönleri tartışıldıktan sonra geliştirilebilir alternatif çözümler irdelenecektir.

1. BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1.Lojistik Tanım, Kapsamı ve Tarihsel Gelişimi

Lojistik (Logistics) kelime kökü itibariyle Latin dilinden Logic (mantık) ve statics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ki, sözlük anlamı “mantıklı hesap” tır(<http://sozluk.turkcebilgi.com/lojistik>). Lojistiğin günümüzdeki kabul gören en geçerli tanımı Lojistik Yönetimi Konseyi (The Council of Logistics Management) (CLM) kuruluşu tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre :“Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından (kaynağından) , tüketildiği son noktaya (nihai tüketici) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir biçimde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir” (Gilow, 2002).

Lojistik, günümüz iş dünyasında gittikçe daha fazla kullanılmasına ihtiyaç duyulan karmaşık enformasyon, iletişim ve kontrol sistemlerin içinde yer aldığı, mal, hizmet, bilgi ve sermaye akımının iş planlama çerçevesi olarak tanımlanmaktadır.Bu bilgiler ışığında yukarıda ifade edilen tanımın günümüz koşullarına uyarlanmış hali ; “Lojistik, mal ve hizmet tedarikine yönelik planlama, organizasyon, nakliye ve yönetim faaliyetlerinin bütünüdür” (Lojistik Nedir?, 2008).

Lojistik esas olarak askeri bir terimdir, bundan dolayı da ilk uygulamalar askeri alanlar ve harp sahaları olmuştur. Lojistik kavramı ilk olarak Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sırasında oluşmaya başlamış, taşımanın, stoklamanın ve dağıtımın optimizasyonu ile kontrolü önem kazanmış, daha hızlı taşıma, gerektiği kadar depolama, depodayken malzemenin korunması, ihtiyacın anında hazır bulundurulması gibi lojistik temel ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır (Lojistik Nedir?, 2008).

Amerikan Bağımsızlık Savaşında, İngilizlerin yenilgisi de lojistik başarısızlık yüzündendir. Amerika'daki İngiliz Ordusu, tedarik konusunda İngiltere'ye bağımlıydı. Savaşın doruk noktasına çıktığı anda denizaşırı konumda olan 12.000 bölük, İngiltere tarafından doyurulmayı beklemekteydi. Savaşın ilk altı yılı boyunca, bölüklerin moralini ve savaşın yönünü etkileyen son derece elzem olan tedarikin yönetimi tamamıyla yetersizdi. Ordunun tedarikini gerçekleştiren organizasyonun kurulması ancak 1781'de oldu, ama çok geç kalınmıştı ("Lojistiğin Tanımı", 2008; "Lojistiğin Doğuşu, Gelişimi ve Dünyadaki Yeri", 2008).

1991'in başlangıcında, tüm dünyaya lojistiğin önemiyle ilgili heyecan verici bir örnek sunulmuştur. Körfez Savaşının öncüsü olarak, Amerika Birleşik Devletleri ve müttefiklerinin, kısa zaman zarfında, çok büyük miktarlarda malzemeyi, uzak mesafelere taşımaları gerekmektedir. Yarım milyon insan ve yarım milyon tondan fazla malzeme ve tedarik malı, 12.000 kilometrelik hava yolu ile ve 2.3 milyon ton ekipman da deniz yoluyla aylar ile ölçülebilecek bir sürede taşınmıştır (Tekin, 1998; Orhan, 2003: 33-34).

İş dünyasında lojistik sektörünün sektör olarak ortaya çıkmasında, pazarlama kaynaklı problemler ön plana çıkmıştır. Lojistik konusuna, ulusal veya uluslararası ticaret yapan kuruluşların yönetimleri 1950-1960 yılları arasında ilgi göstermiştir. Ancak o yıllarda organizasyon yapıları uygun olmadığı için, çoğu firma maliyetlerini düşürerek veya servis hizmetlerini iyileştirip ticari avantaj sağlayamamışlardır (Orhan, 2003: 33-34).

Lojistiğe olan ilgi, Amerika Birleşik Devletleri (A.B.D.) 'nde endüstrinin karmaşık bir şekilde gelişmesinden kaynaklanır. A.B.D.'de ilk zamanlar sadece üretime önem verilmiş bu konuda çeşitli organizasyon teknikleri geliştirilmiş ve uygulanmış ancak ilerleyen yıllarda, gelişme açısından İngiltere'nin sanayi devrimini tamamlamasının da etkisiyle İngiltere' ye nazaran geride kalınmış ve bu aranın kapatılması için çok çaba sarf edilmiştir. Bu noktada seri üretim önem kazanmıştır.

Ancak seri üretim, yatırım gerektirmektedir. Bu nedenle, o dönemde yapılan bütün yatırımlar da üretimi arttıracak nitelikte yatırımlardır. Böylece A.B.D. sanayi gelişiminin ikinci safhasına girmiştir. Büyük firmalar, sermaye arttırıcı finansman uygulamalarına girişmişler, iş dünyası, değişen ekonomik koşullara karşı

daha duyarlı bir hale gelmiş, tek kişilik yönetimden, grupsal yönetime geçilmiştir (Orhan, 2003: 25).

A.B.D sanayinin ikinci safhası ile büyük firmaların ortaya çıkışı hemen hemen aynı döneme rastlamıştır. Bu dönemde üretim o kadar artmıştır ki yerel pazar bunu tüketemez hale gelmiş ve organizasyonlar satışlarını belli coğrafi sınırlar içinde artırma ihtiyacı duymuşlardır. Böylece pazarlama bu üçüncü safhada büyük önem kazanmıştır.

Bu safhada dikkatlerin üretim, mühendislik, finansman ve satışlara çevrilmesi pek çok yenilikler; örneğin, satış araştırmaları, ürün araştırmaları vb. getirmiştir, üretim artmıştır. Ancak, malın üreticiden tüketiciye ulaştırılması giderek zorlaşmıştır. Bu problem dördüncü safhada çok dikkat çekmeye başlamış ve çözüm olarak lojistik ve dağıtım yönetimi ortaya çıkmıştır (Çağlıyan, 2002: 24-25).

Dağıtım ve lojistik yönetiminin elemanları, her zaman üretim, depolama ve malzeme hareketlerine temel oluşturmuştur. Dağıtım safhasının ilk zamanlarında mamullerin değişik noktalarda depolanması popüler hale gelmiştir. Fakat bu da yeterli olmamıştır çünkü yüksek maliyetlerle acil taşıma gereksinimleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu nedenle bazı firmalar kendi dağıtım şirketlerini kurmaya başlamışlardır.

1960'lardan önce dağıtım sistemleri ne planlanmış ne de formüle edilmiştir. Üreticiler üretmiş, perakendeciler satmış ve mallar bir şekilde dükkanlara ulaşmıştır. Dağıtım, taşımacıların ve üreticilerin kendi araçları ile yapılmıştır. 1960'ların başında çok uluslu şirketlerin ortaya çıkmasıyla lojistik yönetimin ufku genişlemeye başlamıştır. Bu periyot boyunca yönetim, müşteri hizmet anlayışına odaklanmıştır. Bu dönemde bir çok farklı lojistik anlaşmaları, üretim ve/veya pazarlamayı desteklemek için kullanılmıştır. Bu noktada en önemli stratejik amaç, lojistik yönetimini geliştirmek ve tamamlamak için mümkün olan en az toplam maliyetle, bunu sağlayabilecek özelleştirilmiş müşteri hizmetini kurabilmek olmuştur (Çağlıyan, 2002: 33).

1960 sonrası çoğu firma parçalanmış yönetim anlayışından, derece derece bütünleştirilmiş yönetim anlayışına geçiş yapmıştır. Parçalanmış yönetim anlayışının

satın alma ve depolama gibi bireysel süreçleri, malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım adı altında iki başlıkta toplanmıştır. Malzeme yönetimi; satın alma, hammaddeler, yarı mamullerin stok kontrolü, işletme içi ulaşım, artıklar ve üretim programlaması gibi fonksiyonları içermektedir. Fiziksel dağıtım ise navlun (nakliye ücreti), depolama, malzeme taşıma, ambalajlama, sipariş süreci, talep tahmini, envanter kontrolü ve müşteri hizmetini içermektedir (Orhan, 2003: 27).

1970-1979 arası yılların, lojistik kavramının gelişimi ve uygulanmasındaki etkisi önemlidir. Bu dönemde hemen hemen her girişimcilik alanında tedirginlik ve belirsizlik hakim olmuştur. 70'li yılların ilk dönemlerinde ortaya çıkan grevler ve OPEC'in akaryakıtta koyduğu ambargo, dünyayı yeni bir krizin eşiğine getirmiştir. II. Dünya Savaşı'ndan bu yana geçen ilk sürede düşük maliyetli enerjinin bulunabildiği kritik bir soru ve sorun haline gelmiştir. Enerji açıklarına, akaryakıt ve petrole bağlı malzemelerin fiyatının yükselmesinin eklenmesi ile birlikte bir çok temel malzemedeki ve üretilen mamullerdeki eksiklikler en yüksek noktaya çıkmıştır (Çağlıyan, 2002: 33).

1970'lerin başlarında, lojistik sistemlerin tasarımı ve kontrolü için büyük kapasiteli bilgisayarların araştırılması yapılmış ve önemli gelişmeler sağlanmıştır. Lojistik modeller, alternatif lojistik stratejilerin gerçeğe dönüşmesine yardımcı olmuşlardır. 1970'lerin sonlarında birçok yönetici malzeme yönetimine ve fiziksel dağıtım faaliyetlerine organik bir bütün olarak bakmaya başlamıştır. 1980'lerin başlarında ise bir önceki döneme göre çok keskin değişiklikler olmuştur. En önemli değişiklikler aşağıdaki gibi özetlenebilir : (Çağlıyan, 2002: 33).

a) Taşımacılıktaki değişiklikler ; Taşımacılıkta verimliliği arttırmak üzerine çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmaların odağını kullanılan ekipmanların faydasını arttırmaya yönelik çalışmalar oluşturmuştur. Bununla birlikte geleneksel fiziksel dağıtım faaliyetleri, üretimi destekleme ve tedarik üzerine de birçok gelişme yaşanmıştır. Bunun sonucunda taşıma giderlerinde %50'lere yaklaşan bir azalma yaşanmış ve bu da firmaların kar rakamlarını etkilemiştir.

b) Bilgisayar teknolojisine giriş ; 1970'lerin sonlarında bilgisayar teknolojisinde yaşanan gelişmeler meyvelerini 1980'lerde vermeye başlamıştır. Büyük, hantal bilgisayarların yerini küçük ve kapasitesi geniş bilgisayarlar almıştır.

Bilgisayar donanımları ucuzlamış, dördüncü ve beşinci jenerasyon bilgisayar dilleri gelişmiş bu sayede de iş görme kapasiteleri, karar verme süreçleri gelişmiştir.

c) İletişimdeki değişim ; Bununla birlikte lojistik kaynak planlamasında, birbirleriyle ilişkili bölümler arasında veri alış verişinin sağlanması ile lojistik verimliliğinde benzeri görülmemiş düzeyde başarı sağlanmıştır. A.B.D.'de uydu sistemleri aracılığı ile yöneticiler taşıma araçları ile haberleşmeye başlamışlar, bunun ardından araç telefonlarını ve diğer iletişim teknolojilerini kullanmışlardır. Böylelikle lojistik operasyonların koordinasyonu ve kontrolü kolaylaşmış ve maliyetler önemli düzeyde azalmıştır (Demir ve Gümüšoğlu, 1998: 7-10).

Ayrıca bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, malların ve malzemelerin siparişlerinin verilmesi, taşınması ve depolanması gibi şirketlerin yoğun faaliyetlerini daha iyi takip edebilmelerini sağlamıştır. Bilgisayarla bütünleşik nicel modellerle birlikte bu bilgi, envanter seviyesini ve hareketini optimize etme yeteneğini arttırmıştır. Malzeme ihtiyaç planlaması (MRP, MRP II), dağıtım kaynak planlaması (DRP, DRPII) ve tam zamanında (JIT) gibi sistemler, şirketlerin sipariş yönetiminden envanter yönetimine, tedarikçiye sipariş vermeye, satış tahminine ve üretim planlamaya kadar bir çok malzeme yönetim faaliyetlerini birbirine bağlamayı sağlamıştır (Orhan, 2003: 32).

Lojistik faaliyetlerinin temel ilkelerinden olan ihtiyaca yerinde ve zamanında cevap verilmesi ilkesi gereği, ulaştırma faaliyetleri büyük önem kazanmaktadır. İçinde bulunan şartlara uygun ulaştırma araçlarının kullanılması, bu araçlarla yapılan sevkıyatların ve tüm faaliyetlerin koordineli, planlı ve programlı bir şekilde yapılması gerekmektedir.

Teknolojinin hızlı gelişmesi sonucu, ulaştırma sistemlerinin verimlerinin artması da Dünya'yı daha da küçültmektedir. Buna bağlı olarak ulaştırma sistemlerinin daha dikkatli planlanması, birbirine entegrasyonu ve ortak kullanımının gerekliliği ön plana çıkmıştır. Uluslararası personel ve tüm maddelerin taşınması; hava meydanları ve limanlarının koordineli çalışması, irtibatların geliştirilmesi, kapasitelerinin artırılması gibi ek tedbirlere rağmen, kısıtlı kaynakların kullanımında sıkıntılar doğmuştur. Taşıma yönetimi bu aşamada, işlevsel olarak gittikçe önem ve değer kazanmaktadır.

Günümüz küresel ekonomisinde rekabet etme anlamında yükselen değer olan Lojistik kavramının, nakliye ile olan ilişkisinin irdelenmesi vazgeçilmez bir şart olarak görünmektedir. Maliyetlerin düşürülerek, lojistik hizmeti verilen müşterilerin daha iyi rekabet yapmalarının sağlanmasında sayısız yararlar olduğu muhakkaktır.

Son müşterilerin karşısında, takımdaşlık anlayışı içerisinde ekip olarak davranamayan işletmelerin başarılı olma şansları olmayacaktır. Son müşterilerin, müşteri memnuniyetlerinin azami şekilde sağlanması, üretimden, nakliyeye, depolamadan, satış sonrası hizmetlere kadar her bir birimde ve personelde, verimlilik artışı ve maliyet düşürme kavramlarının benimsenmesiyle en tepe noktaya ulaşacaktır. Fakat esas önemi II.Dünya savaşı sırasında anlaşılmış ve sonrasında lojistiğe bilimsel bir konu gözüyle bakılmaya ve uygulanmaya başlanmıştır (Orhan, 2003; Çağlıyan, 2002: 36-44).

II. Dünya savaşı sırasında görülen gerçeklerden birisi de, kalabalık ordulara sahip olmanın zafer kazanmak için yeterli olmayacağıdır. Orduların gelişmiş silah, araç ve donanımla teçhiz edilmesi sayısal fazlalıktan daha önemlidir. Pek tabii ki; bu ürünlere sahip olmak da yeterli olmamakta bunların uzman personel tarafından kullanılıp, sürekli faal tutulması da o derece önem arz etmektedir. İşte bütün bunlar lojistik desteğin hayati bir unsur olduğu gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Yani kusursuz bir lojistik destek sağlamadan, herhangi bir harekattan başarı beklemenin hayal olduğunu söyleyebiliriz (Yılmaz, 2000).

Özetle, II. Dünya savaşı sonrası ABD’ de bir çok işletme lojistiğin önemini farketti ve 1960 yılından günümüze kadar süren gelişim evresi içerisinde lojistik hizmetlerinden faydalanmaya başladılar. Dünyada lojistiğin gelişimini sıra ile açıklamak gerekirse, tarihteki aşamalarını şöyle sıralayabiliriz: (Yılmaz, 2000).

1940-1960 yılları arası : Lojistik aşamasını kurma

1960-1970 yılları arası : Lojistik fikrinin yerleşmesi ve itibar kazanması

1970-1980 yılları arası : Önceliklerin ve modellerin değişme çağı

1980- günümüze kadar : Ekonomik ve teknik değişimin yeni çağı

Lojistiğin gelişimi temelde üç aşamada toplanabilir;

a) Parçalanma (1960 – 1980) : Bu dönemde lojistiği oluşturan faaliyetlerin ayrı ayrı yapıldığı görülmektedir. Aşağıdaki operasyonların bir kısmı işletme içinde yapılırken, kısmen de dışarıdan hizmet alma şeklinde gerçekleşiyordu (Keskin, 2003: 18-20; “Lojistiğin Doğuşu Gelişimi ve Dünyadaki Yeri”, 2008).

- Talep Öngörüsü

b) Birleşme (1980 – 2000) : Bu dönemdeki lojistik faaliyetler iki kavram altında toplanmıştır:

- Madde ve Malzeme Yönetimi

- Fiziksel Dağıtım

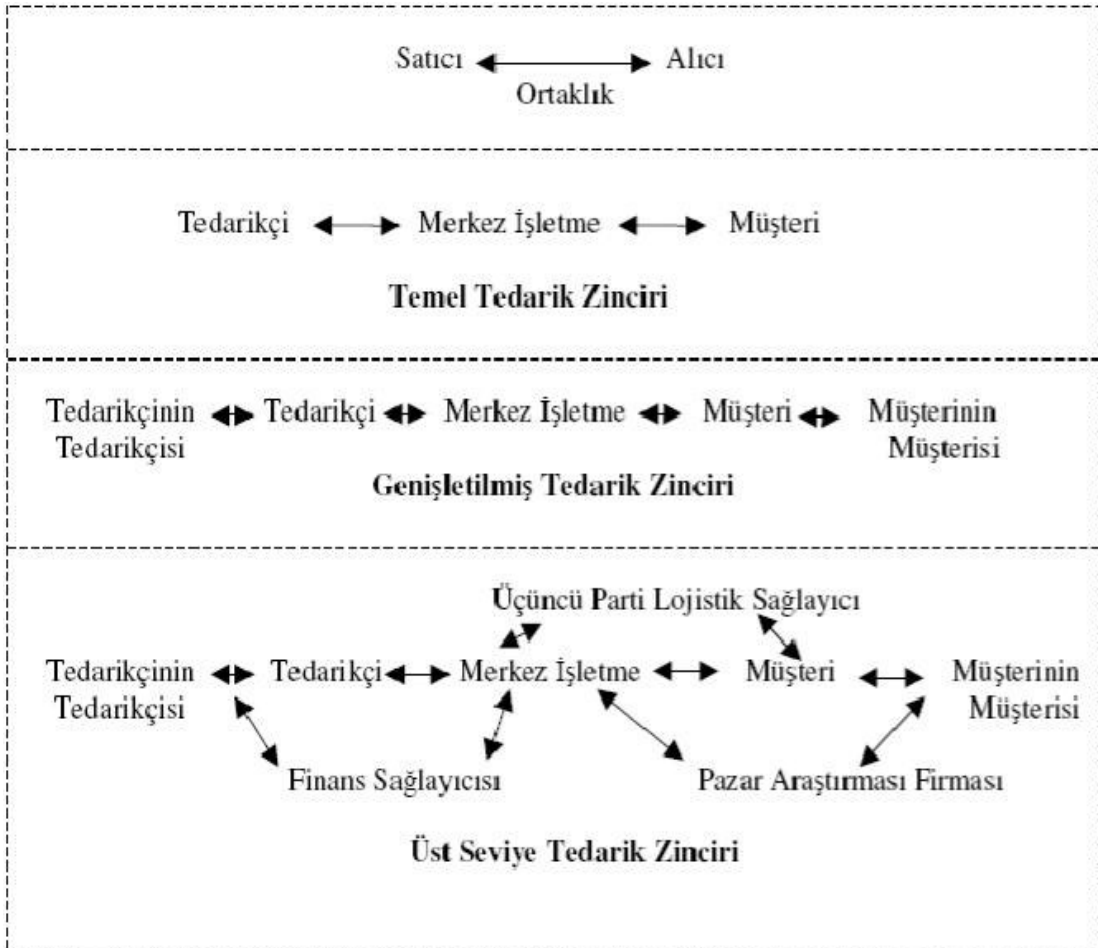
c) Toplam Bütünleşme (2000 – Günümüze) : Halen de devam etmekte olan bu süreç parçalanma ve birleşme kısmında verilen faaliyetlerin bir çatı altında toplanmasını gündeme getirmiştir. Dünya ekonomisinde yaşanan küreselleşme, liberalleşme ve buna paralel olarak firmaları zorlayan uyum çabaları , lojistik faaliyetlerin önemini arttırırken günümüzdeki entegre lojistik kavramını ortaya çıkarmıştır.

1.2. Tedarik Zinciri Yönetimi

Tedarik zincirinin yönetimi, hammaddenin sisteme girip son kullanıcıya teslim edilmesine kadar gerçekleşen zincirdeki hem yukarı (upstream, girdi sağlayanlar), hem de aşağı (downstream, dağıtım ve pazarlama sonrası hizmetler) tüm malzeme ve bilgi akışlarının kontrol ve koordinasyonunu kapsayan bir faaliyettir (Eymen, U.Erman, 2007).

Bunun yanında tedarik zinciri yönetimi teknik bir faaliyetin ötesinde bir yönetim felsefesi olarak görülmesi elde edilebilecek yararı en üst düzeye çıkartacaktır. Tedarik zinciri yönetimi ile müşteri istekleri daha kısa sürede ve istenilen şekilde yerine getirilir ve maliyetler, katma değer yaratmayan faaliyetler ve

gerekli olmayan malzemelerin eliminasyonu ile azaltılmaktadır. Sonuçta etkin bir tedarik zinciri yönetimi, stokların azaltılmasına, daha düşük operasyonel maliyetlere, ürünlerin uygun zamanda müşterilere ulaştırılması sonucu müşteri tatmininin artmasına yol açacaktır (İTO, 2006: “Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi”, İstanbul).



Şekil 2. Tedarik Zinciri Yapısı

Dolayısıyla tedarik zinciri yönetimini baştan sona tek uzmanlık alanı olarak algılamak yanlıştır. Bir satın alma prosesi ile gelen malın şirket içinde nasıl sirküle edileceği prosesi farklı bir iştir. Üretilmiş malın depolanması ile depodan malın alınıp tüketiciye ulaştırılması da farklı bir süreçtir. Her biri kendi içinde iyi bilinmesi gereken iş süreçleridir. Ama hepsi de birbirine bir zincirin halkaları kadar iyi kenetlenmiştir. Tüm halkaların sağlamlığı söz konusu olduktan sonra, zincirin sağlamlığından söz edilebilmektedir (Eymen, U.Erman, 2007).

1.3.Lojistik Faaliyetler

Çoğu köklü firma, lojistik faaliyetleri mecbur olduğu için yapılan işler gözüyle görmüştür. Bununla birlikte, son on yıldan beri iş koşulları dramatik bir şekilde değişime uğramıştır. Giderek yaygınlaşan küreselleşmenin etkisiyle dünya giderek daha da küçük ve dinamik tek bir pazar haline gelmiştir. Günümüzde organizasyonlar yeni pazarlara açılmakta ve giderek daha da artan müşteri beklentileriyle karşılaşmaktadır. Sürekli artan talep ve beklentiler firmalar üzerinde aşağıdaki gibi baskılar oluşturmaktadır; (Tunçbilek, 2002: 42-43).

- Tedarik zinciri maliyetlerinin düşürülmesi,
- Değer akış süresinin kısaltılması,
- Stokların minimuma indirilmesi,
- Ürün çeşitlendirilmesi
- Ürün kalitesinin artırılması,
- Güvenilir teslimat tarihleri verilmesi,
- Gelişmiş müşteri hizmetleri verilmesi,
- Küresel talep, tedarik ve üretimin etkin koordinasyonu,

Bunların sonucunda, günümüzün organizasyonları rekabet güçlerini ve müşteri isteklerine yanıt verme yeteneklerini koruyabilmek için iş yapma şekillerini ve prosedürlerini sürekli geliştirmek zorundadırlar. 1990'larda bilişim teknolojilerinin ve iş proseslerinin birbirleriyle zincirleme ilişkili olarak yeniden tasarlanması, organizasyonların varlıklarını sürdürmesini sağlamada önemli bir araç olarak ortaya çıkmıştır.

İş dünyasında ise toplam müşteri değeri kavramı ön plana çıkmıştır. Toplam müşteri değeri, müşterinin verilen ürün veya hizmetten beklediği faydaların toplamıdır. Bu sebepten dolayı asıl rekabet firmaların fabrikalarında ürettikleri

arasında değil, fabrika çıktısına paketleme, hizmet, müşteri desteği, teslimat anlaşmaları, depolama ve diğer özelliklere kattıkları değer arasında gerçekleşmektedir. Müşterileri çekmek ve yitirmemek için ürünün nitelikleri üzerine yoğunlaşmak yetersiz bulunmakta ve lojistik faaliyetler müşteriye değer ve kalite sunarak rekabet avantajı kazanmanın anahtarlarından biri olarak uygulanmaktadır. Lojistik, müşterilere değer yaratmak, maliyet tasarrufları sağlamak, pazar kontrolü kazanmak ve üretim esnekliğini artırmak için şirket stratejisini belirleyen en önemli öğelerden biri olarak görülmektedir (Şen, 2006: 22-25).

Lojistik ve tedarik zinciri yönetimi alanları giderek "stratejik düzeyde önemli" olarak sınıflandırılmaya başlanmıştır. Aynı zamanda lojistik ve tedarik zinciri yönetimi; yönetim metotları ve bilgi teknolojileri alanındaki hızlı gelişim ile daha da karmaşık hale gelmektedir. Aşağıda kısaca lojistik faaliyetlere göz atacağız:

a) Müşteri hizmetleri:

Lojistik yönetiminde müşteri hizmetlerinin amacı, ilk seferde her şeyi doğru yapmaktır. Bunun özünde müşteri, pazarlama felsefesi, süreç ve malzemelerin çok iyi tanımlanmasıyla varsayılan tüm sistemde toplam kalite anlayışı kapsamında “ Lojistik Performansın Arttırılması” yer almaktadır. Bunun için yönetimin müşteriye bakış açısı çok önemlidir. Siparişin alınmasından teslim edilmesine dek geçen süre içerisinde yapılan işlemler, davranışlar, dokümantasyon, hizmetin birer parçası olarak müşteri zihninde firmayı konumlandırmaktadır.

b) Taşıma:

Taşıma, işletmenin lojistik faaliyetlerinde görünebilirlik unsuru taşıyan tek işlemdir. Genel anlamda ürünlerin hareketini sağlamakta ve kısa süreli depolamaya yardımcı olmaktadır. Taşıma hem maliyetli bir iş hem de çevresel, finansal, zamansal kaynakları fazla kullanan bir lojistik işlemdir. Yapılan bir çalışmada (ABD), 2003 sonrasında yaşanan maliyet artışlarıyla birlikte (yakıt, sigorta, navlun, ekipman, personel vb.) kapasite sorunlarının da yaşanması, karayolu taşımacılığı yapan firmalar için büyük sorunları da beraberinde getirdiği belirtilmektedir. Ayrıca

taşınan paketli ürün oranında %70 artmasıyla birlikte yol, araç, ekipman, liman, havaalanı, demiryolu altyapı vb. alt sorunları da birlikte getirmiştir. Türkiye’ de lojistik işlemlere bakıldığında bu işlevlerin yaklaşık % 30unu taşıma işlevi kapsamaktadır.

Tablo 1: Sektörel Lojistik Hacmi

Sektörel lojistik hacmi(taşınan ürün miktarı)	%
Otomotiv	7.4
Elektronik	6.6
Alet, Edavat	4.9
Tüketim Malları	29.8
Gıda	21.7
Sağlık ürünleri	7.9
Endüstriyel ürünler	21.7

Kaynak: Selahattin Doğan, Utikad Yönetim Kurulu Üyesi “Türkiye’ de Lojistiğin Sektörel Hacmi Nedir”, 2007

c) Envanter Yönetimi:

Envanter, üretimi istenen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla malzeme, materyal, yarı işlenmiş ve tamamlanmış ürün mevcudunun elde bulundurulmasıdır. Envanter politikası doğrudan işletmenin tedarik zinciriyle ilintilidir. Çünkü müşteri/pazara doğru mal akışında hangi noktalarda hangi miktarda ürünün bulundurulacağı önemli bir sorundur. Envanterin fazla olması gibi eksik olması ya da gereken koşullarda saklanmaması ek maliyet unsuru olarak oluşmaktadır. Bu nedenle pazarlama ile bağlantılı olarak müşteri taleplerine (ürünün satış zamanı) göre envanterin istenen düzeyde tutulması envanter yönetimindeki en önemli sorundur.

Pazarlama planına bağlı olarak envanter düzeyleri de itme (push) ve çekme (pull)stratejilerine göre düzenlenmelidir. İtme stratejisi, üreticinin kendi envanter yükünden kurtulmak amacıyla envanterini toptancı, perakendeci gibi aracılara yüklemesidir. Beyaz eşya sektöründe genelde uygulanan bir stratejidir. Çekme stratejisi ise, müşteri talebinin durumuna göre aracının ihtiyaç duyacağı ürünleri üreticiden talep etmesidir.

Envanter yönetimi özetle;

- Hangi ürün/ürün gruplarının envantere alınacağı,
- Ne zaman sipariş verileceği,
- Verilecek sipariş miktarının ne olması gerektiğinin belirlenmesini içermektedir (İTO, 2006: “Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul”).

d) Depolama ve Dağıtım Merkezleri:

Depolamanın temel görevi, ürünlere zaman yararı ve fiziksel dağıtımın ekonomik güvenilirliğini sağlamaktır. Çünkü depolama beklenmedik zamanda ve istenen miktarlardaki talebin karşılanması fırsatı yaratır. Bu nedenle işletmenin herhangi bir kayba uğramaması için sağlıklı depolama sistemini oluşturması zorunludur. Fiziksel bir birim olarak düşünüldüğünde statik işlevleri olan depo, fonksiyonel dinamik bir yapıya sahiptir. Nitekim günümüzde ürün ve malzemelerin müşterilere ulaştırılması ve çoklu tedarik zincirleri arasındaki bilgi akışının eşgüdümlü yürütülmesi gerekliliği depo ve depolamaya daha farklı bir rol yüklemiştir. Özellikle 2000’li yıllarda gıda, sağlık, elektronik, kimya ve paketli/ambalajlı ürün lojistiğinin dünya genelinde artması, depo/depolamaya olan gereksinimi arttırmış ve 3.parti lojistik firmalarına olan gereksinimi hızlandırmıştır. Üreticileri, distribütörlerin ve perakendecilerin yoğun depo kullanımları, alan, iş gücü, bilgi ve maliyetler arasında dengeleme yapmayı zorunlu kılmıştır (İTO, 2006: “Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul”).

