

T.C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

**“TÜRKİYE’DE BÖLGESEL KALKINMA İLE
LOJİSTİK PERFORMANS DÜZEYİ ARASINDAKİ
İLİŞKİNİN İNCELENMESİ”**

DOKTORA TEZİ

BURAK KÜÇÜK

081152202

DANIŞMAN ÖĞRETİM ÜYESİ

PROF. DR. MEHMET TANYAŞ

İSTANBUL, AĞUSTOS 2013

T.C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

**“TÜRKİYE’DE BÖLGESEL KALKINMA İLE
LOJİSTİK PERFORMANS DÜZEYİ ARASINDAKİ
İLİŞKİNİN İNCELENMESİ”**

DOKTORA TEZİ

BURAK KÜÇÜK

081152202

DANIŞMAN ÖĞRETİM ÜYESİ

PROF. DR. MEHMET TANYAŞ

İSTANBUL, AĞUSTOS 2013


TEZ ONAY SAYFASI

T.C. Maltepe Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,


29.08.2013 tarihinde tezinin savunmasını yapan Burak KÜÇÜK'e ait "Türkiye'de Bölgesel Kalkınma ile Lojistik Performans Düzeyi Arasındaki İlişkinin İncelenmesi" başlıklı çalışma, Jürimiz Tarafından Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, İktisat Doktora Programında Doktora Tezi Olarak ~~Oy Birliği~~ Oy Çokluğu İle Kabul Edilmiştir.



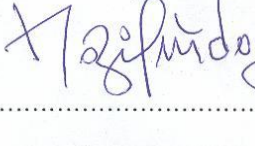
Prof. Dr. Dinç ALADA
(Başkan)




Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ
Jüri Üyesi
(Danışman)



Prof. Dr. Nazif GÜRDOĞAN
Jüri Üyesi



Doç. Dr. Özalp VAYVAY
Jüri Üyesi



Yrd. Doç. Dr. Murat BAŞKAK
Jüri Üyesi

ÖNSÖZ

İktisat doktora programına başladığımda bölgesel kalkınma ve inovasyon konularında akademik çalışma yapma isteğim vardı. Ancak yeterlilik sınavı sonrasında engin bilgi ve deneyimleriyle bana yol gösteren ve