Dağıtım merkezleri temel olarak dört ana işleve sahiptir ve bu operasyonlar tedarik zinciri içerisinde lojistik hizmetlerin değer kazanmasına yardımcı olur;

- Toplama/Yığıma (Ürünlerin stoklama ya da çapraz sevkiyat amacıyla alınması)
- Tasnifleme (Aynı tipteki ürünleri bir araya koyma)
- Ayırma (Siparişlere göre ürün ayırma)

- Çeşitlendirme (Çoklu ürün gruplarıyla müşteri siparişi oluşturma)

Depolamada diğer bir önemli konu malzeme aktarımında kullanılacak ekipmanların belirlenmesi ve alan kullanımudur. İnsan gücü yanında palet, forklift, konveyör ve konveyör sistemleri, vinç, otomatik sistemler arasında yükleme, boşaltma, çapraz sevkıyat ekipmanları sayılabilir.

e) Elleçleme:

4458 sayılı Gümrük Kanunu'na göre elleçleme deyimi, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder. Kanunda yapılan bu tanıma istinaden elleçleme sadece gümrük gözetimindeki eşyanın değil, lojistik sektöründe gerek nakliyede gerekse depolamada çok kullanılan bir eylem haline gelmiştir. Depo içerisinde ürünlerin depo araçları kullanarak istiflenmesi, paketlenmesi, yerleştirilmesi vs.. elleçleme içerisine girer. Elleçleme gerek ürünlerin taşınması gerek depolanması, gerekse de yüklenmesi açısından depo operasyonlarının verimliliğini doğrudan etkilemektedir. Ürünleri kısa süreli olarak depolama alanı içerisindeki hareketlerini bir yandan kolaylaştırırken, diğer yandan maliyetleri etkilemektedir. Bu edenle elleçleme de hangi sistem kullanılırsa kullanılsın amaç etkinliğin artmasıdır. Elleçleme ile;

- Depolama etkinliğinin artırılması,
- Dolaşım alanının en küçüklenmesi,
- Ürünlerin depoda bekleme süresinin kısılması,
- Depolama alanı içerisinde elleçleme sayısının azaltılması,
- Maliyetlerin azaltılması,
- İnsan gücü kullanımının azaltılması,
- Etkin çalışma koşullarının sağlanması,

- Lojistik hizmet düzeyinin arttırılması,

amaçlanmaktadır. Çünkü böylelikle depolama, stoklama alanı, siparişlerin tamamlanması, hazırlanması ve yollanması kolaylaşabilmektedir (İTO, 2006: “Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul”).

f) Koruyucu Ambalajlama:

Koruyucu ambalajlama lojistik maliyetleri içerisinde önemli bir yere sahiptir. Lojistik amaçlı ambalajlama ürünü koruması yanında taşıma ve bilgilendirme odaklıdır. Üretim bölümü ürünün ebatlarına göre ambalajlama yapmak ve maliyetlerini değerlendirmek durumundadır. Taşıma, çevre vb. açılardan ise, yasal zorunluluklara uygun olmalıdır. Diğer yönden paketleme ürünün ağırlığını arttırmakta, depolamada daha fazla yer tutmasına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Lojistik açıdan ambalajın birinci görevi ürünün istenen yere kolayca taşınmasını sağlamaktır. Ürünü tam olarak sarmalaması, istenildiğinde kolayca açılıp kapanabilmesi için kullanılan kaplama malzemesinin hafif ve ürünle örtüşmesi gerekir. İkinci bir özellik de ambalajın ürünü korumasıdır. Gerek yurt içinde gerekse yurt dışındaki tüm taşımalarda ürünün hasar almaması gerekmektedir. Hava koşulları, taşıma biçimi ve türü taşımanın ve ürünün güvenirliliğini etkilemektedir. Ayrıca dış pazarlarda farklı etiketlenmenin kullanılması zorunludur. Ortak bir dil olan sembollerin kullanılmasında, ürünlerin hangi koşullarda taşınacağı, elleçleneceği ve depolanacağı, depo içerisinde yerleştirileceği/stoklanacağı konusunda bilgilendirmek amaçlanmaktadır. Aksi halde yanlış işlemler sonucunda ürünün değer kaybetmesi ve maliyetlerin artması söz konusu olabilecektir (İTO, 2006: “Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul”).

1.4.Dünya Ekonomisi ve Dış Ticaretindeki Gelişmeler

Dünya ekonomisinin nereden gelip nereye gittiğini isabetli bir şekilde teşhis etmek mümkün değil. Durumu tespit için orta ve uzun vadedeki eğilimlere bakmak gerekmektedir. Bunu yaptığımızda hem ülkelerin ekonomik yapısındaki değişiklikleri hem de dış ticaretindeki tarihsel gelişim ve farklılıklarını ortaya

çıkarmamız mümkün olacaktır. Bu başlık altında ele alacağımız konularla dünya ekonomisine ve ülkelerin dış ticaretine global anlamda yön veren gelişmeleri irdeleyip bunların etkilerini ele alacağız.

1.4.1. Dünya Ekonomisindeki Trendler

1900’lü yıllarda ilk yarısı vahşi kapitalizmin egemen olduğu, dengesizlik ve sorunların hızla büyüdüğü bir dönem olmuştur. Yeni hammadde kaynaklarına, güvenli ticaret yollarına, sömürülecek yeni pazarlara ihtiyaç vardı. Sonuçta dünya savaşları ve büyük buhran doğrudan ve dolaylı olarak çok büyük kayıplara yol açtı. İkinci Dünya Savaşı sonunda iki kutuplu bir yapı ortaya çıktı. Doğu bloğu otoriter bir yapı ve planlı bir ekonomiyi benimserken; Batı, piyasa ekonomisi ve çok partili demokrasi ile bu rekabetin kazananı olmaya çalıştı. Soğuk savaş olarak anılan bu dönem Batı’nın üstünlüğü ile sonlandı. Batı bloğu ulus devlet uzlaşısı idi; sosyal güvenlik önlemleriyle güçsüzleri korumuş, rekabet yasalarıyla güçlülerin hareket alanını sınırlamıştı. Gümrük duvarları kademeli olarak aşağıya çekilerek dış ticaretin artması, bu yolla uzmanlaşma ve verimlilik artışının gelişmesi yolu ile refah devleti hedeflenmiştir (“Güncel Ekonomik Sorunlar: Dünya Ekonomisi”,Civelek; 2007 : 2).

1970’li yıllara gelindiğinde, temeli 1950’li yıllara dayanan bir dizi toplumsal, ekonomik ve teknolojik gelişmenin, hemen hemen eş zamanlı olarak yüzeye çıkmasına sahne olduğu, küreselleşme olarak bilinen "Yeni Ekonomik Düzen"in yaratıldığı görülmektedir. Birbiriyle etkileşim içindeki bu gelişmeler ülkelerin üretim politikası ve buna bağlı olarak üretim yapısı, ihracatın kompozisyonu, istihdamın sektörel dağılımı vb birçok unsurlarda radikal değişiklikler yaratmıştır (DPT, 2000, S.15).

1970’li yıllardan sonra, özellikle "Petrol Krizi" ile birlikte; varlığı standart tüketim kalıpları ve istikrarlı pazarlara dayalı "kitle üretim"in krize girdiği ve üretimde yeni arayışların başladığı iletişim teknolojisindeki gelişmelerinde sağlandığı kolaylıklarla "esnek üretim"in dünya gündemine taşındığı görülmektedir. Başka bir ifade ile Fordist üretim sisteminden, esnek üretim sistemine geçiş yaşanmıştır.

Üretim sistemindeki zorunlu değişiklik beraberinde yeni rekabet koşullarının içeriğinde değişiklikler yaratmış, üretilen ürün yelpazesinin geliştirilmesi, ayrıca ürün esnekliğinin sağlanması için firmaların sürekli tasarım değişikliği ve yeni buluşlar yapma kapasitelerinin geliştirmeleri artarak önem kazanmıştır.

Esnek üretim sistemi, işlemsel ve kontrol karakteristikleri açısından birbirinden farklı yapılardaki geniş üretim sistemleri yelpazesini anlatan genel bir konsepttir (Kutlu, 2000,s.119).

Esnek üretim, esnek otomasyon teknolojileri tabanındaki yenileme süreci çok açıktır ki, hemen her sanayi dalının kendi üretim konusu ile ilgili teknolojik ilerlemelere kendini uyarlayabilmesi fırsatını da yaratmaktadır. Başka bir ifadeyle, rekabet üstünlüğü kazanmaya yönelik ve bir bütün olarak, çağı jenerik teknolojilere ayak uydurabilmesinin dinamiklerini de yaratmış yaratacak olmasıdır (TÜBİTAK,1996,s.18).

Belirtilen çerçevede, gerek M. Porter, gerekse L. Thurow birbirlerinden farklı tezler çerçevesinde 21.yüzyılın rekabet yapısını ve boyutlarını vurgularken, aynı zamanda doğrudan ve dolaylı biçimlerde verimlilik ve teknoloji faktörlerinin belirleyiciliği noktasında buluşmakta ve ekonomik gelişmenin üretim yapısının ve ihracat sektörlerinin rekabetçi üstünlüklerini bu olgu tarafından şekillendireceğini ifade etmektedir.

1970'li yıllardan sonra, üretim felsefesindeki bu radikal değişimin üretim politikaları ve bununla ilintili olarak üretim ve istihdam yapısında da önemli dönüşümler yarattığı görülmektedir.

Üretim ve İstihdam sistemindeki bu değişimle birlikte, günümüzde artık bilginin üretilmesi ve dağıtılması ülkelerin kalkınmasında olmazsa olmaz koşullarından biri haline gelmiştir. Toplumların geçmişte görülmedik düzeyde karşılıklı etkileşim içinde olmaları, rekabeti ve bilgi teknolojili üretimi hızlandırmıştır. Birey, firma yada uluslar, rekabet gücünü arttırabilmek için sürekli öğrenen bir yapıya sahip olmaları gerekmektedir.

Dünyada kültürel taleplerin artması, çoğulculuk, bireyin/toplumun kimliklenme isteğine bağlı olarak cemaatleşme, tüketim normlarının çeşitlenmesi, ekolojik kaygıların yükselmesi, katılımcı demokrasi, üretimde çeşitlenme, yerellik/yerel kimlik toplumların sosyal ve mekansal yapısında değişikliğe yol açmıştır. Başka bir ifadeyle Post-Modern toplumsal gelişim faktörleri de, üretim konsepti ve bununla ilgili tüm olgular (üretim yapısı, ölçeği, politikası vb.) da köklü değişiklikler yaratmıştır. Genel hatlarıyla bu değişiklikler şu şekilde sıralandırılabilir:

- Üretim anlayışındaki bu felsefe değişikliği beraberinde üretim ölçeğinde de önemli değişiklikleri getirmiştir. Büyük sanayi işletmeleri ürettikleri bazı ürün ve yan ürünleri küçük işletmelere yaptırma eğilimi içerisine girmişlerdir. Örneğin, Japonya'da bütün parçalarını kendi üreten dev otomotiv şirketleri; hiçbir parçasını kendi üretmeyen ve binlerce küçük işletmeden oluşan Toyota'nın gerisinde kalmışlardır (İbicioğlu ve, Çarıkçı, 2000, s.172). Bu bağlamda, özellikle gelişmiş ülkelerin Küçük ve Orta Boy İşletme (KOBİ)'lere yönelik etkin politikalar izledikleri gözlenmektedir.

- Özellikle 1980'lerin başından itibaren dünya piyasaları; sınırların kalkmasına paralel (globalleşme ya da küreselleşme) olarak ortaya çıkan hızlı teknolojik gelişmenin etkisi altına girince talep çeşitlenmiş ve ürün ömrü kısalmıştır. Ayrıca dünyadaki değişim trendi gözlemlendiğinde, globalleşme ile birlikte dikkati çeken bir diğer olgunun da yerelleşme olduğunu görmekteyiz. "Glokalleşme" (Glocalization) kavramı son zamanlarda yaygın olarak benimsenen ve kullanılan kavramlardan biri olarak değerlendirilmektedir. Glokalleşme, kısaca "uluslararası ilişkilerde global gerçeklerden hareket ederek global düşünmeyi, otarşizm yerine dışa açılmayı, dünya ekonomisi ile bütünleşmeyi; ülke içinde ise merkezi yönetim kanalıyla ekonomi ve politikayı yönlendirme yerine yerel yönetimleri daha fazla güçlendirmeyi" ifade etmektedir (Aktan, 1998, s.2).

- Belirtilen dönemde tüketici bilincinin gelişimine paralel olarak kalite, üretim ve ticaretin olmazsa olmaz koşullarından biri haline gelmiştir. Günümüz dünya ekonomisinde kaliteli üretim yapmak kavramı aşılmakta, kaliteye yatırım kavramı önem kazanmaktadır. Toplam kalite kavramı çerçevesinde ortaya çıkan

yeni yaklaşım, kaliteli mal üretiminin çok ötesinde, bir kalite yaratım süreci olarak şekillenmektedir (Okumuş, 2000, s.216).

- Gelişmiş ülkelerin sektörel hedefler çerçevesinde bazı alanlara öncelik verdiği, üretim politikalarının da bu çerçevede şekillendiği görülmektedir. Bu bağlamda önceliğin bilgiye dayalı teknoloji ve beşeri sermaye yoğun sektörler verildiği, bu sektörlerin gelişmesi/geliştirilmesi için çok çeşitli politikalar geliştirildiği görülmektedir.

- Üretimin ve üretimde verimliliğin artırılması, iç piyasaların desteklenmesi ve ihracatın arttırılmasına yönelik mali düzenlemelerin daha seçici (selective) bir şekilde yapılandırıldığı ve "otomatik hak kazanmak" ile sağlanan desteklerin gittikçe önemini kaybettiği görülmektedir. Genel olarak ülke çapında uygulanan mali düzenlemelerin de bölgesel ve yerel düzenlemelere dönüştüğü görülmektedir.

1.4.2. Ülkeleri Dış Ticarete İten Nedenler

Dünya ekonomisi ve lojistik olgusu arasındaki ilişkiyi değerlendirmeden önce çalışma boyunca da sıkça tekrarlanacak olan dış ticaret olgusuna, geleneksel teorilere değinilerek bir zemin hazırlamakta fayda bulunmaktadır. Böylece hem bu başlık hem de sonraki bölümlerde tartışılacak konulara zemin hazırlanmış olacaktır.

Klasik uluslararası ticaret teorileri, esas olarak, ülkelerin dış ticarete yönelmelerinin nedenlerini ve dış ticarete oluşacak olan değişim oranı ile sağlanacak faydaları açıklamaya yöneliktir. İlgili alandaki teorilere katkılar öncelikle Adam Smith'in Mutlak Üstünlükler Teorisi ile sağlanmıştır. Sonrasında ise, David Ricardo'nun Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi ve bu teoriye karşılıklı talep prensibi olgusunu kazandıran J. Stuart Mill'in yaklaşımları takip etmiştir (Seyidoğlu, 2001).

Klasik teorilere en önemli katkı ise, Eli Hecksher ile Bertil Ohlin tarafından sağlanmıştır. Bir ülkenin en bol üretim faktörünü üretiminde yoğun olarak kullandığı malları ihraç edeceği prensibine dayalı H-O modeli, klasik uluslararası ticaret teorisine önemli katkılar sağlamıştır. Bu bağlamda, teorinin

temelinde faktör oranları kavramından elde edilen karşılıklı avantaj prensibidir. Aynı zamanda, uluslararası ticaretin ilk motivasyonu ulusal ve yabancı fiyatlar arasındaki mutlak farklılıktır. Şüphesiz, bu farkın transfer maliyetlerinden büyük olması gerekmektedir. Fiyatlardaki mutlak farklılık maliyetlerdeki mutlak farklılığa dayansa da maliyet fiyat ilişkilerinin tam rekabet piyasalarında farklılık göstereceği gözden kaçırılmamalıdır (Erken, 1986:37).

Maliyetlerdeki mutlak farklılıklar ise, ülkeler arasındaki maliyet oranlarının farklılığından doğmaktadır. Bu sonuç, karşılaştırmalı üstünlükler teorisinin özünü oluşturmaktadır. Böyle bir durumda, ülkelerin fırsat maliyetlerinin belirlediği değişim aralığı limitleri içinde iki taraf içinde kazançlı olabilecek bir değişim oranının ortaya çıkacağı kabul edilmektedir (Ekren, 1986).

Yeni Uluslararası Ticaret Teorileri incelendiğinde ise, Leontief'in araştırmasında, H-O modelinin önerilerinin tersi bir sonuca ulaşması yeni teorilerin gelişmesine neden olmuştur. Bu bağlamda, uluslararası ticarete yeni yaklaşımlar getiren üç teoriden söz edilmesi, faydalı olacaktır. Bunlar; Beşeri Uzmanlık, Teknoloji ve Tercih Benzerliği Teorileridir.

Beşeri uzmanlık teorileri, gelişmiş ülkelerin özellikle ABD'nin sanayi ürünlerinde karşılıklı avantaj elde etmesinin en önemli nedeni olarak, mesleki ve yüksek derecede uzmanlaşmış diğer emek türlerine, öteki ülkelere nazaran daha bol miktarda sahip olduğunu ileri sürmektedir. *Teknoloji teorileri*, araştırma ve geliştirmeye büyük önem veren ve dolayısıyla yüksek teknolojiye sahip ülkelerin yeni ürünleri piyasaya ilk sürenler olarak özel bir avantaj kazandığını ve diğer ülkelerin bu gelişmeyi anında kopyalamalarını engelleyen bir taklit gecikmesinin söz konusu olduğunu ileri sürmektedir. Sonuçta yeniliği yapan ülkenin ihracat monopolünü ele geçirmesine imkân sağlayan bir teknolojik bir açık ortaya çıkmaktadır. *Tercih bezerliği teorisi* ise, ülkeler arasındaki sanayi malları talebi ne kadar benzerse, potansiyel ticaretinde o ölçüde yoğun olacağını iddia etmektedir (Ekren, 1986; Seyidoğlu, 2001: 34-45).

Uluslararası ekonominin en belirgin özelliği, temel öznenin ulus-devlet olmasıdır. Bu ekonomik düzen ulusal ekonomiler arasında artan bağımlılık ilişkisine dayanmaktadır. Farklı ulusların artan bağımlılığa dayalı ilişkisi stratejik bir ilişkidir

ve her zaman ulusal pazarın uluslararası arenada korunmasına yada ayrılmasına dayalıdır. Yani, uluslararası olaylar ulusal pazarlara doğrudan değil, ulusal politika ve proseslerin süzgecinden süzülerek (bیلardo topu ilişkisi) yansır. Yani, uluslararası ve ulusal politika alanları ayrıdır.

Petrol krizi ile birlikte ortaya çıkan ekonomik krizde birçok faktörün iç içe geçmiş etkisini görmek mümkündür. Bunların başında, uluslararası ilişkileri düzenleyen hiyerarşinin değişmesi, ABD'nin uluslararası ticarete baskın rolünü terk etmesi, uluslararası para sisteminin çökmesi gelmektedir. 1970'li yıllarla beraber istikrarsız ve küçük pazarların hakim olmaya başlaması, talebin değişken olması ve standart ucuz malın yerini kaliteli ve değişken ürünün alması Fordist üretim sisteminin yaşam koşullarını sarsmış ve yeni bir üretim anlayışı doğmuştur. 70'lerin krizi ile birlikte ulusal devletlerin planlama ve kaynakların yeniden dağılımı fonksiyonu da değişmiş, küreselleşme olarak tanımlanan, ulus devlet bazında örgütlenmemiş bir dünya iktisadi işbölümü ortaya çıkmıştır (Barbaros, 2004:17).

Global ekonomi en geniş anlamı ile, ulusal ekonominin dünya piyasalarına eklemlenmesi ve bütün iktisadi göstergelerin ve karar süreçlerinin giderek dünya piyasalarının dinamikleriyle belirlenmesi olarak tanımlanmaktadır. Bu olgu, gerçekte dünya kapitalizminin doğuşundan bu yana ayrılmaz bir parçası olmasına karşın, özellikle 1970'li yıllardan itibaren giderek hız kazanmış ve elektronik bilgi işlem teknolojilerindeki gelişmeleri de arkasına alarak tüm dünyanın tek bir pazara dönüştürülmesine yönelmiştir.

Bu bağlamda global ekonominin iki temel niteliğine vurgu yapılabilir, bunlardan birincisi, ulusal mal, hizmet ve finans piyasalarının serbestleştirilmesi; ikincisi, uluslararası sermaye akımlarının önündeki tüm idari ve yasal düzenlemelerin kaldırılarak ulusal üretim ve emek piyasalarının kuralsızlaştırılmasıdır (Barbaros, 2004:17).

Uluslararası ekonomik ilişkiler için uzaklık, maliyeti arttıran bir sebep olmaktan çıkmış, bilgiler ve iktisadi faaliyetler saniyelik eylemler haline dönüşmüştür. Aynı zamanda toplumsal ve siyasal olarak bireyler, gruplar ve genel anlamda toplumlar teknolojik ilerleme ile birlikte (internet gibi) birbirlerinden haberdar olmaya başlamıştır.

Eskiden ulus devletin tekelinde olan ve ona güç veren ulusal sınırlar; bilgiyi edinme ve iletişim faaliyetleri gibi olgularla eski önemini göreceli olarak kaybetmiştir. Bu süreçlerde bizzat ekonomik anlamda küresel ekonomik ilişkilere yöne vermektedir. Aynı zamanda, sistemdeki temel konularda globalleşme eğilimi göstermektedir.

Uluslararası ekonomik ilişkilerde eski korumacılık anlayışının yerine serbest ticaret görüşü benimsenmektedir. Devletin dış ticaret politikası araçlarını (tarifeler, kota, miktar kısıtlamaları vs) kullanarak uluslararası ticaret üzerine sınırlamalar getirmemesi görüşü daha fazla kabul görmektedir. Sadece dış ticaret alanında değil, mali ve parasal alanda da devletin ekonomiye daha az müdahalede bulunması gerektiği savunuluyor (Kazgan, 2004).

Maliye ve para politikası araçlarının asgari düzeyde kullanılması ve piyasa ekonomisinin kendi tabii işleyişine bırakılmasının daha doğru olduğu belirtilmektedir. Devletin vergi, borçlanma, para gibi araçları piyasa ekonomisinin işleyişini bozmayacak şekilde kullanması savunulmaktadır.

1.4.3. Küreselleşme Kavramı ve Dış Ticaret

Dünyada uygulanan iktisadi sistem ve iktisat politikaları giderek birbirine yakınlaşıyor. Küresel Ekonomi kavramı işte bunu ifade ediyor. Kısaca, küresel ekonomi ile birlikte ekonomilerde serbestleşme daha fazla önem kazanmaktadır(Kazgan, 2004). Görüldüğü üzere küreselleşmeye ilişkin ekonomik çözümlerinde teknolojinin önemi ve sisteme sağladığı kolaylıklardan bahsedilmektedir.

Küreselleşme, modern toplumları ve dünya düzenini yeniden şekillendiren hızlı sosyal, siyasal ve ekonomik değişmelerin arkasındaki ana siyasal güçtür. Artık dış ya da uluslararası ile iç işleri arasında açık bir ayrım söz konusu değildir. Global ekonomi ile birlikte iç içe geçmiş, ekonomik süreç ve akımlar, karmaşık iletişim teknolojileri ile hızla tüm dünyada etkinliğini arttırmaktadır. bu nedenle, global

ekonomi kırk yıl öncesinin ekonomik ilişkilerinden bile farklılıklar göstermektedir (Newman, 2001: 81).

Çokuluslu şirketler yoluyla üretim, finansman ve diğer ekonomik kaynakların uluslar arasılaşması hiç şüphe yok ki, herhangi bir ulus-devletin kendi ekonomik geleceğini kontrol etme gücünü zayıflatmaktadır. En azından devlet otoritesinde bir zayıflama müşahade edilmektedir. Kendi geleceği konusunda kendisi karar verebilen egemen devlet fikri ile modern ekonomilerin durumu arasında da bir kopma görülmektedir ki bu, ulusal ve uluslararası ekonomik güçlerin keşişmesi şeklinde kendini göstermektedir (Unat, 2004: 331-334).

Küreselleşmenin ekonomik boyutu çok uluslu şirketler kadar uluslararası ekonomik örgütler (IMF, IBRD, GATT, WTO vb.) tarafından da şekillendirilmektedir. Son yıllarda bu tür örgütlerin öncülüğünde dünya ekonomisini düzenlemek amacıyla çok sayıda girişim yürütülmektedir.

Bu girişimler daha çok ticaretin ve üretim faktörlerinin dolaşımında karşılaşılan engellerin kaldırılmasını sağlamaya yönelik olmuştur. Ekonomik alandaki küreselleşme sürecinin derinleştirilmesi, uluslararası ekonomik örgütlerin sürekli gündemini oluşturmaktadır. Bu örgütlerin bölgesel ve uluslararası nitelikteki faaliyetleri kesintisiz olarak devam etmektedir.

Dünya ekonomilerini tek pazara dönüştürerek, karlılığını yükseltmeyi arzulayan global ölçeli sermaye için ulus devletin denetim gücünün sınırlandırılması stratejik bir hedef olmuştur. Global ekonomi döneminde ulus devletin geleneksel otoritesini ve ulusal ekonomiyi yönlendirme gücünü yitirmesi, “devletin içinin boşaltılması” konusunda çeşitli yaklaşımlar bulunmaktadır. Bu yöndeki yaklaşımların öne sürdükleri gerekçeleri üç başlıkta toparlayabiliriz; (Barbaros, 2004: 19)

a) Ulus devletlerin geleneksel rolünü ve yetkilerini bu dönemde güçlenen ulus-üstü kurumlarına (IMF, OECD, WTO vb) ve ulus üstü ekonomik bloklara (AB, NAFTA gibi) devretmesi. Bu devirle, devletin karar alma, uygulama ve denetleme gücünün aşındırılması.

b)1930'lu yıllardan bu yana refah devleti anlayışı çerçevesinde uygulanmakta olan ve makro ekonomide para ve maliye politikaları ile istikrar sağlamaya çalışan geleneksel ekonomi politikalarının etkinliğini yitirmiş olmasının yanı sıra devletin demokrasi, insan hakları, ticaret hukuku ve doğal çevreyi koruma gibi alanlarda yetki sorumluluklarının giderek ulus üstü kurumlarca (hatta sivil toplum örgütlerince) denetlenmesi.

c) Uluslararası ekonomi olarak adlandırılan bir önceki dönemde (fordist dönem) dünya ekonomisinin organizasyonunda ulus devletler baş rolde iken, küreselleşme döneminde bu rolü global ölçekte faaliyet gösteren çok uluslu şirketlerin alarak devletlerin ulusal politikaları belirlemede egemenliğini tehdit etmesi ve merkezi devletin olanaklarının, yetkilerinin ve sorumluluklarının kendi içindeki alt birimlere-yerel yönetimlere aktarılması yani yerelin mali, idari ekonomik düzlemde özerkleşmesi.

Dünya ekonomisindeki büyüme, 2003 yılının sonlarında ve 2004 yılının başlarında ortalama %6 civarında gerçekleşikten sonra 2005'te % 5.5, 2006'da %5.1 ve 2007'de %5 gibi daha mütevazı seviyelere gerilemiştir (IMF,2008). Bunda sıkılaştıran mali politikalar, bir çok ülkede yeni ortaya çıkan kapasite kısıtlamaları ve genel anlamda vadesini tamamlayan yatırım dönemi, yüksek gelir seviyesindeki ülkeler ve Çin'de endüstriyel üretim alanında yavaşlamaya katkıda bulunmuştur. Ayrıca ABD emlak fiyatlarının ülke genelinde durgunlaşması, kısa ve uzun vadeli uluslar arası faiz oranlarının politik hareketlere ve piyasa tarafından yönlendirilen uzun vade risk revalüasyonlarına yanıt olarak artması ve son olarakta petrol, bakır,çinko gibi emtia fiyatlarının yükselmesi küresel ticarete belirgin bir şekilde yavaşlamaya ve bunların ışığı altında global bir krize dönüşmüştür.

Genel görünüm bölgeler arasındaki artan farklılıkları yansıtmamaktadır. Büyüme bölgeler arasında dengesiz gerçekleşmiştir. ABD'de beklenenden daha yüksek büyüme gerçekleşmiş, Çin'de daraltıcı tedbirlere rağmen ekonomik faaliyetler canlı kalmıştır. Yine, yükselen piyasa ekonomileriyle kalkınmakta olan ülkelerin çoğunda ekonominin canlı olduğu gözlemlenmektedir. Ancak, Avrupa ve Japonya'da büyüme oranları hayal kırıklığı yaratmıştır. Bu

durum, büyük ölçüde duraksayan ihracata ve zayıf iç talebe bağlı olarak gerçekleşmiştir (Bayar, 2008).

1990'dan beri her yıl Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı(UNDP) İnsani Gelişme Raporu'yla, ekonomik büyüme ölçülerinin ve Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH)'nin ötesinde daha geniş bir refah tanımı yapan İnsani Gelişme Endeksi'ni yayımlamaktadır (UNDP: “ Who We Are”, 2008).

İnsani Gelişme Endeksi, insani gelişme konusunun üç boyutunu ölçen bir birleşik gösterge: uzun ve sağlıklı bir yaşam, eğitim almak ve insanca bir yaşam standardına sahip olmak. Bu odakta, İnsani Gelişme Raporları kalkınmanın sadece ulusal geliri büyüten değil, eninde sonunda ‘insanların seçimlerini arttıran bir süreç’ olduğunu savunuyor. UNDP, yükselen gelirin her zaman, çocuk ölümleri veya eğitime katılım gibi diğer boyutları değiştirmedigine inanıyor. Bir bütün olarak İnsani Gelişme Endeksi, insani refahın değişimlerini gösteren, farklı bölgelerde ve ülkeler arasında gelişmeyi karşılaştıran bir barometredir (UNDP:“ Who We Are”, 2008).

1.4.4.Dünya Ticareti ve Lojistik Sektörü

Lojistik ülkemizde olduğu gibi küresel dünyada da gittikçe daha fazla önem verilen bir konu olarak yerini almaktadır. Sektör olarak bakıldığında birbiriyle ilişkili bir çok alanı bünyesinde barındırmasından ve bir hizmet sektörü olmasından dolayı net istatistiki bilgiler elde edilememesine karşın küresel lojistik pazarının payına bakıldığında, dünya ekonomisinin temel direği olan ABD ve AB'nin büyüklük olarak dünya lojistik pazarının %50 sinden fazlasını oluşturduğu görülmektedir (“Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi”,2006: İTO).

Lojistik pazarında gelecekte öne çıkacak coğrafyalar olarak sırasıyla Asya-Pasifik, Latin Amerika, Doğu Avrupa ve Afrika-Orta Doğu Bölgeleri ifade edilmektedir. Türkiye'ye bakıldığında ise, üç kıtanın kesişme noktasında bulunması nedeniyle, lojistik sektörünün gelecekte bu bölgede doğacak pazardan önemli ölçüde pay almasına imkan tanıyacaktır. Son beş yılda ABD ekonomisi her yıl % 16-29

oranında büyürken lojistik sektöründeki büyüme %21-25 oranındadır. Lojistik ekonomideki büyümenin %6-9 oranında üzerinde büyüyen bir sektör olmuştur. Lojistik sektörü uluslararası ticaret, üretim ve satış ile bağlantılı olarak geliştiğinden dolayı, sektör GSMH ile doğrudan bağlantı içindedir (İGEME,2008).

ABD'nin lojistik harcamaları GSMH içindeki payı 2002 yılı itibariyle %12 civarındadır. Harcamaların dağılımı içerisinde nakliye maliyetleri en yüksek kalemi oluşturmaktadır. Bunun en önemli nedenlerinden biri, ABD' de mesafelerin Avrupa ile kıyaslandığında çok daha uzun olmasıdır. Bununla beraber, bu özellik uygulamalarda daha etkin olma yöntemlerini aramayı da beraberinde getirmektedir (Lojistik Kulübü, 2002).

Sektör olarak bakıldığında ise, Amerikalı lojistik firmalarının, geçmişte Avrupa operasyonlarında bekledikleri karı elde edememelerinden dolayı, globalleşme yarısında Avrupalı firmalardan geride kaldığı görülmektedir. Fakat Avrupalı firmaların birleşme ve satın alma aktiviteleri ile Amerikan pazarına yoğun olarak girmeleri ve Amerikalı müşterilerin de beklentilerinin global olmaya başlaması ile birlikte Amerikalı lojistik firmalarının da gelecekte diğer pazarlara açılmak zorunda kalacakları tahmin edilmektedir (İGEME, 2008).

Uluslararası ticaret hacminin ve bilgi akışının sunduğu imkanlar, küreselleşme, müşteri beklentilerinin değişmesi, yeni teknolojiler ve liberalizasyon; Avrupa lojistik sektörünün yeniden yapılanmasına neden olmakla birlikte Avrupalı nakliye ve lojistik firmalarını da harekete geçmeye zorlamaktadır. Küreselleşme ile birlikte üretim ve satış süreçleri küresel bir nitelik kazanmıştır. Ürünler; daha az miktarlarda, daha kısa teslim süreleri belirleyen siparişler etrafında dönmektedir. Bu eğilim içerisinde uluslararası ticaret döngüsü artmıştır. Üretim-tüketim merkezi arasındaki ilişki şirketleri dünyanın değişik noktalarında faaliyet göstermeye itmektedir. Artan ihtiyaçlar uluslararası lojistik sistemi içine adapte edilmektedir.

Böylelikle de, müşterilerin artan beklentilerini karşılamak durumunda olan lojistik firmaları da uluslararası hizmet verme kapasitelerini geliştirmek zorunda kalmaktadır. Ayrıca, Avrupa lojistik pazarının dil, ürün, hukuki düzenlemeler ve şartlar gibi çeşitli ulusal farklılıklar tarafından yönlendirilmesi lojistik firmalarının Avrupa içi faaliyetlerde uzmanlaşmalarının yanında uluslararası etkin lojistik

sistemler kurmalarına da zemin hazırlamıştır (“Avrupa Birliği Sektörel Gelişmeler ve Müzakere Süreci”, 2008).

Dolayısıyla bu durum AB içerisindeki lojistik yapısını da etkileyecektir. Bu çerçevede, özellikle sanayi alanına yönelik genelde dağıtımını da içine alan hızlı ve güvenilir ağların tasarlanarak kurulacağı düşünülmektedir. Burada etken olan unsur Avrupalı üreticilerin yatırımlarını, işgücünün daha düşük olduğu doğu Avrupa ülkelerinin yanında uzak doğuya kaydıracağı görüşüdür.

Bu durumda, üretim; üretim maliyetlerinin daha ucuz olduğu alanlara kayacak, ancak operasyonun ve karın aktığı merkezde herhangi bir değişiklik olmayacaktır. Bu sebeple de, yerel pazarların dağıtımdaki öneminde bir değişim olmayacağı beklenebilir. Böylelikle de, üretim merkezi-yerel pazar arasındaki ilişki yeni lojistik ağlarının kurulmasına sebep olarak gelecekteki yapılanmayı da belirleyecektir.

1980’li yıllardan sonra artan küresel rekabet; firmaları kaynak sağlama, imalat, dağıtım ve ürünlerini satma konusunda farklı alternatifler geliştirmeye zorlamıştır. Modern işletmeler tüm dünyadaki durumu araştırmışlar ve bu tür zorlamaların üstesinden gelmenin ancak küresel bir düşünceyle gerçekleşebileceğini anlamışlardır. Son yıllarda satın alan bir pazar özelliğinden satan bir pazar olma özelliğine geçen Türk firmaları da dünyadaki eğilimlerden etkilenerek, farklı modern yaklaşımlara yönelme gereğini hissetmişlerdir (Birdoğan, 2004: 552).

Bu yaklaşımlardan biri olan lojistik, sektör olarak mal akışını düzenlemesi ve bu sürecin devamlılığı açısından dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de çok büyük öneme sahip bulunmaktadır. Maliyet kalemleri içinde önemli bir yere sahip olan lojistik sisteminin verimliliği Türk firmalarının ve dolayısıyla da ülke ekonomisinin rekabet gücünü belirleyen önemli bir faktördür.

Son yıllarda, Türkiye’de lojistik tabiri oldukça yaygın bir şekilde kullanılabilir hale gelmiştir. Yerli firmalar tabelalarını değiştirmeye ve isimlerine lojistik kelimesini eklemeye baslarken, yabancı firmalar da satın almalar, birleşmeler veya doğrudan sermaye yatırımları olarak sektöre girmeye başlamışlardır. Oluşan rekabet ortamında, yerli firmaların kendilerini yenilemeye başlamalarıyla birlikte yazılım

sektörü gibi yan sektörlerde lojistik ihtiyaçlara cevap verebilecek çözümler üretmeye başlamışlardır (Şakir, 2006).

Bütün bu çok yönlü gelişmeler Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılamak için yeterli olmamakta, ancak Türkiye lojistik pazarı devamlı ve hızlı bir şekilde büyüyen bir eğilim takip etmektedir. Lojistik kelimesine ilişkin anlam kargaşası dolayısıyla Türkiye'de sadece belli bir dalda taşımacılık yapmasına rağmen kendilerini lojistik firması olarak tanımlayan yüzlerce firmanın yanı sıra, fiili olarak lojistik hizmeti vermelerine rağmen bunu isimlerinde belirtmeyen bir çok şirket mevcuttur. Türkiye'deki bu durum, sektörde tam olarak kaç firmanın hizmet verdiğini ve gerçek pazar büyüklüğünün ne olduğunu anlamayı imkansız hale getirmektedir (Ersoy:2006).

Türkiye, gerek dünya coğrafyası üzerindeki konumu, gerek genç ve dinamik nüfusu ve gerekse lojistik sektörüne verilen önem ve yatırımlar sayesinde lojistik hizmetlerde dünyada önemli bir merkez durumuna gelebilecek bir potansiyele sahiptir. Türkiye Sahip olduğu bu potansiyele rağmen sektörün yerinin çok iyi anlaşılammış olması ve yasal yetersizliklerden dolayı coğrafi konumunun getirmiş olduğu avantajları kullanamamaktadır. Bugün birçok limanımız olmasına rağmen uluslararası ölçekte büyük bir limanımız yoktur. Avrupa ve ABD'de çok yaygın olan "dış kaynak kullanımı" (outsourcing), Türk firmaları tarafından henüz yeterli ilgiyi görememektedir. Türkiye'de firmaların en fazla %25-30'unun outsourcing yaptığı tahmin edilirken, ABD'de bu oran % 85 civarındadır (Ersoy :2006).

Özet olarak, lojistik günümüz ekonomisinde ülkelerin ekonomik yerini belirlemede öncü olan sektörlerden biridir. Türkiye de sahip olduğu özellikler bakımından bu avantajlardan yararlanabilecek bir konuma sahiptir. Sektör içerisinde firmalar, zayıf ve kuvvetli yönleri doğrultusunda tehditlerin etkisini en aza indirecek ve fırsatlardan yararlanmalarını sağlayacak stratejiler belirleyerek Türk lojistik sektörünün dünya standartlarında hizmet veren, rekabetçi bir sektör olmasını sağlayabileceklerdir ("Lojistik Sektöründe Verimlilik ve Karlılığın Anahtarı Bilişim", 2008, TURKTRADE).

1.4.5.Dünya’da Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Sektörü

İşletmelerin lojistik faaliyetlerinde dış kaynak (outsourcing) kullanmak suretiyle gerçekleştirdikleri 3. parti lojistik (3 PL) olarak tanımlanmaktadır. Tanım içerisinde yer alan 3. kavramının daha rahat anlaşılabilmesi açısından birinci ve ikinci parti kavramlarının da açıklanması yerinde olacaktır (Çancı ve Erdal, 2003).

- Birinci Parti:

Üretici, toptancı, perakendeci veya gönderici

- İkinci parti:

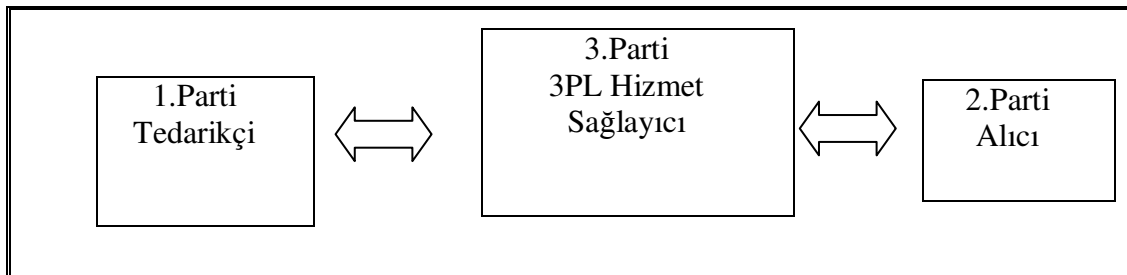
Birinci partinin doğrudan müşterisi (tedarikçisi) konumundaki işletme,

- Üçüncü parti:

Lojistik araçlar; Freight Forwarder, hizmet sağlayıcı, taşıyıcı, antrepo işletmecisi vb.

- Dördüncü parti:

Lojistik ürün ve bilgi akış sürelerini koordine ve entegre eden işletme.



Şekil 3. 3PL'nin Konumu

Üçüncü parti lojistik işletmeleri yan sanayiden işletmeye malzeme akışı (inbound logistics) yani fiziksel tedavi aşamasında, üretim süreçlerinde yani dahili işlemler aşamasında ve işletmeden alıcılara kadar uzanan malzeme akışı (oubound logistics) faaliyetler olarak üç alanda hizmet sunabilme yeteneğine sahiptirler.

Üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılar, Uzmanlık alanlarına göre;

- Freight Forwarder tabanlı üçüncü parti lojistik işletmeleri
- Taşıma tabanlı üçüncü parti lojistik işletmeleri
- Depolama tabanlı üçüncü parti lojistik işletmeleri.
- Finansal tabanlı üçüncü parti lojistik işletmeleri
- Bilgi ve iletişim tabanlı üçüncü parti lojistik işletmeleri olarak adlandırılmakta ve bu şekilde faaliyetlerini yürütmektedirler.

Diğer bir sınıflandırmaya göre de üçüncü parti lojistik işletmeleri;

- Varlığa dayalı yani araç-gereci olanlar (asset-based 3 PLs)
- Varlığa dayalı olmayan yani araç-gereci bulunmayan (Non-asset-based 3 PLs) şeklinde ele alınmaktadır.

Üçüncü parti lojistik işletmelerinin temel özellikleri;

- Alanında uzman profesyonel şekilde çalışan dış kaynak işletmeleri.
- Süreç yönetimi odaklı hareket eden.
- Müşteriye özgün çözümler üreten,
- Riski paylaşan ve
- Uzun dönemli iş birliğine yatkındır (KESKİN,2006)

1.5.Dış Ticarete Ödeme Şekilleri

Dış ticarete iki taraf arasında yapılan mal alım satımında güven unsuru en önemli sorundur. Bu sorun bankaların aracılık etmeleriyle çözümlenir. Banka ihracatçıya, ithalatçı adına ödemeyi yapacağını güvencesini verir; ithalatçıya da ihracatçının istenen nitelikte malı kendisine göndereceğini garanti eder. Bu bağlamda bankalar dış ticaretin ayrılmaz parçası durumundadır. Şimdi de dış ticarete farklı ödeme şekilleri üzerinde duralım.

1.5.1.Peşin Ödeme (cash, advance payment)

İhracat gerçekleşmeden önce ithalatçının bedeli ödemesi ve ihracatçının bedeli tahsil ettikten sonra malları sevk etmesidir. Bu ödeme şeklinde ithalatçı risk altındadır, ihracatçının ise hiçbir riski yoktur (Seyidoğlu,2001).

Peşin ödeme karşılığında ihracat, ihracat yönetmeliğine ekli listede gösterilen konvertibl dövizler üzerinden, havale, Red-Clause akreditif veya efektif ya da çek (seyyah çeki dahil) şeklinde yapılır. İhracatın gerçekleştirilmediği veya sözleşmenin feshedildiği hallerde, alışı yapılmış dövizlerin geriye transferi mümkündür (Horoz Lojistik, 2007).

1.5.2.İhracatın Prefinansmanı

İhracatın sevkıyattan önce finansmanı amacıyla yurt dışından sağlanan kredilere ihracat prefinansmanı denilir. Bu tür krediler doğrudan doğruya ihracatçılar tarafından sağlanabileceği gibi, bankalarca da sağlanmak suretiyle ihracatçılara kullanılabilir (MUSİAD, 2000).

Prefinansman kredileri ile ilgili faiz, teminat, dövizlerin iadesi gibi konular taraflar arasında serbestçe belirlenebilir. Bankalarca taraflar arasında belirlenen şartlara göre ilsem yapılır. Sözleşmeye göre faizin mal olarak da ödenmesi mümkündür (Horoz Lojistik, 2007).

Prefinansmanda kullanılan dövizlerin konvertibl olması şarttır. Getirilen dövizlerin bir defada bankaya satılması gerekmektedir. Diğer bir deyişle, getirilen

dövizlerin bir döviz tevdiat hesabına yatırılarak bu hesapta tutulması ve kısım kısım satışının yapılması mümkün değildir.

Bankalar, satın aldıkları prefinansman dövizleri için döviz alım belgesi düzenlerler. Bu belgede, satın alınan dövizleri veya efektiflerin, prefinansman döviz olduğu, yapılacak ihracatla ilgili bulunduğu, havale, banka çeki, seyyah çeki veya efektif şekillerinden biri ile geldiği belirtilir. Ayrıca, efektifleri satan kişinin adı, soyadı, adresi, pasaport numarası ile verildiği ve Türkiye'ye son giriş tarihi döviz alım belgesinde gösterilir. Döviz satışının ihracattan önce yapılması gerekir (Horoz Lojistik, 2007).

Prefinansman vadesi en çok bir yıldır. Bu süre uzatılmaz. Ancak bir yıldan kısa süreli prefinansmanların vadesi, aracı banka tarafından bir yılı geçmemek şartıyla doğrudan doğruya uzatılabilir.

1.5.3.Akreditifli Ödeme (letter of credit, L/C)

Akreditif, ithalatçı tarafından bir bankaya açtırılan ve malın sözleşme koşullarına uygun biçimde gönderilmesi durumunda, ihracatçıya ödeme yapılacağını taahhüt eden bir hesaptır. İthalatçının bankası, akreditif açmayı kabul etmesi üzerine, ihracatçının ülkesinde bulunan muhabinine talimat göndererek, ihracatçı lehine bir akreditif hesabı açılmasını ister (İGEME,2002: İhracatta Ödeme Şekilleri).

Akreditif belirli bir miktarın ödenmesini öngörür ve belirli bir süre için geçerlidir. Sözleşme koşullarına uygun olarak malını gönderen ihracatçıya, akreditif hesabı çerçevesinde, kendi ülkesindeki banka tarafından ödeme yapılır. Akreditifi açan muhabir banka, ihracatçının sözleşme koşullarına uygun tüm belgeleri sunduğundan emin olmadıkça ödemeyi yapmaz.

Akreditifli ödeme, bir banka taahhüdü ile satış bedelinin ödenmesini teminat altına alması bakımından en fazla ihracatçıya yarar sağlar. Bu nedenle, genellikle satıcı alıcıya satış şartlarını dikte edebilecek durumda ise, satış parasının akreditif karşılığında ödenmesini ister (İGEME,2002: İhracatta Ödeme Şekilleri).

Ayrıca, kambiyo kontrolü uygulayan ülkelerde, daha sıkı bir denetim kurabilmek amacıyla mal bedellerinin akreditifle ödenmesinin zorunlu tutulduğu da görülmektedir (Horoz Lojistik, 2007: 12-19).

Akreditifli ödeme ihracatçıya belli başlı üç önemli avantaj sağlar. Bunlar; kredi teminatı, kredi kolaylığı ve transfer teminatıdır.

Bir akreditif işlemi, en az iki ayrı banka gerektirir. Bunlar ithalatçının bankası ile ihracatçının bankasıdır. Bazen akreditifi açan bankanın ödeme taahhüdü ihracatçının endişelerini tam olarak gidermeye yeterli olmaz. Çünkü ithalatçı adına hareket eden banka, yabancı bir ülkededir (Seyidoğlu, 2001)

Söz konusu banka dünya çapında tanınmış bile olsa, ilgili yabancı ülkenin döviz kontrolü uygulaması veya benzeri uygulamalara başvurması, akreditifi açan bankanın ödemeyi yapmasını engelleyebilir. Sonra, ticari işleme ilişkin yasal bir anlaşmazlığın ortaya çıkması durumunda da ihracatçı, yabancı bir ülkede dava açmanın güçlüklerini göze almak durumundadır (Horoz Lojistik, 2007).

1.5.4.Vesaik Karşılığı Ödeme (cash against documents)

Vesaik karşılığı (mukabili) ödeme, ithalatçının ilgili belgeleri mal bedelini ödediği zaman kendi bankasından alması durumunu ifade eden bir ödeme şeklidir. Akreditiften farkı, banka sorumluluğunun olması ve olayı ihracatçının başlatıyor olmasıdır. Vesaik mukabili ödemede dört taraf mevcuttur: (İGEME,2002: İhracatta Ödeme Şekilleri).

- İhracatçı (amir)
- İhracatçının bankası (Tahsile gönderen banka)
- İthalatçı (Muhatap)
- İthalatçının bankası (Tahsil / ibraz bankası)

Bu ödeme şeklinin aşamaları:

- İhracatçı, satış sözleşmesinde belirtildiği üzere malları gönderir
- Malın sevkıyatına ilişkin olan belgeler ile diğer belgeleri kendi ülkesindeki bir bankaya teslim eder
- Banka belgeleri ithalatçının bankasına mal bedelinin tahsili için gönderir
- İthalatçının bankası (veya tahsil bankası) belgeleri mal bedelini kendisine ödeyen ithalatçıya teslim eder
- İthalatçı aldığı belgeler ile malı gümrükten çeker
- Bankalar aracılığıyla mal bedelini ihracatçıya ulaştırır. Vesaik mukabili ödeme şeklini kabul eden taraflar, bir anlaşmazlığı önlemek amacıyla satış sözleşmesinde bu durumu belirtmenin yanında, bazı hususlara da açıklık getirmelidirler:
 - Ödemenin hangi para cinsi ile yapılacağı
 - Mal bedelinin tamamının birden mi, yoksa kısmi olarak mı ödeneceği (bu durumda banka taksitler halinde ödenen bedel tamamlanınca belgeleri ithalatçıya teslim eder)
 - Ödemenin belgeler alınır alınmaz mı, yoksa belli bir vade dahilinde daha sonra mı yapılacağı (Ödeme bir poliçe veya taahhütname ile de gerçekleştirilebilir).

Bu ödeme seklinde ithalatçının bankası mal bedelini almadan ithalatçıya malın mülkiyetini temsil eden belgeleri vermemektedir (şayet vade söz konusu değilse). Bu durumda ithalatçının bankası bir nevi malın mülkiyetini geçici olarak üzerine almış bulunmaktadır (Seymen, D : “Dış Ticarete Ödeme Şekilleri”).

Buradan anlaşılacağı üzere, ihracatçılar bu ödeme sekli çerçevesinde bir ihracat işlemini gerçekleştiriyorlar ise malın mülkiyetini temsil eden konsimento, Karayolu Mal Dolaşım Birliği (Convention Merchandise Routiers, CMR) gibi sevk belgeleri üzerindeki alıcı (consignee) bölümüne ithalatçının bankasının ismini yazmalılardır. Notify bölümüne, yani ithalatçının bankasının ihbarı kime yapacağına ilişkin kaydın yazıldığı yere de alıcının adı ve açık adresi yazılmalıdır.

1.5.5.Mal Karşılığı Ödeme (cash against goods)

İhracatçı herhangi bir ödeme yapılmadan veya bir poliçe tanzim etmeden malları ithalatçıya gönderir. Mal bedeli sözleşmede belirlenen ileriki bir tarihte veya mallar satıldıktan sonra ödenir.

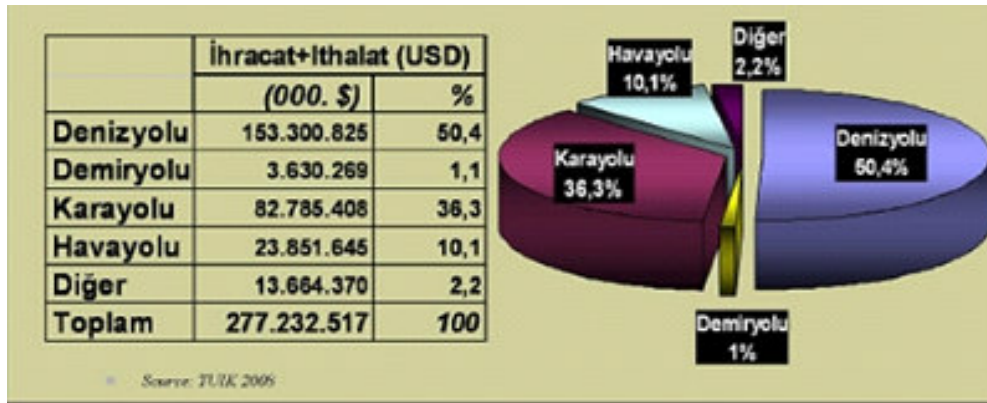
Burada risk ihracatçı üzerindedir. İthalatçının çok iyi tanınması, ona güvenilmesi veya bir banka garantisi ile güvence sağlanması gerekmektedir (Seymen, D : “Dış Ticarete Ödeme Şekilleri”).

2.BÖLÜM

TÜRKİYE DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

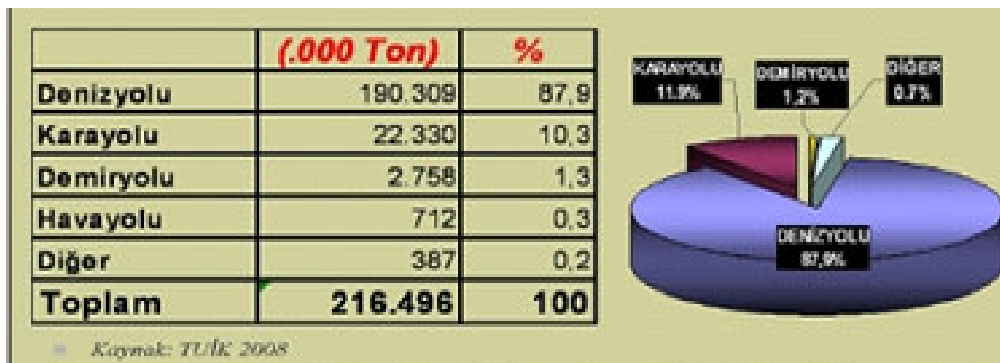
2.1.Türkiye de Taşımacılık

Türkiye’de iç yük taşımacılığının %93’ ü kara yolları ,%4’ü demiryolu ve %1,2’si ise deniz yolları ile yapılmaktadır. Bu dağılım ucuz ve verimli olan demir ve deniz yollarından yararlanılmadığını, bir başka tanımla bu alanda çok önemli alt yapı eksikliklerinin varlığını açıkça ortaya koymaktadır. Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu düşünüldüğünde, deniz yollarının aldığı payın düşündürücü boyutta olduğu görülmektedir (UTİKAD,2008).



Şekil 4. Dış Ticarete Taşıma Türlerinin Payları (ABD Doları)

Kaynak : TUİK, 2008



Şekil 5. Dış Ticarete Taşıma Türlerinin Payları (1000 ton)

Kaynak : TUİK, 2008

Yukarıdaki şekillerden de anlaşılacağı üzere 2007 yılında Türkiye dış ticaretinin miktarsal olarak %87.9'u denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilirken, karayollarının payı %10.3, demiryollarının %1.3 ve havayollarının payı ise %0.3 düzeyinde kalmaktadır. Başta AB ülkeleri olmak üzere, ülkeler iç suyollarını daha verimli kullanmaya özen göstermektedirler. Türkiye'de ise iç suyollarında taşımacılıktan söz etmek olanaksızdır. Benzer olarak yurtdışında hava yollarının aldığı pay da çok düşüktür. Son yıllarda sivil havacılık sektörünün özel kesime açılmasıyla havayolu taşımacılığında olumlu yönde gelişmeler sağlanmıştır, ancak bu yeterli düzeyde değildir. Yurtiçi taşımacılıkta denizyolları düşük paya sahip olmasına karşın dış ticarete bu taşıma türü ön plana çıkmaktadır. (Kanalıcı, 2006: 27-29).

Denizyollarında tüm dünyada olduğu gibi konteynır taşımacılığı giderek daha yüksek pay almaktadır. Bu eğilim denizyolları taşımasında yeni altyapı ve teknoloji yatırımlarını gerekli kılmaktadır. Türkiye'nin dış ticareti içinde AB ve komşu ülkelerinin payının yüksek olması ve sektörel özellikler nedeniyle karayolu taşımacılığı da toplam dış ticaret taşımaları içinde oldukça yüksek bir pay almaktadır (KAMUSEN).

Bu eğilim Türk girişimcilerin uluslararası karayolu ve kara-deniz kombine taşımacılık alanına yatırım yapmasında önemli rol oynamıştır. Türk taşıma firmaları, AB ve çevre ülke taşıyıcıları ile geçiş kotalarına karşın rekabet edilebilecek nitelik ve nicelikte taşıt filosuna sahip olmuşlardır. Taşımacılık değer açısından değerlendirildiğinde, denizyollarının payı daha ucuz olması nedeniyle düşmektedir. Toplam dış ticaret taşımacılığında ABD Doları olarak deniz yolunun payı %50,5, karayollarının payı %36,71 ve havayollarının payı ise %10,1'dir (TUİK, "Rakamlar Ne Diyor? 2007", 2008). Taşımacılık türlerinin Türkiye'nin coğrafi konumu ve özellikleri nedeniyle kullanabilmesi, gerek taşımacılık gerekse lojistik sektörüne önemli üstünlükler kazandıracaktır.

2.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Cumhuriyet'le birlikte ulaşımaya yönelik büyük altyapı yatırımları başlamış olup, demiryolları ve deniz yollarına öncelik tanınmıştır. Ancak 1950'li yıllarla birlikte ulaştırma politikalarına bağlı olarak karayolları önem kazanmış ve teşvik

edilmiştir. Yine tarihi gelişim sürecinde incelenen beş yıllık kalkınma planları ve sonrasında yaşananlar bu durumu ispatlamaktadır.

Türkiye’de karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı %93 gibi çok yüksek oranlara tırmanmıştır. Bu oran gelişmiş dünya ülkelerine göre oldukça yüksek bir orandır. Örneğin AB ülkelerinde karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı %43’dür. Karayolu taşımacılığının çevreye verdiği zararlar, alt yapı bakım-onarım ve birim taşıma maliyetlerinin yüksek olması gibi ana nedenlerle AB, Türkiye’ ye oranla daha düşük olan karayollarının payını düşürmeye çalışmaktadır.

Karayolu taşımacılığının denizlere kaydırılmasını öngören “Karadan Denize- From Road to Sea” projesini teşvik etmektedir. Türkiye’de diğer sitemlere göre karayolu ağının geliştirilmesine daha çok önem verilmesi sonucu araç sayısı hızla artmış ve atıl kapasite oluşmuştur. Bu araçlar için yapılan ciddi yatırımlar ülke ekonomisine külfet getirmiş, ayrıca oluşan atıl kapasite sebebiyle karayolu taşımacılık sektöründe mali açıdan güçlü, rekabet edebilir, kurumsallaşmış yapılar ortaya çıkmasına engel olmuştur.

Mali açıdan verimli olmayan bu yatırımlar, girişimcileri borç zorlaması nedeniyle ara vermeden uzun süreli çalışmaya ve aşırı yüklemeye itmektedir. Bu eğilim kara yollarının vaktinden önce yıpranmasına ve kazalara yol açmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) sorumluluğu altında bulunan karayolu uzunluğu 01.01.2005 tarihi itibari ile 63.706 km’ dir. Karayolları; otoyol devlet yolu ve il yolu olmak üzere üç gruptan oluşmaktadır. 5339 sayılı kanunla otoyolların, devlet ve il yollarının planı, proje, bakım ve işletilmesi Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğundadır (TUİK, 2006:8).

Turistik yollar, şehir içi yollar, köy yolları diğer kuruluşların sorumluluğu altındadır. Turistik yolların bakım ve onarımı Turizm bakanlığınca sağlanan finansmanla Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. 2004 yılı sonu itibari ile Devlet Yolları uzunluğu 31,446 km, İl yolları uzunluğu 30,368 km’dir. 1980’lerde yapımına başlanan otoyol toplam uzunluğu ise 2004 yılı sonunda 1,892 km’ye ulaşmıştır (TUİK, 2006:9; “Rakamlar Ne Diyor? 2007”, 2008).

Gerek araç sayısı fazlalığı ve gerekse aşırı yüklemeler, karayolu üzerindeki trafik güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Karayollarının geometrik ve fiziki kapasitesinin üzerinde yüklenmesi, karayolları üzerinde trafik güvenirliliğinin azalmasına, kazaların hızla artmasına sebep olmaktadır.

Türkiye’de karayolları üzerinde ağır taşıt oranının yüksek olması trafik güvenliğini azaltan önemli hususlardan bir tanesidir. Türkiye de toplam araç parkı içinde otomobil dışında kalan araçların payı 2000 ile 2004 arasında %49,74 ile %55,8 oranında değişmiştir. 2001 yılında kamyon sayısı 394,283 olup, 2004 yılına gelindiğinde bu sayı 647,420 ’ye çıkmıştır (TUİK, 2006:11).

Karayolu taşımacılığında güvenlik en önemli sorun olarak ön plana çıkmaktadır. Kaza analizlerinde yol alt yapısı, taşıt özellikleri ve trafik yönetimi ve denetimi konularındaki eksikliklerin kazalara yol açtığı görülmektedir. Yol alt yapısı ile ilgili eksiklikleri yedi alt başlıkta toplamak olasıdır (TMMOB, 2001).

- Tasarımı ve Düzenlenmesi Hatalı Kavşaklar; bu kesimler karayolları üzerinde önemli kaza noktalarıdır.

- Tasarıma Uymayan Standart Dışı Uygulamalar; yolun işaretsiz ve geçiş bölgesi olmaksızın daralması, kaplama türünün değişmesi vb. durumlar kazalara neden olabilmektedir.

- Tırmanma Şeritsiz Dik Rampalar; kontrolsüz geçişlerde kazalara neden olmaktadır.

- Karayollarında Yatay Düşey İşaretleme Eksikliği; yol çizgilerinin, yol koşullarını gösteren trafik işaretlerinin vb. bulunmaması kazalara yol açan nedenler arasında yer almaktadır.

- Yönetmeliklere Uygun Olmayan Yol Kenarı Tesisleri; karayolları üzerinde bulunan yol kenarı tesislerinin pek çoğu kaza noktası oluşturmaktadır.

- Yerleşim Yerlerinden Geçiş; yerleşim yerlerine giriş ve çıkışlar kaza olasılığını arttırmaktadır.

- Plansız Kentleşme; nüfus artışına bağlı olarak ulaşım alt yapısı artan yeni ulaşım taleplerini karşılamaktan iyice uzaklaşmakta ve toplu taşıma yetersiz kalırken araç yoğunluğu artmaktadır

-Taşıt özellikleri de kazaların oluşumunda önemli rol oynamaktadır. Bu eksiklikleri beş başlıkta toplamak olasıdır. Taşıt Bakım ve Denetimi; istatistiklere göre, Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında, kazalara sebep olan kusurlar ve kaza sonuçları incelendiğinde, araç kusurlarının %0,53 oranında olduğu görülmektedir. İstatistiklere göre Türkiye’de en çok saptanan teknik arızalar fren tertibatının bozulması ve lastik patlamasıdır (TMMOB, 2001).

- Aşırı Yükleme; yük taşıtlarının kapasitelerinin üzerinde yüklenmeleri trafik güvenliğini azaltması yanında, üstyapının onarılması veya yenilenmesini gerektirmesi, taşıt işletme maliyetini artırması, yolculuk konforunu azaltması gibi ekonomik sonuçlar getirmektedir.

- Trafik Akımında Ağır Taşıt Oranı; şehirlerarası karayollarında ağır taşıt oranı ortalama %47 düzeyindedir. Bu oran ağır sanayi tesislerinin yoğunlaştığı bölgelerde %60'lara kadar çıkmaktadır. Hız farkları kazalara yol açmaktadır.

- Taşıt Özellikleri; trafik kazalarında ömrünü tamamlamış araçlar ya da bakımsız ve aşınmış ve eskimiş parçaları olan taşıtlar kaza yapmaya adaydır.

2.1.2. Demiryolu Taşımacılığı

Cumhuriyet’in kurulmasından önce demiryolu ağının uzunluğu, 15.000 km.’dir. Ancak, Cumhuriyet’in kurulmasıyla beraber, elimizde bu yatırımın sadece 4.500 km’lik kısmı kalmıştır (“Türkiye’de Demiryolunun Tarihi Gelişimi”, 2008; Sarioğlu, 2003:19).

Cumhuriyet’in ilanı ile Osmanlı Devleti’nden devralınan demiryolu 3.714 km.’si ana hat, 845 km.’si de tali hat olmak üzere toplam 4.559 km.’dir. 1923–1931 yılları arasında toplam hat uzunluğu 6.011 km.’ye, 1940 yılında 8.637 km.’ye, 1950 yılında ise 9.204 km.’ye ulaşmıştır. Günümüzde ise toplam demiryolu uzunluğu ne

yazık ki 10.508 km.'dir. Yani mevcut demir yollarımızın %43'ü Cumhuriyet'in ilanından önce yapılmıştır. 1923–1950 arasında ek 4.645 km. demiryolu yapılmış ve bu dönemde yılda ortalama 172 km. demiryolu inşa edilmiştir. Ancak 1950'den sonra demiryolu yapımı neredeyse durmuş, iyileştirme faaliyetlerine dahi kaynak ayrılmamış ve yılda ortalama 27,5 km. yol yapılmıştır (“Türkiye’de Demiryolunun Tarihi Gelişimi”, 2008).

1920–1940 yılları arasındaki Türkiye'nin olanakları ve teknolojisi ile günümüz Türkiye'sinin olanakları ve teknolojisi birbirinden çok farklı olmasına karşın, demiryolu yapımı konusunda hiç çaba harcanmadığı görülmektedir. Demiryolu, hem yük hem de yolcu taşımacılığında önemli avantajları barındıran bir ulaştırma alt sistemi olmakla beraber ülkemizde bu avantajlardan yeterince faydalanılmamaktadır. Tablo 2.'de 2003-2007 yılları arasında demiryollarından taşınan toplam yük miktarları demiryollarını yeterince kullanmadığımızın bir göstergesidir.

Tablo 2. : 2003-2007 Yılları Arası Taşınan Yük Değerleri (TON)

	2003	2004	2005	2006	2007
YURTIÇİ	14.040.113	15.408.261	16.039.202	16.742.374	17.748.790
ULUSLARARASI	1.714.823	2.299.893	2.906.496	3.002.951	3.099.870
İthalat	1.006.268	1.303.349	1.698.796	1.577.186	1.511.991
İhracat	692.033	922.912	1.159.383	1.396.485	1.547.546
Transit	16.522	73.632	48.317	29.280	40.332
TOPLAM	15.754.936	17.708.154	18.945.698	19.745.325	20.848.660

Kaynak: TCDD, 2007

Yine yıllar itibariyle karşılaştırıldığında, yurt dışı taşıma miktarları, yurt içi miktarlarının 1/10'una bile ulaşamamaktadır. 20. Yüzyıl başlarındaki teknoloji ile inşa edilen mevcut demir yolu ağının geometrik ve fiziki standartlarının düşük olması ve tek hat işletmeciliği modern işletmeciliği olanaksız kılan sorunlar yaratmakta, ülke boyutlarına ve nüfus yoğunluğuna göre yeterli hizmet üretememektedir.

TCDD personel mevcudu 1 km demiryolu için 3.63'dür. Bu değer Belçika'da 10.46, Almanya'da 6.59, Hollanda'da 9.08, Fransa'da 4.85 olmaktadır. Ancak personel verimliliği açısından bakınca TCDD'nin durumu diğer ülkelere göre oldukça alt seviyededir Demiryollarında Öne Çıkan Sorunlar şu şekilde özetlenebilir; (Çınar, 2008:6).

- Demiryollarının, Türkiye'de kombine taşımacılık ile entegre olmaması,
- Kombine yük taşımacılığına uygun istasyonların azlığı,
- Demiryolu kullanımından etkin bir şekilde yararlanılmaması,
- Vagon ve lokomotif sayılarının ve kapasitelerinin azlığı,
- Yasal sorunlar ve mevzuattaki eksiklikler,
- Farklı tipte yükleri taşımaya uygun olmayan sistem,
- Sanayileşme hızındaki artış ile demiryolu taşımacılığındaki artışın birlikte yürümemesi,
- Elektrikli hatların yetersizliği,
- Demiryolu ile ilgili bilinç eksikliği,
- Organize sanayi bölgeleri arası demiryolu bağlantılarının bulunmaması,
- Önemli limanların demiryolu ile beslenme oranlarındaki düşüklük,
- Demiryolu bağlantı güzergâhlarının uzunluğu,
- Demiryollarında yan sanayinin gelişmemiş olması,
- Hat bakımlarının etkin bir şekilde yapılmaması,
- Bölgeler arası kalkınma ve sanayileşme düzeyinde dengesizlikler.

Gerek yeni yol yapımı gerekse modernizasyon yatırımlarının gecikmesine paralel olarak taşıma sektöründe rekabet gücünü yitiren demiryolları artan maliyetleri ile paralel gelir artışı yaratamamış, oluşan açığı borçlanma ile

kapatmak durumunda kalmıştır. Dış borç, faiz ve kambiyo giderleri hızla yükselmiştir (“Türkiye’de Demiryolunun Tarihi Gelişimi”, 2008).

Transit taşımacılık önündeki bir diğer olumsuzluk, Türkiye’deki çabuk erişilebilir yük bilgi ve dağıtım sisteminin olmamasıdır. Söz konusu sistem yükün izlenmesi ve bu suretle kesintisiz bir demiryolu sisteminin kurulması için önemlidir. Kombine taşımacılık için konteynır taşımaları önem arz etmekte olup TCDD henüz konteynır kara terminalleri konusunda kayda değer gelişme sağlayamamıştır. Demiryolu taşımacılığındaki sorunlar için çözüm önerileri ise şu şekilde sıralanabilir; (Çınar, 2008).

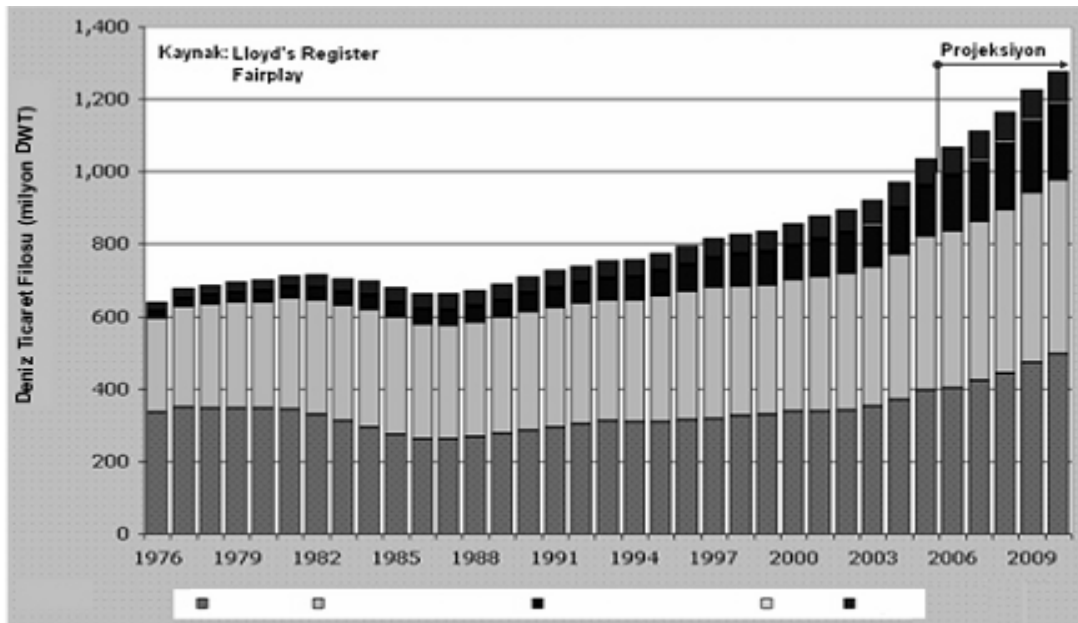
- Demiryollarının kombine taşımacılık ile birlikte düşünülmesi,
- Modlar arası planlamada demiryolunun ağırlıklı olarak yer alması,
- Kombine taşımacılığa uygun yük istasyonlarının hazırlanması,
- Demiryolları ile ilgili yasal düzenlemeler yapılması,
- Vagon kapasiteleri ve sayıları ile lokomotif sayı ve hızlarının artırılması,
- Hızlı tren taşımacılığının yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artırılması,
- Organize Sanayi Bölgelerinin demiryolu bağlantılarının oluşturulması, ilgili bölgelerde lojistik köyler oluşumunun hızlandırılması,
- Önemli sanayi ve ticaret merkezlerinden ihracat limanlarına demiryolu ile ulaşım sağlanması, ulaşımın var olduğu limanlarda ise demiryolu ile besleme oranlarının artırılması,
- Ulusal bir araştırma-geliştirme (AR-GE) merkezi kurulması,
- Lokomotif ve vagon üretiminin yurtiçinde yaygınlaştırılması ve demiryollarında yan sanayi oluşturulması,
- Demiryolu ulaştırma sisteminin rekabetçi piyasa koşullarına uygun pazar işleyişi üzerine kurulması,

- Demiryolu işletmeciliğinin özel sektörde yaygınlaştırılması ve özendirilmesi konularında devletin yol gösterici, planlayıcı, düzenleyici ve denetleyici bir rol oynaması,

- Demiryolu ağının tüm yurdu kapsaması, Türkiye – Gürcistan (Kars – Tiflis) demiryolu projesi benzeri yatırımlar ile komşu ülkeler ile olan demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi şeklinde ifade edilebilir.

2.1.3. Denizyolu Taşımacılığı

Aşağıda şekle göre, Dünya deniz filosunun 1976 yılında 633 DWT (dead weight ton) olan kapasitesi, 1994'te 680 DWT'ye, 2000'de ise 830 DWT'ye ulaşmıştır. Bu rakam 2007'de ise 1.04 Milyar DWT'dir (DTO,2008). Dünya deniz filosunun %22.7'si ile Panama birinci sırada yer alırken, Liberya %10.1 ile ikinci, Bahama ise %5.3 ile üçüncü sıradadır (WTO).



Şekil 6. Dünya Deniz Ticaret Filosu

Kaynak : Lloyd's Register Fairplay

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve stratejik konumda bulunan ülkemizin daha yüksek bir paya sahip olması gerekmektedir. Örneğin aynı konumdaki Yunanistan, dünya deniz filosunda 4.sıradadır. Marshall Adaları 5., Malta 8. ve

Saint Vincent da 25.sırada yer alıp bizden daha üstün pozisyonadadır. (Denizcilik Müsteşarlığı). Aşağıdaki tabloda yıllar itibariyle ülkemizin dünya'daki sıralaması görülmektedir.

Tablo 3. Yıllara Göre Ülkemiz Filosunun Dünya'daki Yeri

YILLAR	ADET	DWT (X1000)	GT (X1000)	DÜNYA SIRALAMASI
1999	1.242	10.322	6.778	18
2000	1.270	9.489	6.044	18
2001	1.261	9.307	6.002	20
2002	1.185	8.666	5.736	19
2003	1.152	7.627	5.113	20
2004	1.209	7.055	4.772	23
2005	1.379	7.603	5.229	24
2006	1.429	7.271	5.083	24
2007	1.551	7.270	5.195	26

Kaynak : <http://www.denizcilik.gov.tr/istatistik>

Türkiye'de denizcilik sektörünün potansiyeli ile bu potansiyelin ülke ekonomisine sağladığı katma değer arasında da bir uyumsuzluk bulunmaktadır. Zira, üç tarafındaki denizlerle 8.000 km.'yi aşkın kıyısı bulunan, ancak, denizcilikten yeterince faydalanamayan ve Doğu Karadeniz'deki kıyı illeri başta olmak üzere göç veren bir ülke durumundadır. Dünya ticaretinin gelişmesinde; iletişim, çoklu taşıma sistemleri, direkt pazarlama teknikleri, konteynır taşımacılığı, ulaşım araçları ve liman, havalimanı gibi alt yapı hizmetlerinin gelişip rasyonelleşmesi, ticarete ve rekabete hız kazandıran faktörlerdir. Bu alanlarda gelişmeye devam eden Türkiye, yeterli bilgiye ve donanıma sahip, genç-dinamik müteşebbis nüfusu ile dünya ekonomisinde ve ticaretinde hak ettiği yeri alabilecektir (İncekara ve Kılıkış, 1999: 13-14).

Denizyolu ulaştırmasında, konteynır taşımacılığı da özellikle ele alınarak uygun politikalar oluşturulması gereken bir hizmet alanıdır. Dökme yükler, sıvı kimyevîler ve gıda maddeleri taşımacılığının da konteynırla yapıldığı düşünülürse, bu hizmetlin ticaret payımızı artıracığı kesindir.

Denizyolu ulaştırma hizmetlerine olan talep, limanları ve ilgili hizmetleri artırıcı bir etkiye yol açmıştır. Böylece, denizle ilgisi olan ülkeler, gerek kendi

ihtiyaçlarını ve gerekse dış talebi karşılama amaçlı liman tesisine ve filo oluşumuna gitmişlerdir. Dünya ticaretindeki hacim genişlerken, nispeten düşük masraflı olan denizyolu ulaştırmasına olan talepte de artış olmakta ve paralelinde limana ve ilgili hizmetlere de ihtiyaç artmaktadır. Türkiye de bu konuya ilişkin hassasiyeti göstermeli ve limanlara ve ilgili hizmetlere gereken önemi vermelidir (İncekara ve Kılık, 1999: 13-14).

2.1.4. Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı, teknolojik gelişmelere kısa sürede uyum sağlayabilen ve gerekli yapısal değişikliklerin gerçekleştirilebildiği bir hizmet sektörüdür. Sektördeki yapısal değişiklikler şöyle sıralanabilir: (DPT, 2001:8).

Geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçaklar geliştirilmekte; bunun da havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve içeriği üzerinde olumlu etkisi olmaktadır.

Serbestleştirme, özelleştirme, sektörün daha ticarî bir yapıya dönüştürülmesi vb. politikalar izlenmekte, bağlantılı olarak işbirlikleri sağlanmakta; böylece sektörde değişimler yaşanmakta ve tüketicilerin hakim olduğu bir pazar yapısına ulaşılmaktadır.

Ülkemizde, havayolu ulaştırma hizmetlerinde etkinlik için bu gelişmelerin izlenerek, uygunlukların sağlanmasına çalışılmalıdır. Hizmet ticaretindeki payımızın artmasına katkı sağlayabilecek olan bu faaliyetler, uluslararası standartlarda gerçekleştirilmelidir.

Havayolu ulaştırma hizmetleri, yapısı gereği dış gelişmelere son derece duyarlı bir alt sistemdir. 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'nin çeşitli yerlerine yapılan saldırılar tüm dünyayı etkilemiş, bu çerçevede ülke ekonomilerinin havayolu ulaştırma sektörleri değişen derecelerde etkilenmiştir. Bununla beraber, izlenen stratejilerle THY bu krizi zararsız şekilde, hatta kârla atlatabilmiştir (Torun, 2002:11).

11 Kasım 2005 tarihinde çıkarılan 5431 sayılı Sivil Havacılık Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile yeni bir yapıya kavuşan Sivil Havacılık Genel

Müdürlüğü'nden 2006 yılına kadar Güneş Ekspres Havacılık AŞ, Pegasus Hava Taşımacılık AŞ, Onur Hava Taşımacılık AŞ, MNG Havayolları ve Taşımacılık AŞ, Atlas Jet Uluslar arası Havacılık AŞ, Fly Havayolları AŞ, Hürkus Havayolu Taşımacılık ve Ticaret AŞ, Inter Ekspres Hava Taşımacılık AŞ, Sky Hava Taşımacılık AŞ, Orbit Ekspres Havayolları AŞ, Dünyaya Bakış Hava Taşımacılığı AŞ, Kuzu Havayolları Kargo Taşımacılık AŞ, Saga Hava Taşımacılık AŞ olmak üzere toplam 13 şirket lisans almıştır.

Bunlardan Atlas, Fly ve Onur havayolu şirketleri iç hat uçuşlara başlamıştır, diğer şirketlerden bazıları sadece dış hatlarda uçarken, bazıları da sadece kargo hizmeti vermektedir. Havacılık ulaştırma hizmetlerinde, orta ve uzun vadede beklenen gelişmeler dikkate alınarak ülkemizde de uygun politikalar oluşturulmalı ve sektörün sağlıklı faaliyetini sağlayacak ortam hazırlanmalıdır. Bu çerçevede ülkemizde havayolu ulaştırma hizmetleriyle ilgili olarak yapılması gerekenler arasında şunlar belirtilebilir: (DPT, 2001:38-40).

Yerli sivil havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu lisanslı personelin eğitiminde, öncelikle yurt içi kaynakların kullanımı tercih edilmeli ve bu bir devlet politikası hâline getirilmelidir. Yeni hava alanları inşa etme yerine mevcutların üst ve alt yapılarında iyileştirmelere gidilmelidir. Yerli hava-taksi işletmecileri teşvik edilmelidir. Ayrıca, yabancı ülkelerin küçük uçak ve helikopter hareketinin ülkemize yönlendirilmesine çalışılmalıdır. Böylece yat limanları ve yat turizmi gibi, “havacılık turizmi”ne ortam sağlanmış olacaktır. İhracatı artırmaya önemli katkısı olan kargo taşımacılığına gereken destek sağlanmalıdır (DPT, 2001:38-40).

2.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, genellikle ham petrol, doğalgaz gibi likit ya da gaz halinde olan ürünlerin bir yerden başka bir yere yer altından borularla aktarılması yöntemiyle yapılan bir taşımacılık türüdür (Koparal M., 2004). Uluslararası taşımacılıkta önemli bir yere sahip olan ve bu önemi giderek artan alt ulaşım sistemlerinden biridir. Boru hattı taşımacılığı, kendi alanında, gerek karayolu ve demiryolu, gerekse denizyolu taşımacılığına göre daha hızlı, güvenli ve ekonomik niteliklere sahiptir. Gelecek 25 yıl içerisinde %60 oranında artması beklenen dünya enerji tüketiminin büyük bir bölümünün içinde bulunduğumuz bölgeden

karşılanaacağı öngörülmektedir. Dünya petrol ve doğalgaz rezervinin yaklaşık %75'i Orta Doğu, Avrupa, Rusya ve Orta Asya ülkelerinde bulunmaktadır. Orta Asya'daki rezervler dünya enerji talebini karşılamada önemli bir alternatif kaynak olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye gerek coğrafi, gerekse jeopolitik konumu ile Orta Doğu ve Orta Asya'nın üretiminin dünya pazarlarına ulaşmasında hem köprü hem de bir terminal olma özelliğini taşımaktadır (Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, "Dünya Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri", 2007).

Dolayısıyla hem ekonomik hem de siyasî güç kazandıracak olan uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hattı taşımacılığına dönem verilmelidir. Bu çerçevede; Baku-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı, Mavi Akım Projesi, Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı, Irak-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, Mısır-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı gibi uluslararası projelere gerekli özen gösterilmelidir (Kaynak, 2003: 18).

Bu projeler doğu-batı enerji koridoru politikamızda önemli yer tutmaktadır(Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı."2006 Yılı Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporu",Ankara:2006).

Ülkemizin uzun vadeli genel enerji dengesi içinde doğal gazın payı, enerji sektöründeki ilgili tüm kuruluşların katılacağı bir model çalışması ile belirlenmeli ve ortaya çıkan değerlendirmelere göre, yeni doğal gaz boru hattı ve depolama yatırımları öncelikle arz kaynağının çeşitlendirilmesine ve arz güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak planlanmalıdır. İhtiyaç duyulan ek boru hatları da mutlaka oluşturulmalıdır.

2.2. Coğrafi Konumu İtibariyle Türkiye'nin Lojistik Üssü Olma Potansiyeli

Son yıllarda, küreselleşmenin ve zaman zaman yaşanan ekonomik krizlerin de etkisiyle, lojistik hizmetlere olan talep önemli derecede artmıştır. Lojistik sektörü, dünyada ve Türkiye'de, hızlı bir gelişme içinde olan az sayıda sektörden biridir. Bugün dünya ekonomisinde ülkelerin lojistik faaliyetler için yapmış oldukları harcamaların GSMH içindeki payı yüzde 1,5–2 civarındadır (DTO, 2008).

Lojistik sektöründe dış kaynak kullanımı ise, ülkelerin gelişmişlik düzeylerine bağlı olarak, yüzde 10 ile 30 arasında değişmektedir. Lojistik pazarı Avrupa'da yıllık yüzde 7-10, Kuzey Amerika'da yüzde 15, Asya'da ve Türkiye'de ise yüzde 20'lik bir büyüme hızına sahiptir. ABD'de lojistik sektörünün GSMH içindeki payı yüzde 12'dir. Halen Türkiye'de lojistik hizmetlerin yaklaşık yüzde 30'u lojistik hizmet sağlayıcı şirketler tarafından, yüzde 70'i ise şirketlerin kendi yapıları içindeki bölümler tarafından yapılmaktadır (Orhan, 2003:93-94).

Önümüzdeki yıllarda, lojistik sektörüne yapılacak yatırımların artması ve lojistik hizmet sağlayıcısı şirketlerin gelişmesiyle, bu oranların büyük ölçüde değişmesi beklenmektedir. Özellikle son yıllarda uluslararası yük taşımacılığı sektörü çok büyük bir değişim içindedir.

Bu değişimin en önemli sebebi ülkemizin Avrupa ülkeleri ile Gümrük Birliği'ne girmesi neticesinde taşıma talebinde bulunanların değişen talepleri olmuştur. Artık ürünlerini taşıyan firmalar, mallarının sadece iki nokta arasında taşınmasını değil; depolanması, gümrüklenmesi, elleçlenmesi, ambalajlanması ve ihtiyaçlara göre dağıtılmasını da talep etmektedirler. Bu da lojistik hizmetlerin önemini giderek artırmaktadır (Ersoy, 2008).

Coğrafi konumunun uygunluğu, dışa açılma politikalarına öncelik verilmesi, AB'ye giriş sürecinde Birlik ortak hedeflerinin belirleyici rolü ile ülkemizde özellikle taşıma odaklı lojistik yatırımları son dönemde büyük önem kazanmaktadır. Lojistik faaliyetlerinin bu alandaki güçlü alt yapının da destekleyiciliği ve doğru metotların kullanılması ile tamamlanması sonucunda makro ve mikro ölçekte yaratacağı katma değer göz ardı edilemeyecek kadar önem göstermektedir.

Türkiye, Doğu-Batı arasındaki mal hareketinin geçiş noktasında; karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, havaalanları ve dağıtım merkezleri ile bölgesinin lojistik üssü olmayı hak eden ve daha da önemlisi bu potansiyeli fazlasıyla taşıyan bir ülke konumundadır. Dünyada lojistik sektörü hızla büyürken ve bu alanda kullanılan teknolojiler sürekli çeşitlilik kazanırken, Türkiye'de de lojistik sektörünün benzer bir ivme kazandığını görmek mümkündür (Ersoy, 2008).

Türkiye'nin batısında dünya ticaretinin % 40'ının yapıldığı ve dünya nüfusunun %7'sinin yaşadığı Avrupa, doğusunda ise dünya ticaretinin %5'inin yapıldığı ve dünya nüfusunun %50'sinin yaşadığı Asya yer almaktadır. Türkiye, Batı'dan Asya'ya önemli bir köprü oluşturmaktadır. Türkiye'nin bulunduğu bölgede 350 milyon civarında bir nüfus vardır (Orhan, 2003:95).

Bu ülkelerin hepsi Pazar ekonomisine yeni giren veya uzun süredir pazar ekonomisinde olmasına rağmen küçük ülkelerdir. Oysaki pazar ekonomisinde deneyimli Türkiye aynı zamanda büyük bir ülkedir. Ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili ve liman yapmaya elverişli bir altyapısı mevcuttur. Kara taşımacılığında önemli bir filoya sahiptir. Önemli boyutta bir insan kaynağı mevcuttur. Türkiye, gerek dünya coğrafyası üzerindeki konumu, gerek genç ve dinamik nüfusu ve gerekse lojistik sektörüne verilen önem ve yatırımlar sayesinde lojistik hizmetlerde dünyada önemli bir merkez, bir üs durumuna gelebilecek bir potansiyele sahiptir (Orhan, 2003).

Türkiye coğrafi konum ve ekonomik açıdan Hazar petrollerine yakınlık ve bu kaynakların Avrupa ülkelerine geçiş noktası üzerinde bulunması; Akdeniz bölgesinde deniz ulaştırma yollarının kesişme noktasında bulunması; Karadeniz Bölgesine geçişlerin Çanakkale ve Boğaziçi suyolları vasıtasıyla yapılması AB ve Balkan ülkeleri ile ilişkiler açısından önemli noktalar olmaktadır. Buradan çıkarılacak sonuç Türkiye doğu-batı, kuzey-güney eksenleri arasında kesişme noktası üzerinde bulunması Türkiye'yi merkezi ülke konumuna getirdiği gibi bir köprü olma vazifesi imkânı da tanımaktadır (Geleceğin Lojistik Üssü Türkiye, 2002).

Nüfusunun büyük çoğunluğunun Müslüman olması Türkiye'nin Ortadoğu ülkeleri ile ilişkilerinde sahip olduğu coğrafi avantajlarına katkı yapar niteliktedir. Bunun yanı sıra 1990'lı yıllarda Rusya'nın dağılmasından sonra bağımsızlığını kazanan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile milli unsurların sağladığı avantajlar dikkate almak gerekmektedir (Ersoy,2008).

Doğu Avrupa, Orta Doğu, Asya'nın Batısı ve Kuzey arasında geçiş bölgesi konumu ve sahip olduğu toprak büyüklüğü sayesinde her türlü lojistik operasyonlara müsait bir coğrafi yapıya sahip olması ülkemize tüm ulaştırma modları için yeni

açılımlar sağlamaktadır. Özellikle GAP projesi ile başlayan çok yönlü gelişim yeni lojistik fırsatlar getirecek önemli bir gelişmedir.

Türkiye lojistik sektörü, transit ticarete konu olan ürünlerin hedef pazarlara daha kolay ve daha çabuk ulaşmasına imkân tanınması bölgede lojistik üs olma etkinliğini artıracaktır. Dünya standartlarında lojistik hizmet üreterek coğrafyasında bulunan ülkelere ve dolaysıyla onların ithalat ve ihracat yapan firmalarına sağlayacak hizmet ile onların ihtiyaçlarına cevap verebileceği gibi ülkemiz ekonomisine de katma değer sağlayacaktır (Şener, “Yeniden Doğan İpek Yolu ve Türkiye Lojistik Sektörü”).

Türkiye'nin bulunduğu coğrafya, sosyal, kültürel, siyasi ve ekonomik boyutunun sahip olduğu avantajların yanında sahip olduğu doğal zenginlikler sayesinde tarih boyunca birçok medeniyetin ilgisini çekmiştir. İpek yolu ile simgeleşen Anadolu'dan geçen ticaret güzergâhı bugün bile enerji koridorları biçimini alarak önemini korumaktadır.

Önümüzdeki 10 yıl içinde bölgesel bir lojistik üs konumuna gelmeyi hedefleyen Türkiye'nin gerek altyapı projeleri gerekse kapasite imkânları ile dünya ticareti ve taşımacılığına sunduğu avantajlar ve imkânlarına baktığımızda; Türkiye'nin geçmişte Tarihi İpek Yolu'nun geçtiği güzergâhın kilit noktasında bulunduğu görülmektedir. Farklı coğrafyaların birbirine bağlanmasında doğal bir köprü işlevi gördüğü gerçeğini de hesaba kattığımızda; Yeniden Canlandırılacak İpek Yolu projesinin ülkemizin geleceği için ne kadar önem taşıdığı görülecektir (Şener, “Yeniden Doğan İpek Yolu ve Türkiye Lojistik Sektörü”).

Türkiye, bulunduğu bölge içerisinde bulunan enerji kaynaklarının diğer bölgelere aktarımı için geçiş güzergâhında olduğu için stratejik açıdan büyük önem taşımaktadır. Uluslararası petrol ve doğal gaz taşımacılığının güvenli şekilde yapılmasına ihtiyaç duyulacağı için Türkiye'nin lojistik potansiyeli bu açıdan çok büyük önem arz etmektedir. Küresel dengeler için Bakü –Ceyhan ve Irak-Türkiye petrol boru hatları çok önemlidir. Azerbaycan'da üretilen ham petrol Ceyhan'da tankerlere doldurularak dünya pazarlarına aktarılır.

Lojistik üsleri incelemek için bölgesel örnekler vermek gerekirse İstanbul, İzmir ve Mersin deniz ve hava limanları incelendiğinde hepsi birer uluslar arası lojistik üs özelliklerine sahiptir ve hepsi uluslararası birer limandır. Fakat dünya ölçeğinde uluslararası deniz ve hava limanları incelendiğinde bu merkezlerin çok geride kaldıkları bölgesel hatta yerel ölçekte faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Bu limanlardan yurtiçi ve yurtdışı taşımaların yanında bölge ülkelerine verilen hizmetlerin oldukça dar boyutta gerçekleştiği ve belirli ürün gruplarında sıkışıp kaldığı belirlenmektedir (Şener, “Yeniden Doğan İpek Yolu ve Türkiye Lojistik Sektörü”).

2.3. Türkiye’de Dış Ticaret Bağlamında Lojistik Sektörünün Milli Gelire ve İstihdama Katkısı

Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye’nin ihracata dayalı büyüme stratejisini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve altyapıdaki eksikliklere karşın Türkiye lojistik sektörü bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek düzeylere erişmiştir.

Ulusal ve yerel birçok firma lojistik hizmeti verme konusunda önemli adımlar atmıştır. Tüm bunların yanında uluslararası ve küresel firmalar Türkiye pazarına yönelmiş, satın alma, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımları ile sektörde rol almaya başlamıştır (PIGM, “2006 Yılı Dünya İthalat ve İhracatı”, 2007).

Lojistik sektörü dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi içinde önemlidir. Bunun en temel nedenleri; lojistik sektörünü ilgilendiren kararların ülke ticareti için kritik nitelikte olması ve sektörün günümüz Türkiye’inde iş yaratma ve büyüme potansiyeli açısından öne çıkan sektörlerden biri olma konusunda hızla ilerlemesidir. Lojistik sektörü Türkiye’de turizmden sonra gelen ikinci büyük sektör olma niteliğindedir.

Mal ve hizmet maliyeti içinde sektöre bağlı olarak önemli bir paya sahip olan lojistik sistemlerindeki yüksek verimlilik Türk firmalarının ve buna bağlı olarak tüm ülke ekonomisinin rekabet kapasitesini belirleyici önemli bir faktördür. Lojistik

ve Türkiye ekonomisi arasındaki diğer önemli bir bağlantıda lojistik iş potansiyelinin ülke ekonomisinin genel gidişatından birebir etkilenmesidir.

Ekonominin canlı olduğu dönemde lojistik iş hacmi artmakta diğer taraftan durgunluk olması durumunda lojistik hizmetlere olan talep düşmektedir. Bugün dünyada, mal üretmek kadar onu satabilmek, hatta üretilen emtiayı son alıcıya ulaşıncaya kadar zarar vermeden taşımak büyük önem taşıyor. Üretilen ve taşınan mallar için harcanan paralar da dünyanın geldiği noktayı gösteriyor zaten. Artık, dünyada 11.76 trilyon dolarlık mal yer değiştiriyor (PİGM, “2006 Yılı Dünya İthalat ve İhracatı”, 2007).

Türkiye'nin hedefi ise bu büyük pastadaki payını daha da artırmaktır. Özellikle, Avrupa'nın lojistik faaliyetlerinin ağırlık merkezinin değişmesi, düşük iş gücü, stratejik konumu ve mevcut altyapısı ile Türkiye'ye çok önemli avantajlar sunmaktadır. Önümüzdeki 10 yılda sadece lojistik sektörünün Türkiye'ye sağlayacağı miktarın 50 milyar dolar olacağı ifade edilmektedir. Önümüzdeki 10 yıllık kritik süreçte AB üyesi olması beklenen Türkiye'nin gelir ve istihdam artırmasında lojistik sektörünün önemli rol oynaması beklenmektedir (PİGM, “2006 Yılı Dünya İthalat ve İhracatı”, 2007).

Türkiye bugün dünyanın en büyük 22'inci ihracatçı, en büyük 14'üncü ithalatçı ülkesi durumunda ve en yüksek ihracat artışlarından birini gerçekleştirmektedir. Önümüzdeki 10 yılda üretici firmaların lojistik faaliyetlerini profesyonel lojistik firmalarına bırakmasıyla pazarın 45 milyar dolara ulaşacağı düşünülmektedir (“Lojistikte Sular Durulmuyor”, KOBİEFOR, 2006).

Özellikle 2000–2002 yılları arasında ekonomide yaşanan dalgalanmalar lojistik sektörünü önemli derecede etkilemiştir. Özellikle iç pazarda talepte daralma yaşanmıştır. Türk lirasının devalüasyonlar nedeniyle değer kaybetmesi sonucunda ithalatta yavaşlama görülürken iş hacmi ve fiyatlarda büyük düşüşler yaşanmıştır. Kar oranlarındaki düşüşler var olan yatırım projelerinin ertelenmesini, proje safhasındakilerin ise iptal edilmesine sebep olmuştur.

Lojistik sektörü istihdam açısından da önem taşımaktadır. Çok kapsamlı ve bir o kadar karmaşık bir yapıya sahip olan “uluslararası taşımacılık ve lojistik

evreni”nin insan kaynaklarına duyduğu ihtiyaç artmaktadır. Sektörde yönetici, uzman elemanlar kadar ara kademelerde çalışanlara da gereksinim duyulmaktadır. Türkiye' de bugüne dek, lojistik sektöründe çalışan profili; sektöre girip çekirdekten yetişerek, deneyim ve birikimlerini sektöre yeni katılan çalışanlara aktaran insanlardan oluşmaktadır (PİGM, “2006 Yılı Dünya İthalat ve İhracatı”, 2007).

Ancak sektörün gelişmesiyle birlikte şirketler insan profilini, akademik bilgiye sahip, firmalara akademik bilgilerini de aktararak katma değer yaratan nitelikli insan gücünden yana kullanmaya başlamışlardır. Lojistik sektörü, bünyesinde çalışan insan kaynaklarından mesleki bilgiyi uygulama ile bütünleştiren, daima kendisini yenileyen ve geliştiren bir profil talep etmektedir (PİGM, “2006 Yılı Dünya İthalat ve İhracatı”, 2007).

Bununla birlikte geleceğin sektörü olarak görülen bu alan, çalışanlarından operasyonel ve yönetsel bilgi birikimini yetenek ve becerileriyle bütünleştirmesini arzulamaktadır. Sektörden gelen bu taleplerin giderilmesi, meslek liselerinden başlayarak üniversite eğitime kadar uzanan temel eğitimlerle karşılanabilmektedir. Çalışanlar kurum içi ve kurum dışı eğitim ve öğrenme fırsatları, sertifika ve uzmanlık programlarıyla hayat boyu sürekli öğrenme ortamını yakalamak durumundadırlar.

Uluslararası taşımacılık ve lojistik sektörünün gelişimine bağımlı olarak özel sektörde kurulan işletmelerin sayısı artmakta ve sektör büyüdükçe istihdam edilen personel sayısı büyümektedir. Bazı ülkeler buldukları coğrafi özelliklerden dolayı sadece bir taşıma türüne önem verirken, bazı ülkeler ise tüm taşıma türlerinde kabiliyetlerini geliştirmişlerdir. Bir ülkede hangi taşıma türü gelişmiş ve yoğun olarak kullanılıyorsa o ülkenin istihdam profili de bu yönde yükselmektedir (PİGM, “2006 Yılı Dünya İthalat ve İhracatı”, 2007).

2.4. AB İle Gümrük Birliği Bağlamında Türk Dış Ticareti ve Lojistik

Çalışmanın bu bölümünde AB ile ilişkilerimizin önemli bir boyutunu teşkil eden Gümrük Birliğinin lojistik sektörü bağlamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Burada amaç konuyu başka bir yönde değerlendirmek değildir. Ancak Türk dış ticaretinin yarıdan fazlası AB ülkeleri ile yapıldığı ve Gümrük Birliğinin dış ticaretimizi

doğrudan etkilemesi nedeniyle bu konunun incelenmesi gerekmektedir. Böylece lojistik sektörünün dış ticaret ile ilişkisi daha yakından incelenebilir.

1/95 Sayılı GB Kararı, koşulları katma Protokol ile belirlenmiş bulunan Geçiş Dönemini sona erdirmektedir. 1 Ocak 1996 tarihinde ekonomideki tüm korumalar kaldırılarak AB'nin Ortak Gümrük Tarifelerini uygulamaya konulması sonucu dış ticaret dengesi bozulmuştur. Bu bozulmanın cari işlemler dengesine yansımalarının bavul ticareti engellemiştir. Buna rağmen 1996 yılı toplam rezervlerin arttığı bir yıl olmuş ve 1997 yılında GB'nin dış ticaret üzerindeki olumsuz etkileri ortadan kalkmıştır (Karluk, 1997).

1996 yılında ihracat bir önceki yıla göre % 7.3 artarak 23.224 milyon dolara yükselmiştir. Tüketim mallarının artmasının etkisiyle, ithalat % 22 oranında artarak 43.624 milyon dolara ulaşmıştır. İhracat ve ithalat arasındaki farkın açılmasıyla dış ticaret açığı % 45 oranında artarak 20.400 milyon dolara çıkmıştır. İHR/İTH oranı % 7 civarında düşerek %53.2 seviyelerine inmiştir. Dış ticaret hacmi bir önceki yıla göre % 16 civarında artarak 66.848 milyon dolara yükselmiştir. 1997 yılında ihracat 1986 yılına göre % 13 artarak 26.244 milyon dolara yükselirken, ithalat 48.585 milyon dolar olmuştur. Dolayısıyla dış ticaret açığı % 9 oranında artarak 22.341 milyon dolara yükselmiştir. İhracatın nispi olarak ithalattan daha az artması nedeniyle ihracatın ithalatı karşılama oranı % 53.2 den % 54'e yükselmiştir. Bir önceki yıla göre artış oranı % 12 civarındadır (Karluk, 1997; Soğuk, 2008; DTM, 2005).

Toplam ihracat gelirleri içerisinde tarımın yeri, 1991 ve 1996 yılları haricinde sürekli düşmüştür. Tarımın ihracattaki payının sürekli düşmesi önceliğin sanayide olduğunu ifade etmektedir. Tarımsal ürünlerin ihracat gelirlerindeki nispi payı, izlenen teşvik politikaları ve döviz kurlarındaki ayarlamalara paralel olarak gerileyerek 2000 yılında % 13.9 olarak gerçekleşmiştir. Tarım ülkesi olmamıza rağmen pek çok ürünün ithalatını gerçekleştirmemiz düşündürücü bir olaydır. İklim koşulları olarak uygun bir coğrafi bölgede bulunmamız rağmen ve potansiyel olarak dünyada kendi kendine yeten sayılı ülkelerden olmamıza rağmen tarım ürünü ithalatı yapmamız düşündürücü bir olaydır. Tarım ürünleri ithalatı 1994 yılından sonra sürekli artış göstermiştir, 2007 yılında ise 4.6 milyar \$ olmuştur. (TUİK, 2008; "Türkiye'nin Dış Ticaretinde AB Payı", DTM, 2008).

Uygulanan döviz kuru politikası, petrol fiyatlarındaki değişmeler, ithalatın serbestleştirilmesi ve korumacılığın azaltılması ithalatın artmasında rol oynamıştır. 1980 yılından sonra ithalatın arttığı görülmektedir. 1980 yılında ithalat 7.9 milyar \$ iken 1997 yılına gelindiğinde 48.5 milyar \$ ve 2007 yılında ise 170 milyar \$ gerçekleşmiştir. 1996 yılında ithalat patlamıştır. Bunun nedeni 1996 yılında AB ile gerçekleştirilen GB'dir. Buna karşılık bavul ticareti dış ticaret açığının belirli ölçüde kapatmaktadır (Akgündüz, 2008).

2.4.1. Gümrük Birliğinin Ticaret Yararlatıcı Etkisi

Ticaret yaratıcı etki gümrük birliği dolayısıyla üye ülkelerdeki yüksek maliyetli üretimin yerine birlik içindeki daha verimli ülkenin üretiminin geçmesi nedeniyle ortaya çıkar. Başka bir deyişle bu etki, birlik içerisinde karşılaştırmalı üstünlüklere uygun bir uzmanlaşmanın sonucudur. Birlik'e üye ülkeler arasında uygulanan tarife ve kotaların kaldırılması sonucu, malların fiyatı düşer, artan satın alma gücüne bağlı olarak birlik üyeleri daha ucuza tüketim yapma imkânına kavuşur ve birlik içerisinde ticaret hacmi yükselir (Dotto, 2002).

Bu açıklamalara bağlı olarak, Ticaret yaratıcı etki Türkiye ve AB arasında gerçekleşen GB'nin son aşamasının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren geçen süreçte bazı değerlendirmeleri aşağıdaki tabloya göre yapabiliriz.

Tablo 4: Gümrük Birliği'nin Ticaret Yararlatıcı Etkisi (Milyar \$)

Yıllar	ithalat	ihracat
1995	35.7	21.6
1996	43.6	23.2
1997	48.5	26.6
1998	45.9	26.9
1999	40.6	26.5
2000	54.5	27.7
2001	41.3	31.3
2002	51.5	36.0
2003	69.3	47.2
2004	97.5	63.1
2005	116.7	73.4
2006	139.5	85.5
2007	170.0	107.2

Kaynak : TUİK

1995 yılında ihracat 21.6 milyar \$ iken 2007 yılında yaklaşık %500 artarak 107 milyar \$'a çıkmış, ithalat ise 35.7 milyar \$'dan yaklaşık %500 artarak 170 milyar \$'a çıkmıştır. Dış ticaret hacmi 1995 yılında 57.3 milyar \$ iken 2007 yılında 277.2 milyar \$'a ulaşmıştır. 1995 yılında 14.07 milyar \$ olan dış ticaret açığı ise 2007 yılında 62.8 milyar \$'a çıkmıştır. İhracatın ithalatı karşılama oranı önce azalmış sonra artış eğimli göstermiştir.

2.4.2. Ticaret Saptırıcı Etki

Ticaret saptırıcı etki, gümrük birliğinin gerçekleşmesi ile en verimli üreticinin birlik dışında kalması ve birlik ülkelerinin bu ülkeden yapmakta oldukları ithalatın sona ermesi dolayısıyla ortaya çıkar. Böylece ithalat en verimli ülkeden birliğe üye daha az verimli ülkelere kaymış olur. Bu durumda kaynakların verimliliği göreceli biçimde azalmış olacağından refah değişimleri olumsuz yöndedir (Çeşmecioğlu, 2001).

Tablo 5: Ülke Gruplarına Göre Dış Ticaret(Milyon \$)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
İhracat										
AB	14.813	15.424	15.664	17.545	20.415	27.393	36.580	41.364	47.934	60.271
Türk Cum	834	573	572	557	619	899	1.194	1.409	1.981	2.874
O.Doğu	2.680	2.566	2.572	3.261	3.439	5.464	7.921	10.184	11.315	15.081
K.Afrika	1.502	1.343	1.087	1.149	1.266	1.576	2.203	2.544	3.096	4.029
İthalat										
AB	25.282	22.529	28.526	19.823	25.688	35.140	48.102	52.695	59.400	68.611
Türk Cum	448	457	628	282	467	623	753	1.267	1.967	2.669
O.Doğu	2.084	2.123	3.373	3.016	3.185	4.455	5.584	7.966	10.568	12.641
KAfrika	1.493	1.403	2.257	2.114	2.138	2.518	3.231	4.212	4.878	3.616

Kaynak: TÜİK,2008

Yukarıdaki tablo 'ya göre 2000 yılından sonra Türkiye'nin AB ile olan ihracat ve ithalatı önemli ölçüde artmıştır. 2000 yılında ihracat 17.545 milyon \$, 2005 yılında 41.364 milyon \$, 2007 yılında da yaklaşık %50 artarak 60.271 milyon \$'a çıkmıştır. 2000 yılında 28.526 milyon \$ olan AB ithalatı 2003 yılında 35.140 milyon \$'a, 2007 yılında da yaklaşık %100 artarak 68.611 milyon \$ 'a çıkmıştır.

GB'nin uygulanmaya başlamasından bu güne kadar geçen süre içerisinde GB'den beklenen olumlu sonuçlar tam olarak sağlanabilmiş değildir. Türkiye'nin, GB'nin olumlu sonuçlarının ortaya çıkmasının engelleyen ya da geciktiren sorunları bulunmaktadır. Bu sorunlar makro ve mikro ekonomik sorunlardır. Mikro ekonomik sorunların en önemlisi Türk işletmelerinin yönetim sorunlarıdır. İşletmelerin, yoğun rekabet şartlarında ayakta kalabilecek politikalar üretmeden, GB'nin tüm ekonomi üzerindeki olumlu etkilerinin tam anlamıyla ortaya çıkması mümkün değildir (Dotto, 2002; Aktürk, 1997: 67-69).

Genel olarak değerlendirildiğinde, statik etkiler açısından GB'nin Türkiye'nin lehine ya da aleyhine olduğunu kesin olarak söylemek güçtür. Çünkü ticaret yaratıcı etki ile üretim ve tüketim etkilerindeki olumlu değişmelerin GB'den mi, yoksa ekonomik krizlerden sonra yaşanan sıçramalardan mı kaynaklandığını belirlemek oldukça zordur. Buna rağmen, diğer etkiler bir yana bırakıldığında GB sonrasında oluşan statik etkiler açısından ticaret yaratıcı etkinin, GB'nin ilk yıllarında AB lehine, Türkiye aleyhine ortaya çıktığı görülmektedir. Diğer taraftan GB'nin uygulanmaya başlandığı yıllarda Türkiye için, üçüncü ülkeler aleyhine yüksek oranlı ticaret sapması olacağı ve özellikle Türk firmalarının oluşan yüksek rekabete dayanamayacağı varsayımı ortaya atılmıştır. Ancak GB sonrasında Türk üreticisinin güçlü AB üreticileri karşısında rekabet edemeyip piyasadan silineceği, dolayısıyla GB'nin Türkiye'yi zarara uğratacağı şeklindeki tezler doğrulanamamıştır (TÜSİAD, 2003).

GB sonrasında ticaret saptırıcı etkinin ortaya çıktığını söylemekse güçtür çünkü, Türkiye'nin dış ticaretinin yarısı hala AB ülkeleri ile gerçekleşirken, üçüncü ülkelerle olan ticaret hacminde önemli farklılıklar gözlenmemiştir. Tüketim, sermaye ve ara mallara ilişkin ithalat rakamlarında görülen artış tüketim etkisine işaret ederken, özellikle sanayi malları ithalatında görülen büyük artış ticaret hadlerinin AB lehine, Türkiye aleyhine ortaya çıktığını göstermektedir (Çeşmecioğlu, 2001).

Dinamik etkiler açısından ise olumlu sonuçların ortaya çıkması için GB sonrasında geçen sürenin henüz yeterli olmadığı ancak uzun dönemde GB'nin dinamik etkilerinin Türkiye lehine oluşacağı düşünülmektedir. Özellikle AB ile bütünleşme sürecinin hızlanması paralelinde doymamış iç pazarı, genç nüfusu, doğal zenginlikleri ve stratejik coğrafi konumu ile Türkiye uzun vadede GB'nin etkilerini kendi lehine

çevirebilme potansiyeline sahip olarak görülmektedir. Türkiye'nin AB ile ticaretinde, GB sonrası dönemde sektörel ticari yapısı olumsuz etkilenmediği gibi, Türk sanayinin katma değeri daha yüksek yatırım ve ara mallarında AB pazarına ihracat imkanının artmış olduğu görülmektedir. Buna bağlı olarak GB'nin, teknoloji-yoğun sektörlerin ihracatının artmasında rol oynadığı yani bu sektörlerin rekabet gücünün artmasına katkı sağladığı söylenebilir (Uyar, 2008).

Türkiye'nin GB'den umulan yararı sağlayabilmesi için Ar-Ge'ye, ileri teknoloji istihdamına, ileri teknolojiye sahip yabancı firmalarla ortak üretime, bilgi akışına ve eğitime gereken önem verilmelidir. Devlet, özelleştirmeleri sürdürerek hantal ve politik müdahalelerle rasyonel olmayan yönetime zorlanan kamu işletmeciliğinden kurtulmalı; özel kesimin verimliliği ve rekabet gücü artırılarak altyapı yatırımları gecikmeden yapılmalıdır. Tüm bunları gerçekleştirmek için her şeyden önce ekonomik ve siyasal istikrarın sağlanması gerekmektedir. Özellikle siyasal istikrar sağlanmadığı ve buna bağlı olarak istikrarlı ekonomik iyileşme süreci yakalanmadığı sürece GB'nin ortaya çıkaracağı olumlu etkiler sınırlı kalacaktır (Uyar, 2008).

GB'nin, ticarete yönelik olanlar haricinde katkıda bulunduğu en önemli unsurlar; rekabet hukuku ile rekabet ortamının gelişmesi, tüketici haklarının korunması, uluslararası normlara uyumun hızlanması, uluslararası ticaret hukukunun ve özellikle fikri ve sınai mülkiyet haklarına yönelik uygulamaların yerleşmesi alanlarında olmuştur. Bu sayede, uluslararası piyasalarda Türkiye'deki ekonomik yapıya olan güvenin artması sağlanmıştır. Ayrıca Türkiye'nin AB'ye uyum sürecini hızlandırma yönünde, gerek mevzuat gerekse idari kapasitenin geliştirilmesi açısından GB'nin önemli katkıları olmuş, GB'nin sonuçlandırılması AB'ye tam üyelik yolunda Türkiye'nin kararlılığını göstermiştir (Uyar, 2008).

GB'yi tesis eden 1/95 sayılı OKK ile birlikte ticaret politikasından rekabet politikasına, fikri-sınai-ticari mülkiyet haklarından teknik mevzuata ve tüketicinin korunmasına kadar AB politikalarına ve müktesebatına uyum çerçevesinde bir çok önemli değişiklik yapılmış ve böylelikle, gümrük duvarlarından arınmış iç piyasaya belirli bir düzen getirilirken aynı zamanda gerek bürokrasiye gerek özel sektöre aralarındaki işbirliğini geliştiren yeni bir disiplin kazandırılmıştır. GB, Türkiye'nin DTÖ üyeliği nedeniyle yerine getirmesi gereken yükümlülüklerin ve aynı zamanda

AB'ye tam üyelik hedefi doğrultusunda sağlanması gereken mevzuat uyumunun gerçekleştirilmesine de hız kazandırmıştır (Aktürk, 1997).

Bunlara karşılık, GB için ortaya konulan çeşitli eleştiriler de söz konusu olmaktadır. GB çerçevesinde AB'nin taahhüt ettiği mali yardımlar AB'den kaynaklanan sebeplerle tam olarak kullanılamamıştır. AB'nin kendi yükümlülüğünün önemli bir bölümünü yerine getirmemiş olması, eleştirilerin odaklandığı noktalardan birisidir. Özellikle mali yardım konusundaki gecikmeler ve taahhütlerin yerine getirilmeyişi, buna karşılık verilen mali yardım taahhütlerinin üzerinde olduğu tahmin edilen gümrük vergisi gelirindeki kayıplar ve Andora, San Marino gibi mini Avrupa devletleri haricinde AB'ye tam üye olmaksızın GB uygulamasına geçen tek ülkenin Türkiye olması ciddi anlamda eleştiri konusu olmaktadır (Aktürk, 1997: 67-69.)

GB'ye yönelik yapılan eleştiriler zamanlama ve biçim konularında yoğunlaşmaktadır. GB'ye geçilen dönem itibariyle Türk sanayinin genel olarak yeterli rekabet gücüne sahip olmayışı, eleştirilerin temel noktaları arasındadır. Türkiye'nin GB oluşturmasına rağmen, GB'yi ilgilendiren konulardaki karar alma mekanizmalarında yer almayışi yani, olağan olmayan bir biçimde tam üyelik gerçekleşmeden GB'ye dahil olması ve diğer ülkelerin aksine tam üyeliğin sağlayacağı olanaklardan yararlanılamayışi bir başka eleştiri konusudur (Aktürk, 1997: 67-69.)

Ne var ki GB'ye ilişkin eleştirilerin önemli bir bölümünde Türkiye'nin AB'ye tam üyelik sürecinden bağımsız değerlendirmeler yapılarak GB'nin Türk sanayi ve dış ticareti üzerindeki olumsuz etkilerinden bahsedilmektedir. Ulusal ve uluslararası makro ekonomik gelişmeler dikkate alınmadan yapılan bu tip eleştirilerde GB tek başına dış ticaret dengesizliğinin kaynağı olarak gösterilmektedir (Dotto, 2002).

Bu açıdan, kendi içinde farklı bir anlam taşıyan Türkiye ile AB arasındaki GB'nin; geleneksel anlamda bir GB ilişkisi ya da ticaret anlaşması değil, 1963 yılında başlayan Türkiye'nin tam üyelik sürecinin bir parçası olduğu ve bu çerçevede AB'nin 1971'de büyük ölçüde yerine getirdiği yükümlülüğün Türkiye tarafından da üstlenildiği bir süreci ifade ettiği hatırlanmalıdır.

2.4.3. Türkiye – AB Dış Ticaretinin Sektörel Yapısı

Türkiye'nin AB ile olan ilişkilerindeki gelişim dönemlerine benzer dalgalanmalar meydana gelse de, AB üyesi ülkelerle %45 -50'lere varan bir ticaret payı ile ülkemizin ticaretinde sürekli önemli bir paya sahiptir. Katma Protokol'un imzalanmasıyla hızlanan ticari ilişkilerimiz 1970'lerden sonra durağana geçmiştir. 1980'lerden sonra tekrar yükselmeye başlamıştır (Türkiye'nin Dış Ticaretinde AB Payı, DTM, 2008).

Türkiye'nin AB'ye ihracatı 1960'lı yıllardan sonra sürekli artış göstermiştir. AB'ne 1967 yılında 341.1 milyon dolarlık bir ihracat gerçekleştirilmiştir. 1977 yılı hariç tutulursa AB'ye yapılan ihracatımızda sürekli bir artış gözlenmektedir. Buna paralel olarak ithalatında hızlı arttığı düşünülürse AB ülkelerinin Türkiye için ne kadar önem arz ettiğini söyleyebiliriz. 1995-2000 döneminde Türkiye'nin AB'ye yönelik ihracatı değer olarak % 30 oranında artış göstermiştir. 2000-2007 döneminde ise % 200 oranında artış göstererek 60 milyar \$ gibi bir rekor kırmıştır (TUİK, 2008).

1995-2000 döneminde Türkiye'nin AB'den ithalatı değer olarak % 57 oranında artış göstermiştir. 1995'te % 47.2 olan AB'nin Türkiye'nin toplam ithalatı içindeki payı 2000 yılında da %48.9 seviyesini göstermiştir. 2000-2007 döneminde ise % 60 civarında bir artış göstererek 2007 yılında 68 milyar \$ olmuştur (TUİK).

1995-2000 döneminde, Türkiye'nin AB'ye yönelik sanayi ürünleri ihracatı değer olarak % 41 oranında artış göstermiştir. Aynı dönem itibarıyla AB'nin Türkiye'nin sanayi ürünleri toplam ihracatı içindeki payı % 51.8'den % 53.5'ye yükselmiştir. 2001 yılının ilk 8 ayında, bir önceki yılın aynı dönemine göre, Türkiye'nin AB'ye yönelik sanayi ürünleri ihracatı % 11 oranında artmıştır. Aynı dönem itibarıyla, AB'nin Türkiye'nin sanayi ürünleri toplam ihracatı içindeki payı % 53.9'dan % 53.5'e düşmüştür. AB'ye yönelik ihracatta en yüksek payı ortalama %45'lik bir oranla tekstil ve konfeksiyon ürünleri tutmaktadır. 1995 yılında OKK ile beş tekstil ve on konfeksiyon ürünlerine uygulanan kotalar 1.1.1996 tarihinde GB'ne girilmesiyle AB tarafından kaldırılmıştır. Dolayısıyla gümrük vergilerinin sıfırlanması ve kotaların kaldırılmasıyla tekstil ve konfeksiyon ürünlerinin ihracatının daha da artacağı ifade

edilebilir. Yukarıdaki anlatılanlardan anlaşılacağı gibi Türkiye'nin dış ticaretinin yarıya yakın bölümü hatta fazlası AB üyesi ülkeleriyle yapılmaktadır (Avrupa Birliği ve Türkiye Dış Ticaret Rakamları, 2008).

2.4.4.AB Üyeliği Bağlamında Lojistik Sektörü

Türkiye'de lojistik sektörü ekonomik gelişmelere bağlı olarak hızla ilerlemektedir. Sektöre ilişkin bazı sorunlara rağmen bilhassa özel sektörün sağlamış olduğu yenilik ve girişimlerle ekonomik yaşam içindeki ağırlığı ve önemi artmaktadır. Lojistik sektörünün gelişimi aynı zamanda ekonomik yaşama ve özellikle dış ticaret faaliyetlerine önemli katkılarda bulunmaktadır. Bu bağlamda AB dış ticaret politikası ile lojistik sektörünün uyumu önem arz etmektedir. Dış ticaretimize önemli katkılarda bulunan lojistik sektörünün, AB dış ticaret politikasına uyumu önem taşımaktadır (AB Sürecinde Lojistik Sektörü, 2008).

3 Ekim 2005'de Türkiye için tarihi bir süreç başladı. AB ile Türkiye arasındaki müzakerelerin başlamasıyla Türkiye'nin hem bu ülkelerle ticaretinin artması hem de yabancı sermaye akışının hızlanması beklenmektedir. Özellikle Türkiye'de üretim yapıp daha sonra bu malları ihraç eden yabancı sermayeli şirketlerin sayısında bir artış söz konusu olacaktır. Şu ana kadar beklemede olan küçük ve orta ölçekli yabancı şirketlerin de Türkiye'de üretim amaçlı yatırım yapması bu süreç içerisinde önemli oranda gerçekleşecektir. Ayrıca Türkiye, Avrupa ve Ortadoğu arasındaki köprü konumunu güçlendirecek ve bu bölgeler arasındaki ticarete de etkin rol üstlenecektir. Artan uluslararası ticaret ve bütün bu gelişmeler doğrultusunda büyüyecek olan ülke ekonomisi ile birlikte Türkiye'de Lojistik ve Taşımacılık sektöründe patlama yaşanması söz konusu olacaktır. AB süreci ile birlikte sektörün %15-%25 arasında ek bir büyüme yaşayacağını tahmin edilmektedir (AB Sürecinde Lojistik Sektörü, 2008).

1980'li yıllardan itibaren özellikle Türk ekonomisinde yaşanan liberalleşme ve dışa açılma politikaları ile birlikte lojistik sektöründe de önemli gelişmeler yaşanmıştır. 1994 ekonomik krizi ve 5 Nisan kararı, ardından ise 2001 mali krizi sonrası lojistik sektörü de olumsuz etkilenmiştir.

Bu durum sadece AB dış ticaret politikasına uyum ile değerlendirilebilecek ya da dış ticarete indirgenebilecek bir husus değildir. Bu durum aynı zamanda Lojistik sektörünün AB'ye uyumunu gerektirmektedir. Bu bağlamda, AB süreci içinde lojistik sektörünün nasıl değerlendirildiğinin incelenmesi önem taşımaktadır.

2.4.4.1. Avrupa Birliği İçerisinde Lojistik Sektörünün Durumu

Avrupa Birliği bağlamında lojistik sektörü, ulaştırma politikası bağlamında değerlendirilmektedir. Lojistik sektörünün gelişimi, kara, hava ve deniz yolu taşımacılığı bağlamında lojistik sektörü ele alınmaktadır. Bu bağlamda ulaştırma sektörü çerçevesinde, lojistik sektörü ile ilgili düzenlemeler şu şekilde yer almaktadır. Avrupa Birliği'nin gelecek dönem ulaştırma politikalarının çerçevesini belirleyen "2010 Yılında Avrupa Ulaştırma Politikası-Karar Verme Zamanı, Beyaz Kitap" başlıklı çalışmanın temel esasları; (European Commission, 2001).

- Taşıma Türleri bağlamında ,
 - a) Taşıma türleri arasında dengeli dağılımın gerçekleştirilmesi
 - b) Taşımacılıkta darboğazların ortadan kaldırılması
 - c) Kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi ve Küresel taşıma yönetimi
 - a) "Taşıma türlerinin dengeli dağılımı" başlığı içerisinde;
 - Rekabetin düzenlenmesi.
 - Karayolu taşıma sektöründe kalitenin geliştirilmesi, teknik ve hukuki altyapıların geliştirilmesi, kontrol ve cezaların sıkılaştırılması.
 - Demiryolu taşımacılığının canlandırılması, ulusal (iç) pazarın demiryolu taşımacılığı ile entegrasyonu, demiryolu altyapısının optimum kullanımı ve bu taşıma türündeki hizmetlerin modernizasyonu.

- Havayolu taşımacılığında büyümenin kontrolü, havalimanlarının kapasitesi ve kullanım biçimlerinin gözden geçirilmesi, güvenlik standartlarının sürdürülmesi, havayolu taşımacılığında büyüme ve çevre arasında denge sağlama.

- Taşıma türlerinin birbirine bağlanması.
- Denizyolu, iç su yolu ve demiryollarının entegrasyonu
- Deniz-karayolu birleşimli hatların geliştirilmesi
- Yenilikçi hizmetlerin sunumu

- İntermodal hizmetlerin iyileştirilmesi: Yeni Marco Polo Programı. İntermodal hizmet, tüm taşıma türlerinin bütünleştirilerek taşıma verimliliğinin artırılmasıdır(Görçün,2007).

- Teknik düzenlemelerin yaratılması
- Eşyaların taşıma türleri arasında dolaşımının kolaylaştırılmasına yönelik projeler
- Konteyner ve swap body (20 ton altındaki yükler için özel dizayn edilmiş konteyner)'lerin standardizasyonu.

b) "Taşımacılıkta darboğazların elemine edilmesi" başlığı içerisinde;

- Ana güzergahların yeniden ele alınması.
- Multimodal taşıma koridorlarında eşya taşımacılığına öncelik verilmesi.
- Yüksek hızlı yolcu taşıma şebekeleri
- Trafik koşullarının iyileştirilmesi
- Temel altyapı projeleri
- Alp güzergâhlarının tamamlanması
- Yeni öncelik projelerinin meydana getirilmesi

- Taşımacılık projelerinin finansmanı.
- Kamu bütçelerinin sınırlandırılması
- Özel sektör yatırımlarının sağlanması

c) “Kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi” başlığı içerisinde;

- Güvensiz yolların rehabilitasyonu
- Yıllık trafik kaza oran ve dağılımlarının artmasının önüne geçilmesi
- Karayolu trafik cezalarının harmonizasyonu
- Karayolu güvenliği için yeni teknolojilerin geliştirilmesi
- Taşımacılık ve insan ilişkisi üzerinde durulması
- Kullanıcı hakları, kullanıcı sınırlarının belirlenmesi
- Kamu hizmetlerinde yüksek kalitenin oluşturulması
- Kent trafiğinin rasyonelleştirilmesi.

d) “Küresel taşıma yönetimi” başlığı içerisinde;

- Tüm taşıma türlerinin doğu-batı, kuzey-güney eksenlerinde entegrasyonu

- Mevcut altyapıların rekabet avantajı getirecek hale dönüştürülmesi için planlama çalışmaları

- Demiryolu şebekelerinin iyileştirilmesi
- Avrupa denizyolu taşımacılığının güvenlik düzeyinin artırılması

- Avrupa Birliği'nin taşımacılık alanında uluslararası kurum ve kuruluşlarda tek kimlik altında temsil edilmesi ve menfaatlerine uygun politikaların sağlanması konuları belirlenmiştir (European Commission, 2001).

2.4.4.2. Avrupa Birliği'nin Türkiye İlerleme Raporu Kapsamında Ulaştırma Politikaları

Avrupa Birliği'nin (AB) ve 2004 yılında yayınladığı Türkiye'ye ilişkin İlerleme Raporunda (Avrupa Komisyonu, 2004: 24-26; DTM, 2001).

- Ekonomik yapı içerisinde taşımacılık sektörü istenen ve beklenen standartları yakalayamamıştır.

- Taşımacılık önemli bir yere sahip değildir. Ancak taşımacılık sektörünü doğrudan ilgilendiren konular, “taşıma politikaları” başlığında değerlendirilmiş ve çarpıcı sonuçlar göz önüne serilmiştir.

AB Raporunda taşıma politikaları, havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu alt sektör alanlarında yapılanlar, Birlik müktesebatına uyumlaştırılma planları ve farklılıklar şeklinde ele alınmıştır. AB taşıma politikaları; teknik ve güvenlik standartları, sosyal standartlar ve pazarın serbestleşmesi boyutları düşünölmekte ve tüm bu faktörler “tek bir taşıma pazarı” konseptinde birleştirilmektedir.

AB taşıma yasal çerçevesi, iç pazarın işlevselliğinin iyileştirilmesi hedefine yönelik olup çevreye saygılı ve kullanıcı dostu taşıma hizmetlerini ön plana çıkarmaktadır. AB ilerleme raporu, Kısım 9 sayfa 99-102 içerisinde yer alan ana temaları aşağıdaki gibi değerlendirmek mümkündür:

Trans Avrupa Taşıma Ağları, Avrupa'nın eşya ve yolcu taşıma politikalarında ihtiyaç duyulan bir projeler bütünüdür. Bu kapsamda Türkiye, Avrupa'nın Ortadoğu, Asya ve Akdeniz bölgeleriyle tam bir entegrasyonunda, doğu ve güney yollarında önemli bir kavşak olarak nitelendirilmektedir. Taşıma Altyapısı İhtiyaçları Değerlendirilmesi (TINA) çalışması çerçevesinde yapılan analizler Türkiye'nin gelecekte taşıma ağlarındaki rolünü tanımlamaktadır (Avrupa Birliği'nin Ortak Ticaret Politikası, 2008).

Türkiye'de ulaştırma altyapısı ve işleyişi ile ilgili birçok bakanlık ve kurum sorumluluk sahibidir. Fakat kamu yönetimindeki bu örgütler arasında tam anlamıyla bir koordinasyon sağlanamamaktadır. Türkiye'nin yurt çapında tüm

coğrafi özelliklerini kapsayacak yeni bir ulusal altyapı planına ihtiyacı vardır. Bu planda gelecekteki AB gereksinimleri de göz önünde bulundurulmalıdır.

Denizyolu eşya taşımacılığında 2001 istatistiklerine göre Paris Mutabakat Zaptı (Paris Memorandumu, MoU) çerçevesinde alıkoyulan Türk bayraklı gemi sayısı 211 iken bu rakam 2005 yılında 45 ve 2007 yılında 42 olduğu görülmektedir. Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde; 2005 yılı sonu itibariyle 2001 yılına göre Türk Bayraklı Gemilerin tutulmasında % 40 oranında azalma sağlanacağı taahhüt edilmiştir. 2001 yılında % 24.5 olarak gerçekleşen alıkoyulma oranıyla kara listede yerini alan Türk Deniz Filosu 2005 yılında % 5.22 ve 2007 yılında % 4.87 gibi alıkoyulma oranıyla çok iyi bir performans sergileyerek gri listeye geçmiştir. Türkiye Paris Mutabakat Zaptı'na göre yüksek risk kategorisindeki yerini hızla sonlandırarak "orta dereceli riskli gemiler" grubuna inmiştir. Konu ile ilgili Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı Avrupa Deniz Güvenlik Kurallarının sektörde daha iyi anlaşılması için önemli adımlar atmaktadır (DTO, "Denizcilik Sektör Raporu 2007").

Ulaştırma Bakanlığı, karayolu eşya taşımacılığında anahtar rol üstlenmektedir. Bununla birlikte karayolu taşıması ve trafik kanunlarında ondan fazla sayıda bakanlık ve otorite yetkili kılınmaktadır. Bu durum planların sağlıklı bir şekilde ortaya konmasında ve faaliyetlerin koordinasyonunda sıkıntılar yaratmaktadır. Bakanlıklar ve kurumlar arasında daha etkin bir koordinasyon ve hızlı karar alma mekanizmalarının sağlanması için yeni bir model oluşturulmalıdır. Ayrıca Bakanlık, nitelikli personelini eğitmeli, pazarı takip edebilecek, lisansları ve teknik standartları izleyebilecek, aynı zamanda da uluslararası ihtiyaca yönelik bir şekilde güçlendirmelidir (Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası Semineri, 1992).

Karayolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesinde son dönemde çıkarılan düzenlemeler olumlu karşılanmaktadır. "Tehlikeli ve tahditli madde"lerin taşınması konusunda uluslararası konvansiyonlar dikkate alınırken, dahili taşımacılıkta da bir takım düzenlemelere ihtiyaç olduğu vurgulanmaktadır. Yol güvenliği konusuna öncelik verilmesi gerektiğine ve kaza sayısının AB ortalamasından 6 kat fazlalığına, yüksek ölüm oranlarına ve ekonomik kayıplara işaret edilmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2008).

Demiryolu eşya taşımacılığında öncelikli olarak demiryolu altyapısının güçlendirilmesine, hukuki ve kurumsal çerçevede reformlara gereksinim bulunmaktadır. Devletin hizmet sağlayıcı kurumu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) pozisyonu, demiryolları, limanları ve pazarı rekabet açacak şekilde düzenlenmelidir.

Havayolu eşya taşımacılığında, resmi taşıyıcı olan Türk Hava Yolları'nın (THY) pazardaki rolünü korumaya yönelik mevcut yasa ve idari uygulamalar yeniden ele alınmalıdır.

Türk lojistiğinde yaşanan gelişmeler zaman içerisinde Türkiye dış ticaretine daha da yansıtacak ve AB ile ilişkilerde önemli hale gelecektir. Bu süre zarfında sektör hem ölçek olarak aşama kaydetti hem de verilerin yelpazesi genişlemiştir. Bunun yanı sıra sektördeki en büyük gelişme, kara taşımacılığı yapan şirketlerin kombine taşımacılık yapmaya başlamasıdır. Geçen süre içinde araç filoları büyüdü, depoların alanları arttı ve lojistik çözümleri daha geniş yelpazede rekabet avantajı olmaya başlamıştır. Şirketler depolarda stoklanan ürünlerin tüketim noktalarına kadar olan taşımalarını da hizmet yelpazelerini almaya başlamışlardır (DTM, 2000; Özkan, 2008).

Bir diğer gelişme de sektörün insan kaynakları ve teknoloji kullanımında gerçekleşmiştir. Bunu daha fazla eğitilmiş eleman kullanılması ve firmaların bilgi işlem departmanlarına yatırım yapması olarak açıklanabilirken tüm bu gelişmeler AB sürecinde olan ülkemizin özellikle ulaştırma ve dış ticaretle ilgili müktesabata uyumunu en azından lojistik bağlamında kolaylaştıracaktır (DTM, 2000; Özkan, 2008).

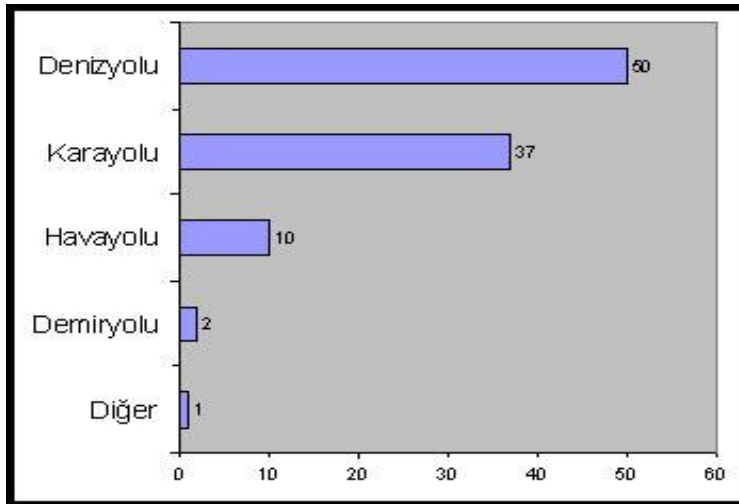
Tüm bunlar yaşanırken sektörde yaşanan rekabetin boyutları 2007 yılı itibarıyla yurtiçinde 147 şirketin yer alması, pazarda çok sayıda taşıyıcı, lojistik, forwarder(bir ya da daha fazla taşıma türü kullanılarak gerçekleştirilen taşımaya ilişkin konsolidasyon, depolama, elleçleme, paketleme veya dağıtım olduğu kadar danışmanlık dahil tüm hizmetler ile eşyanın gümrük beyanının yapılması, sigortalanması, kıymetli evrakın hazırlanması ve ödemenin tahsilatı gibi hizmetleri yapan kuruluşlardır) ve depolamacılar arasında küçük paylaşması söz konusudur. Fakat büyük rekabet olmamasının sebebi olarak büyük şirketlerin potansiyellerinin

henüz yüzde 2 sini kullanıyor olmasını gösterilebilir. Dış ticaret politikaları bağlamında AB'nin de önem verdiği konulardan olan ulaşım ağı genişliği ve güvenliği ve aynı zamanda hızlı lojistik sektörünün genişleyen saha avantajı için önemlidir. Karayolu Taşımacılığı Yolcu ve yük taşınması olarak iki alanda hizmet sağlayan Karayolu Taşımacılığı en sağlam halka olarak göze çarpmaktadır (DTM, 2000; Özkan, 2008).

Bu alanda 2006 yılında en çok sorun olan ise Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliğinin getirdiği mali şartların problem yaratmasıdır. Yetki belge ücretinin yüksek meblada olması (200 bin YTL) ve 300 bin YTL'lik asgari ödenmiş sermaye şartları gibi uygulamalardan büyük yara alınmıştır. Bu belgeye sahip 400 civarında şirket vardır ki bunlara komisyoncular ve acenteler de dahildir (Lojistik Sektöründe Farklı Uygulamalar, 2008; Özkan, 2008).

AB üyeliği yolunda ilerlemek isteyen Türkiye için hava ve deniz taşımacılığı geliştirilmesi gereken sahalar arasında yer almaktadır. Türkiye 450 milyon nüfuslu AB bölgesinin lojistik üssü olmaya aday olabilecek konumdadır. Özellikle üç tarafı denizlerle kaplı olan Türkiye'nin deniz taşımacılığının da henüz istenilen oranda gelişmişlik düzeyinde ulaşamaması zayıf yönlerinden biridir ve bu yönde birkaç firma dışında herhangi bir yatırımın yapılmamış olması kısır bir döngü oluşturmaktadır. Bu konumdaki bir ülkenin uluslararası bir limanının olmaması çok büyük bir eksikliklerdir. 2005 de başlayan limanların özelleştirilme süreci hala altyapıdaki problemlerden dolayı devam etmektedir (Lojistik Yönetimi, 2008; DTM, 2007).

Limanlar arası taşıma olanaklarının kısıtlı olması, özel limanların mevcut kapasitelerinin düşüklüğü, limanlardaki hizmet bedellerinin arasındaki farklılıklar bu alandaki sorunlardan başlıca gelenleridir. Hava taşımacılığında ki durum deniz taşımacılığından farklı değildir. Hala Türkiye'deki birçok ilde hava kargo tesislerinin olmaması temel sorundur. Dış Ticarete taşıma ürünlerinin payı hakkında Türkiye İstatistik Kurumu'nun yaptığı şekle göre;



Şekil 7 :Dış Ticarete Taşıma Ürünlerinin Payı

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

AB ile müzakere süreçleri ve ikili ekonomik ilişkilerin gelişimi ile, Avrupa'da yaygın olan lojistik köylerinin Türkiye'de de kurulması gündeme alınmış durumda, ilk olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) kombine taşımacılık altyapısını oluşturma projesiyle ortaya çıkmıştır. Öncelikli olarak İstanbul, Kayseri, Samsun ve Eskişehir'de beş köy kurulması planlanmaktadır. 1960'lı yıllarda Avrupa'da bahsedilen yük köyleri (Freight village) içinde ulusal veya uluslar arası taşımacılık, lojistik ve eşya dağıtımıyla ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işletmecilerce gerçekleştirildi alan olarak adlandırılabilir. Avrupa'da sayıları 60'ı bulan bu lojistik köylerinden yaklaşık 2 bin 500 taşıma işletmecisi yararlanmaktadır (2007 Yılı Ekonomik Gelişmeleri, TCDD).

Avrupa Birliği ile müzakere sürecinin bir parçası olan taşımacılık politikalarının gözden geçirilirken yukarıdaki çerçevede hareket edilmesi gerekmektedir.

Rekabetin Düzenlenmesi: Türkiye'de taşımacılık politikalarının merkezindeki kurum Ulaştırma Bakanlığı'dır. Ulaştırma Bakanlığı AB uyum sürecinde rekabet alanında çok kısa sürede birçok ilerlemeye imza atmış durumdadır. Örneğin Türk Hava Yolları'nın iç hat yolcu taşıma ve TCDD'nin demiryolları üzerinde tren işletme tekelleri kaldırılmıştır. Ayrıca Türkiye'nin en

büyük liman işleticisi kuruluşu konumundaki TCDD işletmesi altındaki limanların özelleştirilmesi büyük bir hızla sürmektedir.

Öte yandan yurt içi yolcu ve eşya taşımacılığında %90'ın üzerinde bir paya sahip karayolu taşımacılığında ise tam tersi bir durum söz konusudur. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na istinaden çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin, karayolu eşya taşıyıcılarına yetki belgesi almak için tanıdığı 1 yıllık geçiş süreci 25 Şubat 2005 tarihinde sona erdi. Ne var ki bu tarihte ilk defa düzenlenen yetki belgeleri alan firmaların sayısının azlığı ve uygulamadaki zorluklar nedeniyle başvuru süresi önce 25 Ağustos'a sonra da 25 Şubat 2006'ya uzatılmıştır (Erdal, 2008).

Karayolu eşya taşıyıcılarının büyük tepkisine yol açan Kanun veya Yönetmelik değil, yönetmeliğin zorunlu kıldığı işletme yetki belgeleri için aranan yüksek mali koşullardır. Zira gerek Kanun gerekse Yönetmelik, kimi ifadelerle göre yolcu taşımaları da göz önüne tutulduğunda Türkiye'nin en büyük hizmet sektörü olan karayolu taşımacılığı taraflarınca olumlu karşılanmıştır. Ancak Ulaştırma Bakanlığı 25 Şubat 2006'dan sonra yetki belgesi için başvuracak olanlardan, birçok işletmenin mali varlığını tüketecek türde şartlar ileri sürmektedir. Bu nedenle yönetmeliğin yetki belgeleri özel şartlarının iptali için Danıştay nezdinde 40'a yakın iptal davası açılmış bulunmaktadır (Erdal, 2008).

Düzenlemelere karşı getirilen eleştirilerin ortak noktası, birçok firmanın kapanmasına yol açacak mali şartları yerine getirebilecek sayılı firmanın sektörde doğal tekelleşmeye yol açacağıdır. Bu da ileride karayolu navlunlarını, dolayısıyla dış ticaretimizi olumsuz yönde etkileyecek bir gelişme olacaktır.

Taşımacılıkta darboğazların elemine edilmesi : Bu ana başlık özellikle üye devletleri taşımacılık altyapısının kalitesin artırılmasını amaçlamaktadır. Bu açıdan Türkiye'nin tüm taşıma türlerinde sorunları bulunmaktadır.

Denizyolu taşımacılığında altyapı sorunları had safhadadır. Denizyolu eşya taşımacılığımızda halen ağırlığını sürdürmekte olan TCDD limanlarının altyapı eksiklikleri alarm vermektedir. Devletimiz soruna çözüm olarak TCDD limanlarını özelleştirme kapsamına almış ve Mersin ve İskenderun'dan başlayarak hızla

özelleştirmelere girişilmiştir. Özelleştirme kısa vadede çözüm olarak gözükmektedir. Ancak özel limanlarımızın mevcut kapasitelerinin düşüklüğü ve liman hizmet ücretlerindeki büyük farklılıklar, denizyolu ticaretimizin önünde sorun olarak durmaya devam edecek gibi görünmektedir. Zira özelleştirmeden sonra gerekli altyapı yatırımlarının yapılması ve liman hizmetleri kalitesinin artırılarak, ücretlerinin düşülmesi zaman alacaktır (Erdal, 2008; Özkan, 2008).

Ülkemizin taşımacılık altyapısında en büyük ihtiyacı, uluslararası büyük ana hat gemilerinin uğradığı, yılda 5-7 milyon konteyner depolanıp saklanabilen, kara ve demiryolu ile bu hacmi ülke içine ve komşu ülkelere dağıtabilen yeni bir ana limandır. Kurulacak veya mevcutlardan yenilenerek oluşturulan bir Ana Liman ile ülkenin belli başlı ekonomik merkezleri arasında günümüz teknolojisi ile çalışacak demiryolu hattı çalışır hale gelmelidir (Erdal, 2008; Özkan, 2008).

Keza hava kargo taşımacılığı da henüz bir merkeze sahip değildir. Ülkemiz çıkışlı hava kargonun %90'ından fazlasının barındığı Atatürk Hava Limanı yakınına bir "Hava Kargo Köyü" kurulması yönündeki girişim, Ulaştırma Bakanlığı tarafından olumlu karşılanmış görünse de bu konuda henüz hiçbir atılım yapılmamıştır. Atatürk Havalimanı dışındaki ulusal ve uluslararası havaalanlarının da kargo tesislerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu konuda Ulaştırma Bakanlığı'nın Sabiha Gökçen Hava Limanı için Singapurlu girişimcilerle başlattığı girişim memnuniyet vericidir. Ancak başta İzmir Adnan Menderes olmak üzere diğer büyük şehirlerimize de modern hava kargo tesisleri kazandırılmalıdır (Erdal, 2008; Özkan, 2008).

2.4.4.3. AB'ye Üyelik Sürecinde Lojistik Sektörünün Uyum Çabaları ve Dış Ticaret

AB yapılan müzakereler sonucunda Türkiye'nin hem AB ülkelerine ihracatının artması hem de sermaye akışının hızlanması söz konusudur. Üretim bandını Türkiye de oluşturup ülkemiz üzerinden ihracat yapacak yabancı sermayeli şirketlerin artışı olacaktır. Ayrıca Türkiye, Avrupa ve Ortadoğu arasındaki köprü konumunu güçlendirecek ve bu bölgeler arasındaki ticarete de etkin rol

üstlenecektir. Büyüyecek olan ülke ekonomisiyle beraber Türkiye'de Lojistik sektöründe patlama olacağı beklenmektedir. Sektörün normal şartlardaki büyüme oranı %20 iken AB müzakereleri ile beraber %20-%25 arasında ek büyüme yaşaması olasıdır (AB Sürecinde Lojistik Sektörü, 2008).

Türkiye'nin son derece stratejik bir noktada ve lojistiğin de merkezi olabilecek bir konumda olduğu dikkati çekmektedir. Gümrük Birliği ile başlatılan AB'ye uyum sürecinde mevzuatımızı daha fazla inceleyip; mümkün olabildiği ölçüde yabancı sermayeler için bürokrasinin işi ağırlaştırmadığı ve zorlaştırmadığı bir ülke profili çizmenin faydası olacaktır. Diğer bir hususta bu müzakereler sonucu Avrupa Birliğindeki lojistik pazarından istenilen düzeyde pay alıp alamayacağımız bir tartışma konusudur (AB Sürecinde Lojistik Sektörü, 2008).

Öncelikle lojistik firmalarının yeterli seviyede çalışan kadrosu, bilgi teknolojilerine hakimiyetleri ve üyelikten sonraki girilecek olan pazarda ki hedefleri yolu belirleyecektir. İkincil husus ise mevzuatımız uygunluğuna önem vermemiz gerekliliğidir. Yabancı sermayeyi teşvik edecek ve bunun yanı sıra ülkemizdeki dış ticaret yapan firmaların işleyişlerini kolaylaştıracak düzenlemelerin yapılması temel kriterdir. İlk olarak gümrüklerimizdeki sorunları çözmek ve gerekli iyileştirmeleri yaparak başlamak doğru adım olacaktır. Gümrüklerle firmalar arasında otomasyon bağlantılarının sağlanmış olması doğru yoldaki gelişmelerdir (AB Sürecinde Lojistik Sektörü, 2008).

AB'ye uyum sürecinde alınması gereken önlemler farklı zeminlerde tartışılmakla birlikte konu ile ilgili temel unsurları özetlemekte fayda vardır. Gümrük birliği ile AB ile uyum sürecinde alınması gereken önlemler Gümrük Birliği ile Türk şirketleri uluslararası arenaya çıkmışlardır. Bu geçiş döneminde stratejik hedefi olan, değişen koşullara uyum gösterebilen, rekabet yükünü sürekli arttıran ve çağdaş kalite standartlarını yakalayan şirketler ayakta kalabilecektir (AB Sürecinde Lojistik Sektörü, 2008).

Bu bağlamda, AB üyelik aşamasında büyüyen bir dev olan lojistik sektörü avantaj olarak kullanılmalıdır. Sektörün stratejik konumunun vermiş olduğu üstünlüğünü doğru şekilde değerlendirip, AB üyeliği sonucunda oluşacak ortamdan en karlı şekilde çıkılması gerekmektedir.

Türkiye'nin 41 yıllık AB serüveninin ardından 17 Aralık 2004 tarihinde AB kapıları Türkiye için aralandı. Bu tarihte Brüksel de yapılan AB liderleri zirvesinde Türkiye'nin tam üyeliği için yeşil ışık yakıldı ve tam üyelik müzakerelerinin başlaması için 3 Ekim 2005 tarihi verildi (Erdal,2008; Morgil, 2003: 103-106).

Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerinin başlaması için verilen 3 Ekim 2005 tarihi Türkiye için AB yolunda aşılması gereken önemli bir virajdı. Nitekim 3 Ekim 2005 tarihine gelindiğinde Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerine 25 AB üyesinin 24'ü kabul, Avusturya'nın ise Türkiye'nin bazı şartlar dahilinde şartlı olarak müzakerelere başlamasını istemesi üzerine görüşmeler uzama noktasına geldi. Avusturya'nın ilerleyen görüşmelerde diğer AB üyesi ülkeler tarafından ikna edilerek öne sürdüğü şartlardan vazgeçmesi sağlanarak Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerine başlamasına karar verilmiştir (Erdal,2008).

Türkiye'nin tam üyeliği ile ilgili olarak AB Komisyonu'nun aldığı kararda, Türkiye'nin en iyimser tablo ile AB'nin 2014 yılından sonraki dönem için oluşturacağı "Mali Çerçeve"den sonra müzakereleri tamamlayacağı belirtilmektedir. Bu iyimser tablo ışığında Türkiye'nin 2014 yılında AB'ye tam üye olarak kabul edilmesi bu üyelikten hem AB'nin hem de Türkiye'nin, ekonomiden güvenliğe, sosyal alanlardan kültürel alanlara kadar bir çok alanda karşılıklı etkileşimine neden olacaktır. Bu etkileşim alanları içindeki kalemlerden birisi, hem AB ekonomisini hem de Türkiye ekonomisini derinden etkileyecek olan dış ticarettir. Türkiye'nin AB'ye tam üyeliği ile tarafların dış ticaretinde hem nicelik hem de nitelik yönünden önemli değişikliklerin olması beklenmektedir (Kutlu, 2005: 45-48).

Malların serbest dolaşımı için AB'nin oluşturduğu bir sağlık ve güvenlik garantisi olan CE işareti de, piyasadaki Türk ürünlerinin asgari standartları göstermesi ve uluslararası piyasalarda kabulünün sağlanması açısından büyük önem arz etmektedir. Birliğe üyelik, birliğin teknik mevzuatına uyumun tam anlamıyla sağlanması CE işaretinin yurtiçi kurumlar tarafından verilmesini sağlayacak ve Türk üreticilerinin CE işareti almak için katlandıkları bürokratik engeller ve masraflar ortadan büyük ölçüde kalkacaktır (DTM, 2004). Masrafların ve engellerin ortadan kalkması Türkiye'ye önemli ticaret avantajları sağlayacaktır.

Türkiye'nin üyeliği ile birlikte, tek pazarın aday ülkeleri içine alacak şekilde genişlemesi, yatırımları ve ekonomi ölçeğini arttıracığından rekabet gücünü büyük oranda yükseltecek ve sanayi sektöründe ortaya çıkacak yeniden yapılanma ile birlikte ölçek ekonomilerinden eskiye nazaran daha fazla yararlanılmasını sağlayacaktır. Böylelikle ekonomide ciddi bir büyüme ile birlikte artan üretimin, ticaret üzerinde olumlu yansımalar yaratacağı beklenmektedir (Gürel, 2004:29-30).

Türkiye AB yolunda bölgedeki komşularıyla olan ticari ilişkileri önem arz etmektedir. Bu kapsamda özellikle Hazar Petrol ve Doğalgaz'ının Avrupa'ya ve Akdeniz'e aktarılması hususu AB çevreleri tarafından dikkatle izlenmektedir. Türkiye komşularıyla olan ithalat ve ihracatı yıllar itibariyle gelişme göstermiş ve bunda da başarılı olmuştur.

Tablo 6: Türkiye'nin İhracat ve İthalat Yaptığı Başlıca Komşu Ülkeler (Milyon \$)

Ülkeler	2001				2004				2007			
	İhr.	%	İth	%	İhr.	%	İth	%	İhr.	%	İth	%
Yunanistan	476	1,5	266	0,6	590	1,6	312	0,6	903	1,9	425	0,6
Romanya	392	1,3	481	1,2	566	1,6	662	1,3	871	1,9	942	1,4
Bulgaristan	299	1,0	394	1,0	380	1,1	508	1,0	619	1,3	684	1,0
Ukrayna	289	0,9	758	1,8	313	0,9	991	1,9	437	0,9	1304	1,9
Rusya	924	2,9	3436	8,3	1172	3,3	3892	7,5	1363	2,9	5420	7,9
Libya	67	0,2	848	2,0	165	0,5	754	1,5	254	0,5	1071	1,6
Mısır	421	1,3	922	0,2	326	0,9	118	0,2	343	0,7	188	0,3
Suriye	281	0,9	463	1,1	267	0,7	506	1,0	408	0,9	413	0,6
İran	361	1,2	840	2,0	334	0,9	921	1,8	524	1,1	1857	2,7
İsrail	805	2,6	529	1,3	861	2,4	44	1,1	1067	2,3	459	0,7
Gürcistan	144	0,5	127	0,3	103	0,3	138	0,3	154	0,3	272	0,4
Toplam	4459	14,3	9064	19,8	5077	14,2	9346	18,2	6943	14,7	13035	19,1

Kaynak: www.tuik.gov.tr

Şekilde de görüldüğü gibi Türkiye'nin komşularıyla sürekli olarak artan bir dış ticareti vardır. İthalatta ve ihracatta Rusya' la olan dış ticaretimiz sürekli olarak

artış göstermiştir. Rusya ve İran'la olan ithalatımız enerji gereksinimine dayanmakta olup bu ticaret ilişkisi daha da güçlendirilmeye çalışılmaktadır. Komşularımızla olan ihracatımız gıda ve tekstil ağırlıklı olup bunlarda yıllar bazında artış göstermektedir.

Bugün dünya ticaretinin %90'lık bir bölümü deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Dünya ticaretinde ulaşımın ağırlıklı olarak deniz yolu ile sağlanmasına rağmen ülkemiz ve diğer bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde dış ticaretin taşımacılığı ağırlıklı olarak karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle AB ülkeleri karayollarına olan bağımlılığı azaltmak deniz ve demir yolu taşımacılığına gerekli olan önemi vermek amacıyla 2001 yılında 2010 yılı Avrupa Taşımacılık Politikası adı altında hazırladığı bir proje ile ilk olarak müşteri odaklı bir uygulamaya geçmiştir (DTM, 2007).

Konteyner taşımacılığının (demir ve deniz yolu) son derece önem kazandığı günümüzde Türkiye'nin hala birim değeri yüksek malları karayolu, hammadde ve ihraç değeri düşük malları ise deniz yolunu kullanarak pazarlara ulaştırması, Türkiye'nin önemli derecede rekabet kaybına uğramasına neden olmaktadır.

2.5. E-Lojistik Kavramı

Firmalar, çevrelerindeki değişen koşullara göre üretim çizelgelerinde bir takım değişiklikler yapmak zorunda kalırlar. Üretim çizelgelerinde yapılması istenen değişiklik, ya mevcut üretim tesislerinde, üretilmesi için gelen yeni siparişlerden, ya pazar tahminlerine dayalı olarak üretim çeşitliliği isteğinden, ya da mevcut ürün hattında yeni bir ürüne geçiş gibi sebeplerden dolayı söz konusu olmaktadır. Üretilmesi için gelen siparişlerin tümünün firma içerisinde üretilip üretilmemesinde işletmenin mevcut kaynakları, malzeme yönetimi ve üretim süreci kapasitesi, ürün mühendisliği, gerekli girdilerin piyasadan alınması ya da firmanın yan sanayisinde üretilmesi şeklinde sıralamak mümkündür (Çil, 2002: 14-20).

Bunlar lojistik sektörüne, işletmenin gerekli iş akış şartları altında ve firmanın koyabileceği bir zaman sınırı içerisinde bir değerlendirme yapmaları

gereğini ifade eder. İmalat yöneticilerine, doğru, güvenilir ve hızlı karar vermelerini sağlayacak yardımcılara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu talebi karşılama karar destek sistemleri önemli bir rol üstlenir. Bu amaçla bu çalışma, elektrik sektöründe faaliyet gösteren bir firmada üretim çizelgesinde yapılacak değişiklikleri değerlendirmede kullanılacak, bilgi tabanlı imalat karar destek sistemi geliştirme konusu üzerinde odaklaşır (Çil, 2002: 14-20).

Lojistik, bir ürün veya hizmetin en son tüketiciye, yani müşterisine ulaşıncaya kadar geçen bütün süreçlerin planlanması, uygulanması ve kontrolü anlamına gelmektedir. Elektronik Veri Değişimi (EDI), işletmeler arasında iki yada daha fazla işletmenin bilgisayarları arasında doğrudan kullanıma uygun olan verilerin aktarılmasına imkan sağlayan bir sistemdir. EDI, kamu ve özel sektör kuruluşlarının etkin biçimde iletişim kurmaları ihtiyacından doğmuş olup, modern bilgi teknolojilerinin getirdiği avantajlardan yararlanmaktadır. Geleneksel işlemlerde, mektuplar, notlar gibi dokümanlarla birlikte faturalar, sipariş formları, teslim belgeleri gibi standart şekilde yapılanmış dokümanlar kullanılmaktadır. Bu tür dokümanların iletilmesinde Elektronik Veri Değişimi (EDI) kullanılmakta ve mesaj değişimi sağlanmaktadır. Böylece EDI, standart bilgilerin diğer bilgisayar sistemlerine kolayca aktarılmasını olanaklı kılmaktadır. EDI' de amaç, sipariş alınması, ticari sözleşmelerin ve faturaların hazırlanması gibi işlemler ile gümrük, bankacılık ve buna benzer işlemlerin yapılmasında tekrarlar önlenerek, maliyetlerin düşürülmesi ve işlemlerin en az hata ile en kısa sürede tamamlanmasıdır (Yıldız, 2008).

Elektronik Veri Değişimi, dokümanların yazılması, postalanması, kontrol edilmesi bakımından zaman kaybını önlemesi, siparişlere hızlı bir biçimde cevap verilmesini sağlaması, tedarik zamanında azalmayı sağlaması, gereksiz maliyetlerin ortaya çıkmasını önlemesi, daha fazla müşteri tatminini sağlayarak daha iyi iş ilişkilerinin oluşturulmasını sağlaması bakımından önem kazanmaktadır (TOBB, 2002:20-22).

Müşteri veya tüketici amaçlarına göre faaliyet gösteren ve ticaret yapan iki işletme arasında, insan faktörü olmaksızın bilgisayar ağları aracılığı ile belge ve bilgi değişimini sağlayan EDI, bir sistem olarak elektronik ticaretin önemli bir

aracıdır. Elektronik ticaret, Dünya Ticaret Örgütü tarafından; mal ve hizmetlerin üretiminin, satışının, pazarlanmasının ve dağıtımının bilgisayar ağları üzerinden gerçekleştirilmesi olarak tanımlanmaktadır.

Türkiye Elektronik Ticaret Koordinasyonu Kurulu tarafından yapılan elektronik ticaret tanımı ise: “bireyler ve kurumların, açık ağ ortamında (İnternet) yada sınırlı sayıda kullanıcı tarafından ulaşılabilen kapalı ağ ortamlarında yazı, ses ve görüntü biçimindeki verilerin işlenmesi, iletilmesi ve saklanması temeline dayanan ve değer yaratmayı amaçlayan ticari işlemlerin tümü” şeklinde ifade edilmektedir (Ersoy, 2008).

Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişme, elektronik ticaretin giderek yaygınlaşmasına neden olmuştur. Bununla beraber, günlük yaşamın her alanında bilgisayar kullanımının artması ve bunun çağın gereği olduğu bilinci elektronik ticarete, ekonomik kalkınmada ve toplumsal refahın sağlanmasında stratejik önem kazandırmıştır. Elektronik ticarete gerçekleştirilen faaliyetler, sayısal biçime dönüştürülmüş yazılı metin, ses ve video görüntülerinin işlenmesi ve iletilmesini içerir (Ersoy, 2008).

Ayrıca, ticari sonuçlar doğuran ya da ticari faaliyetleri destekleyen eğitim, tanıtım-reklam, kamuoyunu bilgilendirme gibi amaçlar için elektronik ortamda yapılan işlemler de elektronik ticaret kapsamında değerlendirilmelidir. Bu bakımdan EDI, ticaret yapan iki kuruluş arasında, insan faktörü olmaksızın bilgisayar ağları aracılığı ile belge ve bilgi değişimini sağlayan bir sistem olarak elektronik ticaretin önemli bir aracı olarak ortaya çıkmaktadır (Özbay ve Devrim, 2000:30-31).

Bilgisayar ağları ortamında, mal ve hizmetlere ilişkin verilerin üretim noktasından tüketim noktasına ulaştırılmasına veri lojistiği adı verilmektedir. Mal ve hizmetlerin müşterilere ulaştırılmasında olduğu gibi, mal ve hizmetlere ait olan verilerin müşteri veya diğer birimlerin erişimlerine sunulması veri lojistiğinin sağlanmasını gerektirmektedir. Veri lojistiğinde, verilerin elde edilmesi, herhangi bir yerden erişilebilmesi yada herhangi bir yere gönderilebilmesi, veri iletiminde güvenilirlik sağlanabilmesi, güvenli depolama işlemlerinin sağlanabilmesi, veri transferinde bütünlüğün sağlanabilmesi, takip edilebilir ve raporlanabilir verilerin bulunması müşteri işletmeler açısından önem kazanmaktadır (Yıldız, 2008).

Lojistik sistemde verilerin tasarlanması ve düzenlenmesinde bazı noktalar önem kazanmaktadır. İlk olarak, veri lojistiği fiziksel akışla doğrudan bağlantılı olmalıdır. Verilerin aktarılmasında bir sorun oluşmasını önleyecek bir sistem oluşturulmalıdır. Lojistik yöneticisi, karar destek sistemleri ile operasyonel uygulamalar arasında ilişkiyi sağlayabilmelidir (Özbay ve Devrim, 2000:32).

Son olarak, farklı sistemler ile ilişki kurulabilmelidir. Ayrıca, veri lojistiği, fiziksel akış ile ilgili verinin elde edilmesi, saklanması, aktarılması ve işlenmesi işlevlerini de yerine getirmelidir. Mal ve hizmetlere ilişkin veriler gerçek durumu ne kadar çok yansıtıyorsa, o kadar çok işletmelere ve müşterilere yarar sağlamaktadır. Gerçek zamanlı olarak elde edilmiş detaylı veri, lojistik sisteminin yönetilmesi açısından çok önemli olmaktadır (Yıldız, 2008; Ersoy, 2008).

Müşteri odaklı üretimin ön planda olduğu günümüz rekabet ortamında, lojistik yönetimi, doğru ürünün doğru yerde, doğru zamanda ve doğru miktarda bulunmasını gerektirmektedir ve bu faaliyetler E-Lojistik ile sağlanmaktadır. Günümüzde lojistik hizmetlerin elektronik ortamda yapılması, firmalarla müşterileri arasındaki iletişimin daha hızlı ve sağlıklı olmasını sağlamaktadır. Böylece işletmeler, stok ve stok maliyetlerini önemli ölçüde azaltabilmektedir.

2.5.1. E-Lojistiğin Faydaları

Lojistiğe ilişkin maliyetli ağır yatırımlar sektörün doğası gereğidir. Halbuki siz eğer bu işleri sizin için yapabilecek deneyimli lojistik firmaları varsa bunları “outsourc” ettiğiniz zaman ve bu firmalarla stratejik iş ortakları şeklinde gayet uyumlu bir biçimde çalışırsa toplam maliyetleri minimize etme fırsatı bulunmaktadır. Ayrıca üretici olarak ikincil işlerle uğraşmayıp üretime odaklanılmaktadır ve üretimi geliştirmek, kaliteyi geliştirmek gibi konulara çok daha fazla zaman ayırabilmektedir (Yıldız, 2008).

Teknolojik gelişmeler sayesinde artık üreticiler, internete girerek dünyada bütün piyasalarda hammadde fiyatlarını karşılaştırabiliyor ve kendilerine ne kadar

sürede teslim edilebileceğini rahatlıkla öğrenebiliyor. Ülkemizde şu anda lojistik sektörü 3 milyar dolar civarında bir hacme sahip durumdadır.

Uzmanlar, ilerleyen yıllarda daha çok üreticinin lojistik firmalarıyla işbirliğine gireceğini ve bu hacmin Türkiye'nin potansiyeli olan 15 milyar dolara ulaşacağını belirtilmektedir (E-Lojistik, 2008). Seri üretimden müşteri odaklı üretime geçildiği günümüzde, doğru ürünün doğru yerde, doğru zamanda ve doğru miktarda bulunmasını gerekiyor. İşte e-lojistik bunu sağlamaktadır.

Artık üreticiler, devamlı müşterilerin sayısının, onlara götürülen hizmetle orantılı olduğunun bilincindedir. Lojistiğin önemi de burada ortaya çıkıyor. Alınan malı tam olarak, istenilen sürede, istenilen miktarda müşteriye ulaştırmak, üreticilerin yerine getirmesi gereken bir şart. Dolayısıyla artık şirketler, planlamalarını üretim değil, müşteri odaklı yapılmaktadır (E-Lojistik, 2008).

Amaç, talep belirsizliğinden kaynaklanan fazla stokların, taşıma planındaki dengesizliğin ve ekstra masrafların önüne geçmek. Çözüm ise lojistik hizmetleriyle, tedarik zincirinde , kaynakların en etkin şekilde kullanılması. Özellikle dünya ekonomisinin bugün ulaştığı sürat ve rekabet ortamında varolabilmek için en önemli sektörlerden birinin 'lojistik' olduğu ve olmaya devam edeceği bugün herkesin kabul ettiği bir gerçektir (E-Lojistik, 2008).

Lojistik sektörü, ABD'de gayri safi milli hasılanın % 13'nü oluşturuyor. Türkiye'de ise bu pay henüz %2dir. Türk lojistik sektörü, bugüne kadar olduğu üzere sadece milli lojistik ihtiyaçlarına hizmet vermenin ötesinde, ülke ekonomisine çok ciddi ekonomik artı değer kazandıracak uluslararası boyutta bir potansiyele sahip. Bugün Türk lojistik pazarı 4 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaşmış durumdadır.Hızlı bir artış göstermesi beklenen pazarın kısa sürede 6-7 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaşacağı tahmin ediliyor (UTİKAD, 2007; E-Lojistik, 2008).

Sektörden sektöre değişse de ortalama olarak bir ürünün satış fiyatının belirlenmesinde lojistik hizmetlerinin maliyetleri bulunduğu düşünülecek olursa, sektörün sanayi için önemi daha iyi anlaşılıyor. Üretim ve dağıtım zincirinin tüm halkaları lojistik kapsamına girdiği için lojistik global rekabette başarılı olmanın da en etkili yollarından biri olarak görülüyor. Günümüzde lojistik hizmetlerin

elektronik ortamda yapılması, firmalarla müşterileri arasındaki iletişimin daha hızlı ve sağlıklı olmasını sağlıyor. Böylece şirketler, büyük masraf kalemlerinden biri olan stok maliyetlerini azaltılabiliyor.

3. BÖLÜM

KISA VE UZUN VADEDE SORUNLARIN ÇÖZÜMÜNE İLİŞKİN YAPILAN VE YAPILABİLECEK ÇALIŞMALAR

3.1. Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Bağlamında Sorunları

Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme stratejilerini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve alt yapıdaki eksikliklere karşın Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek düzeylere erişmiştir. Rekabette lojistik hizmetlerin artan önemi ise lojistik sektörünü girişimciler açısından cazip bir yatırım alanı durumuna getirmiştir (UTİKAD, 2007; E-Lojistik, 2008).

Ulusal ve yerel birçok firma lojistik hizmeti verme yolunda önemli adımlar atmıştır. Tüm bunların yanında uluslararası ve küresel firmalar Türkiye pazarına yönelmiş, satın alma, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımları ile sektörde rol almaya başlamıştır.

Türkiye'de 1960'lı yıllarda dağıtık bir yapıya sahip olan lojistik faaliyetler, 1980'lere gelindiğinde "Malzeme Yönetimi" ve "Fiziksel Dağıtım" adı altında entegre olmaya başlamıştır. 1990'lı yılların başında malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım adı altında toplanan faaliyetler tekrar entegre olarak "Lojistik" faaliyeti oluşturmuştur (UTİKAD, 2007; E-Lojistik, 2008).

2000'li yıllara gelindiğinde ise lojistik stratejik planlama, bilgi teknolojileri, pazarlama ve satış faaliyetleri ile birlikte tedarik zinciri yönetimini oluşturmuştur. Ekonomik değişimin tedarik zinciri yönetiminde öne çıkardığı pozisyon, örneğin enflasyonun düşmesi, stokçuluktan para kazanmanın ortadan kalkması lojistiğin Türkiye'de öne çıkmasında bir başka sebep olmaktadır.

Eskiden her ay rutin artan fiyat listeleri açıklanırdı, toptancılar malları depolarına çeker o ay satmaz bir sonraki ay fiyatın artmasını beklerdi, bir süre sonra bir kısmını satıp borcunu öderdi, geri kalanı 2-3 zamla birlikte yokluk zamanında fahiş fiyatlarda satardı, yani fırsat karı beklerdi. Ekonomideki değişiklikler sonucu enflasyon tek haneli rakamlara inince anlık ihtiyaçlar doğmaya başladı. Artık firmalar tüketim durumlarına göre malı üretip lojistik depolara konumlandırmaktadırlar (UTİKAD, 2007; E-Lojistik, 2008).

Bu aşamada sipariş yönetimi işlemektedir, toptancılık ortadan kalkıp doğrudan alımlar başlamaktadır. İş karmaşıklığına sebep olan bu durumda firmalar asli görevleri olan üretimi bırakıp mal sevkıyatı ile uğraşan dev departmanlar kurmaya başlamışlardır. Firmalarda bu durum zaman kaybı ve çeşitli maliyetlere özellikle de üretimden uzaklaşmaya sebep olmuştur. Bunun sonucu olarak lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalara işi devretmek zorunda kalmışlardır.. Devretmekle kalmayıp, başka birçok görevi de lojistik firmalara yüklemişlerdir, örneğin bir firma üretmekte ya da satmakta olduğu bir malın numunesini lojistik firmaya verip, o malın tedarikinde malın kalitesiyle ilgili tüm süreçleri lojistik firmasına yaptırabilmektedir, lojistik firma kendisine verilen numune mala bakarak, deposuna gelen malı depoya kabul edebilmektedir (Sarıkaya, 2007).

Günümüzde artık aynı malın farklı marketlere parsiyel şeklinde dağıtımları yapılmakta ve burada depoyu yönetmek artık bir sanat haline gelmiştir. Önceden bir kamyonu yükleyip marketin önüne gidiliyordu. Şimdi ise her maldan istenilen adette tıra yüklenip, tırların gidiş sıraları belirlenmekte, dolular ve boşaltımlar yapılmaktadır. Mal istenilen miktarda istenilen zamanda ve istenilen yerde güven içerisinde konumlandırılmaktadır (Sarıkaya, 2007).

Lojistik sektörünün gelişmesi dış ticarete Türk işletmelerinin rekabet gücünü olumlu yönde etkilerken, istihdam sorununun çözümüne de önemli katkıda bulunmuştur. Mevcut eksikliklerin giderilmesi durumunda sektörün Türk ekonomisine katkısı çok önemli düzeylere çıkabilecektir. Türkiye'nin coğrafi konumu da, Türk lojistik sektörüne uluslararası düzeyde belli başlı oyuncular arasına girmede üstünlük sağlayan en önemli doğal rekabet üstünlüğü yaratan faktörlerden birisidir (Sarıkaya, 2007).

Türkiye'nin Avrasya coğrafyası üzerinde var olan ve yapılması planlanan kıtalararası ulaştırma ve taşıma yollarının kavşağında yer aldığı düşünüldüğünde, sektörün bu bölgenin lojistik merkezi olma şansı açıkça görülmektedir. Ancak unutulmaması gereken nokta, mevcut altyapının Türkiye'nin bu görevi üstlenmesini sağlayabilecek yeterlilikte olmamasıdır.

Fiziki ve teknolojik altyapıdaki eksiklikler yanında sektörde nitelikli iş gücüne yönelik talep de yeterince karşılanmamaktadır. Bu eksiklikler lojistik sektörünün rekabet gücünü sınırlamaktadır. Ulaştırma sektöründeki atılımların bölgedeki gelişmeler göz önüne alınarak zamanında ve yeterli olarak planlanamamasının yanında, altyapı yatırımları için gereksinim duyulan finansmanın sağlanamaması nedeniyle lojistik alanında Türkiye istenen düzeye ulaşamamıştır. Yapılan tahminlere göre Türkiye lojistik faaliyetlerin toplam hacmi yaklaşık 30 Milyar ABD doları düzeyindedir. Lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin toplam cirosunun ise 6-10 Milyar ABD Doları arasında olduğu tahmin edilmektedir (Ersoy, 2008).

En çok kabul gören tahmin 7 Milyar ABD Doları olmaktadır. Ayrıca lojistik sektörünün GSMH ya katkısının 2007 yılı itibariyle 20 Milyar ABD Doları ve istihdamın ise 1,5 milyon kişinin üzerin de olduğu tahmin edilmektedir. Bu değerler sektörün Türk ekonomisi açısından önemini açıkça ortaya koymakta, Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafyanın lojistik üssü olması durumunda başta istihdam olmak üzere ülke ekonomisine önemli ölçüde katkısını arttıracaklarını açıkça göstermektedir. Günümüzde uluslararası ticaretin hacmi giderek artmaktadır. Uluslararası ticaretin gelişmesinde, devletlerin uluslararası ticarete birbirlerine karşı uyguladıkları yüksek gümrük vergilerinin azaltılmasının büyük etkisi olmuştur. Ancak uluslararası ticarete, gümrük vergilerinin azaltılmasına veya sıfıra indirilmesine karşın, gümrük uygulamaları halen uluslar arası ticarete önemli bir maliyet kalemi olma özelliğini korumaktadır. Gümrük vergilerinin kısmen devre dışı bırakılmasına karşın gümrük uygulamalarının uluslararası ticarete halen önemli bir kalem olmasına neden gümrük uygulamalarının lojistik maliyetler üzerinde etkili olmasıdır (Ersoy, 2008; DTM, 2008).

Ülkemizin uluslararası ticarete uyguladığı gümrük vergisi oranları, özellikle AB ile imzalanan Gümrük Birliği Antlaşmasından sonra önemli azalma göstermiş ve ülkemizin ihracatında da artış olmasına karşın özellikle ithalatında önemli artış gerçekleşmiştir. Gümrük uygulamaları giderek küreselleşen ekonomi ile bütünleşmiş ve gelişen teknolojiyle basitleşmiştir. Bu kapsamda gümrük uygulamalarının uluslararası ticarete maliyeti sadece gümrük vergisi olmaktan çıkmıştır. Artık günümüzde gümrük uygulamalarının maliyetleri sadece gümrük vergisi olarak değil, etkiledikleri diğer maliyetlerle birlikte ölçülmelidir.

3.2. Lojistik Sektörü ve Mali Konular

Tasıma şirketlerinin sektörde öncü durumundaki kuruluşları, sınırlı sermayelerini verimli kullanmak amacıyla maddi duran varlıklarında yer alan araç tedariklerinde çoklukla kiralama (leasing) yoluna başvurumaktadırlar. Leasing sözleşmeleri, düzenleme şeklinde noterlikçe yapılır. Taşınır mala dair sözleşme, kiracının ikametgah noterliğinde özel sicile tescil edilir. Taşınmaz mala dair sözleşme ise taşınmazın bulunduğu tapu kütüğünün beyanlar hanesine şerh edilir. Leasing sözleşmeleri prensip olarak dört yıllık süre için düzenlenmekte olup, bu süre içerisinde feshedilmemektedir. Sözleşmelerin dört yıldan kısa süre için yapılabileceği haller şunlardır: (Kobifinans, Sektörün Temel Sorunları ve Riskleri, Kobi Finans, Kobi'lerin Danışma Merkezi, 2008).

- Teknolojik niteliği veya ekonomik yararlanma ve işletme süresi itibarıyla kullanımın dört yıldan kısa olduğu Hazine Müsteşarlığı'na onaylanan mallar

- Yurt içinde ve yurt dışında yerleşik finansal kiralama şirketleri tarafından yapılan kiralama işlemlerinde, ilk sözleşmenin devamı niteliğinde yeniden finansal kiralama sözleşmesine konu olan mallar

- Yurt içinde veya yurt dışında savaş haliyle savaşa yol açabilecek durumlar veya sabotaj, yangın, ağır kaza ve tabii afetler sebebiyle kiralama konusu malın, bu malı kiralayanın yada kiracının zarar gördüğü haller Sözleşme süresi 4 yıldan kısa olabilecek mallar.

- Turizm ve pazarlama şirketleri ile sürücü eğitimi vermek amacıyla sürücü kurslarının kiraladıkları otomobillere ilişkin leasing sözleşmelerinin ve kargo şirketleri ile bünyesinde dağıtım ve pazarlama birimi bulunan şirketlerin bu faaliyetleri için tahsis ettikleri, maksimum taşıma kapasitesi 7 tonu geçmeyen otomobil, kamyon ve kamyonetler,

- Yerli ve yabancı turistlere motosiklet kiralayan şirketlerin bu amaçla kullandıkları motosikletler

- Hava araçları

-Yük gemileri

- Uluslararası ve şehirlerarası yolcu taşımacılığına uygun otobüsler

- İş makineleri ve Kamyonlar

- Film baskı ve banyo makineleri

- Tıbbi cihazlar

- Bilgisayar ve yazıcıları ile fotokopi makineleri

2007 yılı sonunda 20 milyar dolar işlem hacmiyle kapatan lojistik sektörünün Türkiye'deki potansiyelinin 50-60 milyar dolar olduğu öne sürülüyor (Capital Dergisi, "Temkinli Büyüme Planları", Kasım 2008). Türkiye'de şirketlerin sadece dörtte birinin lojistik ihtiyaçlarını outsource (dış kaynak kullanımı) ettiğini ifade eden lojistikçilere göre, artan maliyetler şirketleri lojistik hizmetlerini outsource etmeye gün geçtikçe daha çok zorlayacaktır (Kobifinans, Sektörün Temel Sorunları ve Riskleri, Kobi Finans, Kobi'lerin Danışma Merkezi, 2008; Çancı ve Erdal, 2003).

Lojistik sektörü, üretim ve satışların değişimine bağlı olarak değişen bir sektördür. Dolayısıyla Gayri Safi Milli Hâsıla'nın (GSMH) artması sektörü büyütmekte, azalması ise küçültmektedir. Kuzey Amerika'da GSMH'nın yüzde 10'unu, Avrupa'da yüzde 11'ini, Türkiye'de ise tahminen yüzde 13'ünü lojistik sektörünün oluşturduğu hesaplanmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003).

Buna göre Türkiye'deki potansiyel lojistik pazarının yaklaşık 50-60 milyar dolar olduğunu söylemek mümkündür. Ancak bu büyüklük tüm lojistik giderleri ifade etmekte olup, gerçek lojistik sektörünün pazar büyüklüğünü göstermemektedir. Lojistik faaliyetlerin yüzde 75'i halen üretim ve satış şirketlerinin kendi iç bünyelerindeki kaynaklar tarafından karşılanmakta, sadece yüzde 25'inde dış kaynak kullanımı(outsourcing) yoluna gidilmektedir (Capital Dergisi, "Temkinli Büyüme Planları", Kasım 2008).

Dolayısıyla sektör pazar büyüklüğünün 2007 yılı itibariyle 20 milyar dolar olarak gerçekleşmesi de bu yüzdendir. Lojistik, ülke ekonomileri için vazgeçilmez bir sektör olup, bunu gören ülkelerin öne geçtikleri, fark edemeyenlerin ise geride kaldıkları söylenebilir. Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafi bölge ve ekonomik potansiyeli ile kendini çevreleyen ve 350-400 milyonun yaşadığı bir ekonomik pazara lojistik hizmet verecek tek ülke konumunda olduğu düşünülürse, ilkeler ve politikalar doğru belirlenirse, ekonomide kimsenin tahmin edemeyeceği bir gelişme yakalanabilir. Yapılması gereken ilk şey, bu sektörün ne kadar önemli olduğunun farkına varılmasıdır (Çancı ve Erdal, 2003; Erdal, 2005).

Lojistik sektörü reel ekonominin atardamarlarından biri olarak kabul edilir. Sektörde kendi kamyon ve kamyonetiyle çalışanlar ayrıldığında bile onbinlerce şirketin, ortaklığın ve kişinin depocu, uluslararası taşımacı ve nakliyecisi olarak sektörün farklı birimlerinde çalışmaktadır. 2007 yılına bakıldığında büyük cirolu firmaların önceki yıla göre % 25 büyüdüğü belirtilmektedir (Capital Dergisi, "Temkinli Büyüme Planları", Kasım 2008). Oysa orta ve küçük ölçekli şirketlerde bu oran çok daha azdır. Bu da; kurumsallaşan, iş yapış şekillerini değiştiren bazı şirketlerin de pastadan daha fazla pay alabileceğini göstermektedir (Çancı ve Erdal, 2003; Erdal, 2005; Ersoy, 2008).

3.3. Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Zayıf ve Güçlü Noktaları

Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri vardır. Türkiye, dünya coğrafyası üzerindeki konumu, sahip olduğu genç ve dinamik nüfusu ve lojistik sektörüne verilen önem ve yatırımlar sayesinde lojistik sektöründe

dünyada önemli bir lojistik üs konumuna gelebilecek bir potansiyele sahiptir. Ancak global rekabetin artması, ulusal talep ve iş potansiyelinin yeterince kullanılmaması, karayolunda mevcut firma ve araç sayısının mevcut iş kapasitesine göre az olması, yetişmiş kalifiye insan gücünün sınırlı sayıda olması, işletme yönetiminde aile şirketi anlayışının hâkimiyeti, Türkiye'deki lojistik sektörünün gelişme hızını kesmektedir (Çancı ve Erdal, 2003; Erdal, 2005; Ersoy, 2008).

Ayrıca ulusal ve uluslararası gümrük ve ulaştırma mevzuatları başta olmak üzere mevzuat ve dokümantasyon konusunda yeterli tecrübeye sahip kalifiye elemanın sınırlı sayıda oluşu, kayıt dışı ekonomi ve eşit olmayan iş anlayışının yaygın olması da Türk lojistik sektörünün gelişme hızını kesen nedenler arasında yer almaktadır (Kobifinans, Sektörün Temel Sorunları ve Riskleri, Kobi Finans, Kobi'lerin Danışma Merkezi, 2008; Erdal, 2005).

- Üretim ölçekleri küçüktür ve üreticiler kendi işlerini kendi araç ve depolarında kendileri yöneterek gerçekleştirmektedirler. Bu da lojistik hizmetlerden artı değer elde edilmesini zorlaştırmaktadır.

- Yürürlükte olan 4925 sayılı kanun ile ilgili eksiklikler bulunmaktadır.

- Üretim ve tüketimin aynı coğrafyada yapılması uzun mesafe taşıma yapılamamasına yapılsa da pahalıya mal olmasına neden olmaktadır.

- Karayollarında kullanılan araçlar eski ve verimsiz kullanılmaktadır. Günlerce fabrika kapısında yük almak için bekleme yapan şoförler vardır.

- Demiryolları taşımacılığı sadece dökme yük için ve ağırlıklı olarak devlet ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır. Vagon sayıları yetersiz ve işletme hızı yavaştır. Demir yolları eski ve genellikle yek hatlıdır. İstasyonlarda yük depolanıp saklanabilecek alan ve ekipman bulunmamaktadır.

- Limanlar aynı bölgeye yapılmış ve birbirine bitişik küçük kapasitelilerdedir. Bu da liman hizmetlerinin pahalı olmasına neden olmaktadır.

- Hava taşımacılığında milli hava yolumuz zayıflamıştır. Genellikle Lufthansa olmak üzere yabancı kargo şirketleri hava yükünü taşımaktadırlar.

- Lojistik sektöründe yönetici olarak çalışacak tecrübeli eleman eksikliği vardır. Alt seviyedeki elemanlar ise bilgileri yetersiz ve tecrübeleri azdır.

- Türk şirketleri genellikle aile şirketleri olmasından dolayı kurumsallaşmamışlardır ve şirket birleşmelerine sıcak bakılmamaktadır. Bu da ölçeklerin büyümesini engellemektedir.

- Hizmet alan şirketler lojistiğe taşımacılık olarak bakmakta ve kısa süreli bağlayıcı kontratlarla lojistik kuruluşlarını zor durumda bırakmaktadır.

- Bilgi teknolojilerinin kullanım oranı düşüktür. İş potansiyelleri de bu yatırımı karşılamaktan uzak kalmaktadır.

-İthalat ve ihracat formaliteleri, gümrük işlemleri son derece karışıktır bu nedenle bu konuda uzmanlık ve yerel bilgi gerektirir. Eğitimli personel yetersizliği; sektörün Türkiye’de yeni olmasından kaynaklanan, gerekli donanım ve alt yapıya sahip kalifiye eleman sıkıntısı mevcuttur. Yetişmiş nitelikli eleman potansiyelinin yabancı sermayeli şirketlerde istihdam edilmesi sorunu Türk lojistik sektörünü bu anlamda zorlamaktadır.

-Bilişim ve teknolojik altyapı eksiklikleri; Türkiye’de lojistik sektörüne yatırımların yeni olmasından kaynaklanan altyapı ve bilişim eksikleri.

-Demiryolu ağlarının bakımsız ve yetersiz olması nedeniyle demiryolu taşımacılığının gelişmemesi; demiryollarının bakımsız oluşu ve devletin yeterince demiryollarına yatırım yapmaması demiryolu taşımacılığını azaltmıştır. Mevcut demiryollarının düşük olan fiziki standartları yeterince düzeltilememiş, artan maliyetler ile paralel gelir artışı yaratılamamıştır.

-Kombine taşımacılıktaki yetersizlikler; kombine taşımacılığın en ekonomik şeklinin dünyada denizyolu-demiryolu olduğu halde özellikle uzun mesafeli uluslararası taşımalarda, denizyolu-demiryolu kombine taşıma sisteminin halen yeterince geliştirilmemiş olması.

- Yaşlı taşıt filosu; Türkiye’de daha önceden devlet tarafından verilen yatırım teşviklerine istinaden çok sayıda araç alınması nedeniyle mevcut taşıtların günümüz itibariyle eskimiş olması.

- Sektörde çok sayıda nakliyecinin bulunmasından kaynaklanan rekabet sorunu; lojistik sektöründe maliyetlerin müşteri tarafından tercih sebebi olmasından dolayı sektörde çok fazla nakliyecinin olmasına neden olmakta buda lojistik faaliyetleri tam anlamıyla gerçekleştiren büyük firmaları ekonomik anlamda dar boğaza sokmaktadır.

- Yasal düzenlemelerdeki eksiklikler ve akademik araştırmaların yetersiz oluşu; Gümrük Mevzuatındaki maddelerin çok olmasından kaynaklanan karışıklık.

- Atıl kapasite ile çalışma; lojistik sektöründe bazı dönemler itibariyle taşımacılığın diğer aylara nazaran yavaşlaması sektörde yer alan firmaları olumsuz yönde etkilemektedir.

- Yeterli sayıda araç ve ekipmanın maddi yetersizliklerden dolayı tedarik edilememesi; taşımacılıkta kullanılan araç ve ekipmanların (örneğin forklift gibi) pahalı olmasından dolayı sınırlı sayıda oluşu

Türkiye’nin Lojistik Konusundaki Güçlü Noktaları (Kobifinans, Sektörün Temel Sorunları ve Riskleri, Kobi Finans, Kobi’lerin Danışma Merkezi, 2008; Erdal, 2005).

- Güçlü araç filosu.

- Asya Avrupa arasında köprü konumunda olma.

- Pazar potansiyeli.

- Sektörün Operasyonel gücü.

- Stratejik ve coğrafik konum.

- Tüm Avrupa ve Türkî Cumhuriyetlerinde aktif faaliyet içinde olunması.

- Çevre ülkelerdeki ticaret potansiyeli.

- Ucuz işçilik.
- Sektörün genç dinamik olması.
- Yabancı sermaye yatırımları.
- Lojistik alanda lise, üniversitelerde nitelikli eleman yetiştirme çabası.
- Dünyanın en önemli enerji yolları üzerinde bulunulması.
- Hızla artan dış ticaret.

3.4. Firmaların Rekabetçi Yapılanması ve Lojistik

20. yüzyılın sonlarında sosyal, ekonomik, politik ve kültürel alanda dünyada esen değişim rüzgarları; devletleri, şirketleri ve bireyleri hızla etkisi altına alarak, küreselleşme dediğimiz yeni bir dünya düzeninin kurulmasına yol açmıştır. Bugün hiçbir ülke bu değişimin dışında kalmak şansına sahip değildir. Bunun bilincine varan ülkeler, sınırların ortadan kalktığı pazarlarda ulusal ekonomilerini rekabet yarısında öne geçirmek, diğer yandan rekabet güçlerini arttırmak için ekonomik işbirliğine ve bölgesel birleşmelere ağırlık vermeye başlamışlardır.

Ülkelerin bu politikaları, ülkelerden öte firmaların rekabetini ortaya koymuş, firmaları rekabetçi ortamda ayakta kalabilmek için yenilikleri takip etmeye, teknolojik değişim, gelişimleri üretim süreçlerine dahil etmeye, benzersiz pazarlama stratejileri belirleyip uygulamaya yönlendirmiştir.

Küreselleşme, dünya ticaretini serbestleştirmiş ve ülke ekonomilerinden öte firmaları fiyat ve kalite açısından birbirleri ile ciddi düzeyde rekabet eder hale getirmiştir. Türkiye de 1980 li yıllarda liberalizasyon sürecinin başlamasıyla oluşan rekabet ortamı, 1996 yılından itibaren yaşanan Gümrük Birliği süreciyle daha da yoğunlaşmıştır. Bu süreç Türk sanayinin ve işletmelerin güç kazanmasında etkili olmuştur. Avrupa pazarına mal satmak isteyen yabancı yatırımcılar Türkiye'nin Gümrük Birliği anlaşmasını imzalamasının ardından ülkemizde yatırım yapmaya

başlamışlardır ki bu Türkiye ekonomisinde niteliksel bir dönüşüm oluşturmuştur (OGÜ, 2004).

Bu dönüşüm sürecinde rekabet gücü, küreselleşmenin yoğunlaştırdığı rekabetçi ortamın bir ürünü olarak önem kazanmıştır. Rekabet gücü, her ne kadar makro ekonomik açıdan ülkelerin rekabet gücünü belirleyen bir gösterge olarak bilinse de aslında mikro ekonomik üretici birimlerin firmaların- uluslararası piyasada rekabet yönünden üstünlüklerini karşılaştırmalı olarak ortaya koyan bir kavramdır (OGÜ, 2004).

Mikro iktisadi açıdan rekabet edilebilirlik kriterleri göz önüne alındığında, firmaların ürün maliyetleri, fiyat ve kalitesi uluslararası düzeyde rekabet edilebilirliğini ortaya koymaktadır. Ülkeler açısından söz konusu olabilecek rekabet ise yalnızca bir tür kuruluş yeri rekabetidir. Türkiye'nin bu rekabetçi ortamda yerine baktığımızda dünya ekonomik forumunun her yıl hazırladığı küresel rekabet raporunun 2006-2007 sayısında Türkiye'nin, küresel rekabet endeksi sıralamasında 12 basamak ilerleyerek 125 ülke arasında 71. sıradan 59. sıraya çıktığı görülmektedir (İTO, 2006).

Mikro ekonomik açıdan bu rekabetçi gücün sürdürülmesi ve artırılması için firmaların hız, maliyet, fiyat, kalite, farklılık dörtgenini tamamlayabilen pazarlama fonksiyonu lojistiği teknoloji desteği altında ve doğru olarak kullanması büyük ölçüde önem taşımaktadır.

Örneğin; uluslararası pazarda faaliyet gösteren otomotiv sektöründe yer alan bir işletmeyi ele aldığımız zaman, işletme yurtiçinden ve yurtdışından otomobil parçaları getirecektir. Gelen bu malzemeler, işletmenin kuracağı özel (fiktif) antrepoya konacaktır. Yurt içi malzemeler ise belirlenecek tedarikçilerden alınacak olup, parça çeşidi sayısı yaklaşık 4-5 bindir. Otomotiv parça tedarikçilerinin önemli bir kısmı Kuzey ve Güney Marmara, bir kısmı ise Ege'de ve çok daha az kısmı İç ve Doğu Akdeniz bölgelerinde bulunmaktadır.

Üretilen ürünler ise yurtiçinde bayiler yoluyla satılacak olup, satışların diğer kısmı ise ihracat ağırlıklı olacaktır. Görüldüğü gibi; lojistik zincir akısı mal ve hizmetlerin pazara ulaştırılması dolayısıyla rekabet ortamında yer almasında önemli

bir aşamayı oluşturacaktır ve bu zincirde uygulanacak çeşitli stratejiler sonucu elde edilecek lojistik değerler ürün ve hizmetlere müşteri açısından önemli olan katma değerler eklenmesini sağlayarak şirketlerin rekabetçi bir şekilde yapılanması ve bu yapılanmayı sürdürmesinde etkili olacaktır (LODER, 2008).

Değer zinciri konusunda ise şunlar ifade edilebilir. Bir ürün veya hizmetin ilk satıcıdan son kullanıcıya, hammaddeden rafa konan mallara kadar nasıl hareket ettiğini gösterir. Bu sürecin her aşamasında ürün ya da hizmete değer katılır ya da katılması beklenir. Amaç olabildiğince az maliyetle fazla değer katmak ve değer alışını ile satış fiyatları arasında fark yaratmaktır. Bir işletmede yerine getirilen değer faaliyetleri temel ve destek faaliyetleri olmak üzere ikiye ayrılır (Çancı ve Erdal, 2003: 25-28).

Temel faaliyetler ürün ve hizmetlerin fiziksel olarak üretimi ve işletmenin müşteri için değer oluşturan ürün ve servislerinin dağıtımını ile ilgilidir. Bunlar iç lojistikler, operasyon, dış lojistikler, satış, pazarlama ve servisleri içerir. İç lojistikler üretim için dağıtılacak materyallerin alımı ve depolanmasını içerir. Operasyonlar girdileri bitmiş ürünlere çevirir (Çancı ve Erdal, 2003: 25-28).

Dış lojistik ise ürünlerin depolanmasını ve dağıtılmasını içerir; pazarlama ve satış, pazarın dış görünümü ve genel durumuyla, işletmenin teknolojisini gelişmiş teknolojilerle aynı seviyeye getirmek için pazarlama faaliyetlerinin koordinasyonu, değer avantajı kazanmak için gerekli bilgilerin sağlanması, satış, promosyon faaliyetlerini içerir. Servis aktiviteleri: işletmenin ürün ve servisleri için bakım ve onarımları içerir (Çancı ve Erdal, 2003: 25-28; İTO, 2006).

Destek faaliyetleri ise temel faaliyetlerin sunumunun imkânını sağlar ve organizasyon danışmanlığı ve yönetimini, insan kaynaklarını, teknolojiyi ve girdinin satın alınmasını içerir. Günümüzde birbirine benzer nitelikte mal ve hizmetler üreten firmalar için üretim maliyetleri yaklaşık değerler arz etmektedir.

Teknoloji kullanımı, Ar-ge faaliyetleri ve belli standartta ürün kalitesini korumak için yapılan faaliyetlerin maliyetlerinden kısmının imkansız olması nedeniyle işletmeler maliyetlerini düşürmek için yüzlerini değer zincirine çevirmişlerdir ve lojistik değer zincirinde hem maliyet tasarrufu hem de stratejik

etkinlik sağlanabilecek stratejiler uygulanarak rekabet üstünlüğü yaratacak farklılık oluşturulabilmektedirler (Çancı ve Erdal, 2003: 31-34; İTO, 2006).

Sonuç olarak, doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırılmasını hedefleyen lojistik, ürün ve hizmetler için önemli bir değer yaratıcı faaliyeti oluşturmaktadır. Ülkelerin uzun dönemli rekabetçi üstünlüğünün gerçekleştirilmesinin ardında müşteri tatmini ile birlikte düşük maliyetleri de hedefleyen lojistik stratejilerinin geliştirilmesinin büyük bir önemi bulunmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003: 31-34; İTO, 2006).

3.5. Türkiye’de Lojistik Sektörünü Geliştirmek Amacıyla İzlenmesi Gereken Stratejiler

Lojistiğin gelişmesi, ülkelerin lojistik olanak ve yeteneklerine bağlıdır. Ülke ve bölge bazında yapılan lojistik değerlendirmeler önemlidir, çünkü dünyanın bazı bölgeleri başarılarında önemli paya sahip mükemmel lojistik olanaklara sahip iken diğer bölgeler bu özelliklerden yoksundur.

Lojistikte bölge değerlendirmesi coğrafik, fiziksel ve kurumsal altyapıya göre yapılmaktadır. Bu tür değerlendirmeler lojistiğin gelişmesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemelere ışık tutmaktadır. Türkiye’de lojistik sektörünü geliştirmek için sektörel anlamda izlenebilecek stratejiler ulaştırma alanına, bilişim sektörüne, bankacılık ve sigortacılık alanına yönelik olarak incelenebilir. Bu stratejilerden bazıları; (Çancı ve Erdal, 2003: 29-31; Erdal, 2005).

a) Ulaştırma alanına yönelik izlenmesi gereken stratejiler:

- Uygun bölgelerde şirketlerin ulusal demiryolu ulaşım ağına bağlanması, istasyon işletimi ve demiryollarının kullanılması teşvik edilmeli ve kolaylaştırılmalıdır.

- Belirlenen havayolu, denizyolu limanları ile demiryolu aktarma istasyonları büyük kapasiteli taşıtlara, yüksek hızla, güvenli ve en verimli bir şekilde hizmet veren ve özel lojistik şirketler ile gümrük gibi kamu kurumlarının içinde

çalışabileceği şekilde lojistik alanlar (lojistik park) düzenlenmeli ve plan kararlarına bağlanmalıdır.

- Ana ulaştırma koridorları üzerinde uygun kapasite ve hizmet çeşitliliğinde organize lojistik bölgeler oluşturulmalı, gümrükleme, depolama, taşımacılık vb lojistik hizmetlerin tek merkezden alınması sağlanmalıdır.

- Kalkınmada öncelikli bölgelerin ulaştırma alt yapısı lojistik bakış açısıyla planlanmalıdır.

- Ulaştırma taşıtlarına yönelik olarak, Yatırım Teşvik Mevzuatı çerçevesinde filo yenileme girişimleri teşvik edilmeğe devam edilmelidir.

-Lojistik sektöründe özellikle maliyet, hız, güvenlik ve esneklik etmenleri açısından, coğrafik özellikler de dikkate alınarak, tüm taşımacılık türleri, uygun entegrasyon ve kombinasyonlar dahilinde kullanıma sunulmalı, kombine ve transit taşımacılık olanakları artırılmalıdır.

- Ülkemizin en uygun kombine ve transit taşımacılık hatları belirlenmelidir.

- İnternet altyapısı sürekli geliştirilmeli ve E-devlet, e-belge uygulamaları hızla yaygınlaştırılmalı ve desteklenmelidir (e-vergi, e-tescil, e-sözleşme, e-imza, e-beyanname gibi)

-Elektronik ticaret desteklenmelidir.

- Gümrük otomasyonu çalışmaları devam etmeli, taşımacılık ve lojistik şirketler ile entegrasyonu sağlanmalıdır.

b) Bilişim ve iletişim sektörüne yönelik uygulanması gereken stratejiler: (Çancı ve Erdal, 2003: 29-31; Erdal, 2005).

-Araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği (uydu haberleşmesi, GPS, akıllı ulaştırma sistemleri) artırılmalıdır.

-Kamu kurumları ile iletişim elektronik ortama taşınmalı yetki belgesi, taşıt kartı vb. belgelerin elektronik ortamda verilmesi sağlanmalıdır.

c) Sanayi bölgeleri ve sanayi sitelerine yönelik uygulanması beklenen stratejiler: (Çancı ve Erdal, 2003; Erdal, 2005).

- Her organize sanayi bölgesinde ve küçük sanayi sitelerinde ana taşıma yollarına kolay bağlanan, büyük hacimli ve organize taşıma, depolama ve katma değerli hizmetler veren lojistik merkezler için yer ayrılmalı ve özel lojistik şirketler tarafından işletilmelidir.

-Organize Sanayi Bölgeleri lojistik merkezleri arasında iletişim, planlama ve koordinasyonun sağlanmasına yönelik bir yapılanma gerçekleştirilmelidir

d) İç ve dış ticarete yönelik stratejiler: (Çancı ve Erdal, 2003; Erdal, 2005:35-44).

- Transit ticaret geliştirilmelidir.

- Taşıma güzergâhı ve taşıma türü bazında dış ticaret dengelenmeye çalışılmalı, boş araç dönüşü ve boş kap nakli en aza indirilmeğe çalışılmalıdır

- Ülke içi üretim - tüketim dengesi sağlanarak lojistikte verimlilik artırılmalıdır.

- Komşu ülkelerle olan ticaret canlandırılmalı, bu ülkelerin serbestleştirme ve alt yapı çalışmalarına destek olunmalı, ortak şirketler teşvik edilmeli ve lojistik entegrasyonlar sağlanmalıdır.

- Lojistik faaliyetlerin Anadolu'ya yayılması teşvik edilmelidir.

- Kamu kurum ve kuruluşlarının lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı (outsourcing) teşvik edilmelidir.

- Dış ülkelerde ihracatçı birlikleri yoluyla depolama tesisleri kurularak bu ülkelerde sürekli ürün bulundurma konusunda bir avantaj oluşturulmalıdır.

Lojistik sektörünün gelişmesi dış ticarete Türk işletmelerinin rekabet gücünü olumlu yönde etkilerken, istihdam sorunu çözümüne de önemli katkıda bulunmuştur. Türkiye'nin coğrafi konumu, Türk lojistik sektörüne uluslar arası düzeyde belli başlı oyuncular arasına girmede üstünlük sağlayan en doğal rekabet

üstünlüğü yaratan faktörlerden birisidir. Mevcut eksikliklerin giderilmesi durumunda sektörün Türk ekonomisine katkısı çok önemli düzeylere çıkabilecektir.

Sektör çevrelerinde hedef olarak, 2012 yılına kadar Türkiye'nin üç kıtanın lojistik üssü olmasına doğru hızla ilerlemektedir. Ayrıca Türk lojistik sektörünün ulusal ekonomik performansın üzerinde hareket edebilen, sürekli artı değer yaratan ve hizmet ihracatı yapan bir sektör olarak ülke ekonomisine sağlayacağı katma değer 45 milyar dolar olması planlanmaktadır. Bu pazardaki büyüme hızının yüksek olması, yurtdışındaki lojistik şirketlerinin de Türkiye'ye olan ilgisini artırmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003; Erdal, 2005:35-44).

Lojistik alt yapısında olan eksiklikler tamamlandığında Türkiye Avrupa'nın en doğu ucunda bir ülke olacak ve Avrupa'ya giren ve çıkan mallar tamamen Türkiye üzerinden çıkacaktır. Ayrıca denizden demiryollarına ve karayollarına aktarma yapabilecek bir noktada olması dağıtım merkezleri ve depolarla lojistik köylerin yapılması gündeme getirecektir.

SONUÇ

Günümüzde tüm şirketler bir yandan değişen piyasa koşullarına ayak uydurmaya çalışırken bir yandan da finansal yapılarını güçlendirmek ve küresel pazarda hizmet verebilmek amacı ile yeni oluşumlara dâhil olma çabaları içindedir. Bunun için en çok tercih edilen oluşum modelleri ise birleşmeler ve satın almalarıdır. Şirket, hizmet vermek istediği ülkedeki sektörü ve sektör içinde yer alan firmaları inceledikten sonra amaçlarına en uygun şirketi belirlemekte ve daha sonra da birleşme ya da satın alma yoluyla yeni bir şirket yaratmaktadır.

Küreselleşme olgusu ile birçok pazar ve sektörün olması, son dönemde lojistik sektörünü de oldukça fazla etkilemiş ve sektörde yeni oluşumların ve yeni yönetim şekillerinin belirlenmesine sebep olmuştur. Bugün nakliyeciler olarak anılan şirketler lojistik sektörüne giren kavramlar içinde eriyerek yeni kavramlar olarak ortaya çıkmış; sonucunda 3PL ile 4PL şirketler tanımına giren firmalar olarak ele alınacak şekilde sınıf değişmişlerdir. Firmalar aynı zamanda müşteri yelpazesinin genişlemesi ile pazara daha çok mamulü daha kısa sürede ve daha güvenli şekilde müşteriye ulaştırma zorunluluğu hissetmekte; buna bağlı olarak, işletmeler lojistik faaliyetlerini bu konuda uzmanlaşmış özel lojistik şirketlerine devretmeye başlamışlardır.

Türkiye, coğrafi konumunun getirdiği avantajları lojistik üs olma yolunda kullanamamaktadır. Konum itibarıyla kendi coğrafyasındaki mevcut ve potansiyel pazarlara dağıtım yapabilecek durumda olan Türk lojistik sektörünün yaşadığı en büyük sorunlardan biri, yasal düzenlemelerdeki eksikliklerdir. Türkiye'nin yasalarını yeniden düzenlemesi, planlı yatırımlara yönelmesi ve bunları teşvik etmesi durumunda bulunduğu bölgedeki üçüncü ülkelerin mallarını taşıyarak mevcut iş hacmini çok genişletmesi mümkündür. Bu genişleme sektörü de olumlu etkileyecektir.

Türkiye'yi ekonomik kalkınma ve istihdam açısından oldukça destekleyen lojistik sektörünün gelişiminde en önemli unsur bilişim ve altyapı eksikliklerinin tamamlanmasıdır. Lojistik etkinliğin en önemli unsurlarından biri bilgi akışıdır.

Bilgi akışının tam olarak sağlanması ve sektörde nakliyecilerin taşıma esnasında bir malın nerede olduğunu sürekli olarak izleyebilmeleri hem güvenlik hem de iş akışı açısından çok önemlidir. GPRS ile araçların elektronik ortamda nerede olduğunun izlenebilmesi lojistikte bilişim altyapısının bir örneğidir. Sektörde faaliyet gösteren birçok firma artık sadece nakliye ile uğraşmamakta, müşterinin taleplerini tam anlamıyla karşılayabilmek için lojistik zincirini oluşturan her halkayı yani her faaliyeti belli ücret karşılığında müşteriye sağlamaktadır. Örneğin eskiden lojistik doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırma faaliyeti olarak adlandırılmaktaydı.

Günümüzde ise malın üretim bandından çıktıktan sonra paketleme(ambalajlama), etiketleme, barkodlama, depolama, stokta bekletme-kontrol etme, taşınacak malı sigorta ettirme, nakliye hatta gümrükleme işlemlerini bile lojistik firmaları üstlenmektedir. Bu sayede lojistik firması ile anlaşılan ithalat ya da ihracatçı, malı nakliyeciyeye teslim ettikten sonra maliyetlerini azaltarak iş kontrolü yapmadan taşıma faaliyetini başlatmaktadır.

Türkiye’de lojistiğin geliştirilmesi için çözüm getirilmesi gereken bir diğer sorun ise ulaşım altyapısında ihtiyaç duyulan yapılanmanın tamamlanmasıdır. Ulaştırma sektöründeki altyapı eksiklikleri Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda olan Türkiye üzerinden yapılan taşımacılığın gelişmesine engel oluşturmaktadır. Transit taşımacılık önündeki bir diğer olumsuzluk ise, modern yük-bilgi ve dağıtım sistemlerinin uygulanmamasıdır.

Dış ticaretin bölgesel dağılımı ve sektörel yapısı dikkate alındığında, mevcut taşıma biçimlerinden birinin bir diğerini ikame etmesinin kısa ve orta vadede imkân dâhilinde olamayacağı, bu nedenle Türkiye’nin sahip olduğu ulaştırma alt yapısının değişmeyeceği ve dış ticarete taşımacılıkta denizyolu ve karayolunun ağırlığının devam edeceği düşünülmektedir. Aslında, taşıma biçimleri birbirinin alternatifi olarak görülmemeli, uluslararası piyasalara açılımda ülkemiz için en ekonomik taşıma biçiminin kombine taşımacılık olduğu gerçeğinden hareketle genel bir ulaştırma stratejisi içerisinde en ekonomik taşıma biçimlerini birbiriyle uyumlu hale getirmek gerekmektedir.

Ayrıca, kombine taşımacılığın en ekonomik şeklinin dünyada denizyolu-demiryolu olduğu ve Türkiye’de halen limanlardan gerçekleştirilen taşımaların yaklaşık %95’inin karayolu ile yapıldığı dikkate alınarak, özellikle uzun mesafeli uluslar arası taşımalarda, denizyolu-demiryolu kombine taşıma sisteminin geliştirilmesi yönünde çalışmalar yapılmalıdır.

Türk lojistik sektöründe araç ve ekipman yetersizliklerinin olması sektöre darbe vuran bir diğer önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Mevcut taşıt filomuzdaki araçların yaşlı ve sayısının az olması, limanlarımızda yaşanan eksiklikler, atıl kapasiteye sahip bakımsız demiryollarımız Türkiye’de lojistiğin gelişme hızının önünü kesmektedir. Limanlarda geçişlerin sorunsuz olması için gerekli düzenlemelerin yapılması sorunsuz geçişin sağlanması için şarttır.

Limanların, ithalat ve ihracat yüklerinin depolanıp saklanmasına uygun nitelik ve nicelikte hizmet verecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması gerekmektedir. Limanların dünya ulaşım yolları ağı içerisinde yer almasını istinaden yönetim biçimi ve hizmet anlayışı yönünden de yapılandırılması önem arz etmektedir.

Türkiye’de lojistik sektöründeki değişimi yakalayan firmalar küreselleşmenin yarattığı etki ile yabancı firmalar ile ortaklık kurarak güçlerine güç katacaklar, bu sayede bütünleşmeden fırsat yaratan firmalara dönüşerek bu zamana kadar yarattıkları değerler içinde büyüyerek sürecin içinde kalmaya devam edeceklerdir.

KAYNAKÇA

Akgündüz, M., “Gümrük Birliği Öncesi ve Sonrasında Türkiye ve AB Ülkeleri Arasındaki İthalat ve İhracat İlişkileri ”<http://www.tcmb.gov.tr/yeni/iletisimgm/mustafaakgunduz.pdf>

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

Aktürk, İ., (1997): “The Relations of Turkey and the European Union and the Developments in the Customs Union”, Süleyman Demirel Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, Sayı: 2, Güz

Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası, (1992): Türkiye'nin Dış Ekonomik İlişkilerinde Yeni Ufuklar Uluslararası Semineri, 25 Şubat 1992, İstanbul.

“Avrupa Birliği Sektörel Gelişmeler ve Müzakere Süreci”, http://www.musiad.org.tr/abbulteni/musiad_turkiye_ab_bulteni_27.pdf

Avrupa Komisyonu, (2004): Avrupa Komisyonu 2004 Yılı İlerleme Raporu, Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği Avrupa Birliği'nin Ortak Ticaret Politikası. <http://www.deltur.cec.eu.int>

“AB Katılım Süresinde Lojistik Sektörü”,<http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=19068&nid=5842>

“AB Sürecinde Lojistik Sektörü”, <http://www.tim.org.tr>

“Avrupa Birliği ve Türkiye Dış Ticaret Rakamları”, www.dtm.gov.tr

“AB Sürecinde Lojistik Sektörü”, www.geocities.com/yazi

Bayar,G., “Dünya Ekonomisinin Görünümü”,http://www.fore_igntrade.gov.tr/ead/DTDERGI/nisan2005/Guzin.htm

Barbaros, R. F. (2004): “Küreselleşme Sürecinde Devletin Rolü: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme”, 2004 Türkiye İktisat Kongresi Tebliğ Sunuşları Kitapçığı, DPT, İzmir.

Birdoğan B., (2004): Lojistik Yönetimi Ve Lojistik Sektör Analizi, İstanbul.

Capital Dergisi, “Temkinli Büyüme Planları”, Kasım 2008

Civelek, U.,2007 : “Güncel Ekonomik Sorunlar: Dünya Ekonomisi”

Council of Supply Chain Management Professionals, <http://www.cscmp.org>

Çağlıyan, V., (2002): “Küresel Rekabet Ortamında Tedarik Zinciri Yönetimi”, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Çancı M.ve Erdal M. , (2003): Lojistik Yönetim, UTİKAD, İstanbul

Çeşmecioglu, S. (2001): Beyaz Eşya Sektörü Araştırması, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul: <http://www.ito.org.tr/ITOPortal/Dokuman/15.11.pdf>

Çınar, T., “Aktif Bir Demiryolu Politikası Saptanmazsa Türkiye, Uluslararası Ulaşım Sistemlerinden Dışlanabilir”, [http://www.dusunenadam.com.tr/demiryol\(1-2-3\).htm](http://www.dusunenadam.com.tr/demiryol(1-2-3).htm)

Çil, İ. (2002): “Bilgi Tabanlı Karar Destek Sistemleri” Endüstri Mühendisliği Dergisi, Sayı:1, Şubat

Dotto, S. (2002): Avrupa Birliği'nin Gümrük Birliği, Malların Serbest Dolaşımı, Ortak Dış Ticaret Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu, İktisadi Kalkınma Vakfı, İstanbul

DTO, (2007): Deniz Sektörü Raporu, İstanbul.

DPT, (2001): Ulaştırma, 8.BYKP, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, DPT:2586-ÖİK:598, <http://www.dpt.gov.tr>.

DTM, (2004): Türkiye'nin Üyeliğinin AB'ye Muhtemel Etkileri, DTM Yay, Ankara.

DTM, (2005): <http://www.dtm.gov.tr/ab/rakamlar/ditcare.htm>

DTM, "Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi", Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler Dergisi, Sayı:5, www.dtm.gov.tr

DTM, "Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi", Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler Dergisi. Sayı:5, www.dtm.gov.tr.

DTM, (2007): "2007 Yılı Ekonomik Gelişmeleri", www.dtm.gov.tr

DTM, (2000): "Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Önemi", Sayı.5

Demir, H. ve Gümüsoğlu, Ş., (1998): Üretim ve Lojistik Yönetimi , Beta Yayınları, 5. Baskı, İstanbul.

ERNST & YOUNG, IBS Research & Consultancy , "Türkiye Lojistik Sektör Araştırması" , Power Dergisi Eki, 2002

"E-Lojistik", <http://www.kykonline.com/content/view/115/66/>

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı."2006 Yılı Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Faaliyet Raporu",Ankara:2006).

Erdal M., "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Önündeki Engeller ve Fırsatlar", www.bilgiyonetimi.org.

Erdal, M., (2005): Küresel Lojistik, UTİKAD, İstanbul

Ekren, N., (1986): Uluslar arası Bankacılık ve Türkiye Örneği, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul

Ersoy, Ş. (2006): Lojistik ve Türkiye'nin Konumu, www.turktrade.org.tr

Ersoy, M. “ E-Dönüşüm ve E-Lojistik”,<http://www.msnbc-ntv.com.tr/news/221435.asp>

Ersoy, Ş, (2006): Türkiye’de Adım Adım Lojistik, Logistical Dergisi, Sayı 2.

Ersoy, M., “Lojistik ve Türkiye’nin Önemi”, <http://www.turktrade.org.tr>

European Commission, (2001): European Transport Policy for 2010: Time to Decide, White Paper.

Eymen, U.Erman (2007): Tedarik Zinciri Yönetimi, Kalite Ofisi Yayınları

Freight Logistics and Transport Systems in Europe, European Council of Applied Sciences and Engineering 2005 , www.euro-case.org/Activities/Freight_FinalRaport.pdf , Erişim : 08.02.2006.

Geleceğin Lojistik Üssü Türkiye, (2002): Finansal Forum, 4 Şubat, Özel Ek: Lojistik

Gillingham, A (2002): Corporate Survey, The Logistics Bureau. Business Day, 13 March 2002: 8-9

Gilow, F., “Belirleyici Başarı Faktörü; Lojistik”, http://www.europavision.net/200207/insan_kaynaklari/frank_Gilow.htm

Görçün, <http://www.tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=142>

Gürel, N. (2004): “Türkiye’nin Komşuları İle Olan Ticaret Rakamlarının Genel Bir Görünümü (2000-2003)”, Finans-Politik ve Ekonomik Yorumlar, Yıl:41 Sayı:487

Kanalcı, Ö., (2006): “Türkiye ve Lojistik”, AR-GE Bülten, Kasım.

Karluk, R. (1997): Türkiye ve Avrupa Birliği, İMKB, İstanbul.

Kazgan, G., (2004): Küreselleşme ve Ulus Devlet, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay, İstanbul.

Kaynak, M. (2003): “Ulaştırımda Yeni Eğilimler ve Türkiye’nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli”, Avrasya Etüdüleri, Sayı:24.

Keskin, H., (2006): Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi, Nobel Yay, İstanbul

Kutlu, R., (2005): “Türkiye’de Uygulanan Dış Ticaret Politikaları (1923-2003)”, Gümrükte Uzman Görüş Dergisi. Yıl:4 Sayı:9-10.

“Lojistik Nedir?”, <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=2>

“Lojistik Nedir?”, <http://www.yurticilojistik.com.tr/lojistiknedir.html>

“Lojistiğin Tanımı”, <http://www.horoz.com.tr/lojistiktanım.htm>

“Lojistiğin Doğuşu, Gelişimi ve Dünyadaki Yeri”, <http://www.Yurticilojistik.com.tr/lojistikdogusu.htm>

“Lojistik Sektöründe Verimlilik ve Karlılığın Anahtarı Bilişim”, 2008. www.turktrade.org.tr

“Lojistik Sektöründe Farklı Uygulamalar”, <http://www.Bilişimjojistik.com/lojistik/makale>

“Lojistikte Sular Durulmuyor”, KOBİEFOR, 2006

“Lojistik Yönetimi”, <http://metutech.metu.edu.tr/haberler/LojistikMuhendisligiveYonetimi.pdf>,

Horoz Lojistik, (2007): Tedarik Zinciri Verileri, İstanbul.

İGEME, (2002): İhracatta Ödeme Şekilleri (<http://kutuphane.tbmm.gov.tr:8088/2002/200204428.pdf>)

İncekara A. ve Kılış, Y., (1999): Karadeniz Limanlarının Bölgesel Ticaretin Gelişimindeki Önemi ve İşlevi, İstanbul, İTO Yayını, No:1999-50

İTO, (2006): Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İTO Yay, İstanbul.

Morgil, O. (2003): “Türkiye-Avrupa Birliği Ekonomik İlişkileri”, Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi., Cilt:5 Sayı:1.

Muhasebe Dergisi, [www.http://muhasebedergisi.com/maliyet-muhasebesi/lojistik-maliyetler.html](http://muhasebedergisi.com/maliyet-muhasebesi/lojistik-maliyetler.html)

Newman, C., (2001): "Realizm: Küreselleşme ve Bağımsız Devlet", Türkiye Günlüğü, Sayı 64, Kış.

OGÜ, 2004 : <http://iibf.ogu.edu.tr/kongre/program.htm>

Orhan, O., (2003): “Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi”, İstanbul Ticaret Odası Yayını, No: 2003-39, İstanbul.

Özkan M., “Lojistikte Gelişmeler”, <http://www.danismend.com/konular/lojistikyon/LOJLOJISTIGIN%20ARITMETIGI.html>

Özbay A. ve Devrim, J., (2000): 7’den 77’ye Yeni Başlayan Herkes İçin E-Ticaret Rehberi, Hayat Yayınları:107, İstanbul, Kasım

Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, “Dünya Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri, 2006 Yılı Dünya İthalat ve İhracatı” 10 Haziran 2007.

“Rakamlar Ne Diyor? 2007”, www.tuik.gov.tr

Sarıkaya, C., (2007): “ Türkiye’de Lojistik Sektörünün Oluşmasında ve Gelişmesindeki Etkenler Nelerdir?” konulu görüşme, İstanbul: 14 Mayıs 2007

Sarioğlu,Ş., (2003): “Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ile Röportaj”, Mimar Mühendis, Sayı:32

Seki, İ., “Gümrük Birliğinin Türkiye’nin Net İhracatı Üzerindeki Etkileri”, http://www.tcmb.gov.tr/yeni/iletisimgm/ismail_seki.pdf

“Sektörün Temel Sorunları ve Riskleri, Kobi Finans, Kobi’lerin Danışma Merkezi”, <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011408/889>

Seyidoğlu, H., (2001): Uluslararası İktisat, Güzem Yay, İstanbul.

Seymen, D : Dış Ticarete Ödeme Şekilleri. (<http://www.deu.edu.tr/userweb/dilek.seymen/dosyalar/odeme%20yontemleri.pdf/>

Soğuk, H. Gümrük Birliği’nin Türkiye Ekonomisine Etkileri, <http://www.ikv.org.tr/arastirmalar/degerlendirmeler/gumruk-birligi.htm>

Şen, E., (2006): Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi, Dış Ticaret Merkezi İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Ankara

Şener, N. F., “Yeniden Doğan İpek Yolu ve Türkiye Lojistik Sektörü”, Lojistik Kulübü Dergisi, LOGİSTİCAL, <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=print&sid=139>

TAYLOR David (1999), Global Cases in Logistic and Supply Chain Management, International Thomson Business Pres, UK.

TCCD, TCDD İstatistik Yıllığı 2001–2005., www.tcdd.gov.tr

Tekin, M., (1998): “Üretim Yönetimi Cilt 1”, Arı Ofset, Konya.

TMMOB, (2001): 1. Kent İçi Ulaşım ve Trafik Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 21-22 Nisan 2001, Antalya.

TOBB, (1999): “Şimdi Elektronik Devri; Elektronik Forum”, Nisan, www.tobb.gov.tr

Torum, O. (2002): “Yeni Yılı Karşılarken Dünyada Havayolu Taşımacılığına Bakış”, Dünya, 31Aralık 2002

TUIK, (2006): “Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004”. Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara.

Tunçbilek , T., (2002): Lojistik Hayati Bir Konu, 3D Lojistik Dergisi, Ekim / Kasım

“Türkiye’nin Dış Ticaretinde AB Payı”, <http://www.foreigntrade.gov.tr/ab/rakamlar/abpay.htm>

TÜSİAD, (2003): “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Gümrük Birliği’nin Dış Ticaretimize Etkileri”, Yayın No: TÜSİAD-T/2003-10-364, İstanbul, www.tusiad.org.tr

“Türkiye’de Demiryolunun Tarihi Gelişimi”,<http://www.kamusen.org.tr/imag/arge/demiryolu.pdf>

Ulaştırma Bakanlığı, “Ulaşım ve Haberleşme 1995 – 2005”. Ankara:2005

Unat, N. A., (2004): Bitmeyen Göç, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay, İstanbul

UND, “Uluslar Arası Taşımacılıkta Karşılaşılan Sorunlar”, <http://www.und.org.tr/index.php?go=ara.php>, 26 Nisan 2007

UNDP, “ Who We Are”, [www.undp.org/ http://www.undp.org/poverty/docs/](http://www.undp.org/poverty/docs/).pdf

Uyar, S., “Ekonomik Bütünleşmeler ve Gümrük Birliği Teorisi”, www.econturk.org/dtp13htm,

Ünsan, Y., Insel M. ve Helvacıoğlu, İ.H; “Dünya Deniz Ticareti ve Öngörüler”,2007

Yıldız, O., “Küreselleşen Dünyada Elektronik Ticaret ve Türkiye”, <http://www.geocities.com/onurper/e-ticaret.doc>

Yılmaz, A., (2000): Otomotiv Endüstrisinde Satın Alma Stratejileri ve Kavramları, İTO Yay, İstanbul

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2008/02/pdf/text.pdf>

<http://www.igeme.org.tr/tur/pratik/lojistik.pdf>

<http://www.lojistikkulubu.org>

<http://www.weforum.org>

<http://www.loder.com.tr>

<http://www.enerji.gov.tr/index.php>

<http://www.utikad.org.tr/ticaribelge.yzilar/lojsitik>

<http://www.dtm.gov.tr/istatistik/sektörel>.

<http://www.dtm.gov.tr> , “2007 Yılı Ekonomik Gelişmeleri”

<http://www.igeme.gov.tr/tur/haber/dunyaticareti.pdf>

<http://www.ubak.gov.tr/istatistik> .

http://www.ubak.gov.tr/ubak/pdf/ulasimdan_iletisime.pdf

<http://www.acikistihbarat.com/Haberler.asp?haber=4660>

<http://www.turktrade.org.tr>

<http://www.cscmp.org/Website/Education/EdMaterial.asp>,

<http://www.cscmp.org/Website>

<http://www.atonet.org.tr/yeni/index.php?p=655&l=1>

<http://www.deu.edu.tr/userweb/dilek.seymen/dosyalar/odeme%20yontemleri.pdf>

<http://www.pigm.gov.tr/hampetrolvedogalgazrezervleri.php>

<http://www.reisgroup.com.tr/?page=bbm&b=freight>

<http://www.musiad.org.tr/disIliskiler/detay.asp?haber ID=66&dik=7>

<http://www.kamusen.org.tr/imaj/arge/demiryolu.pdf>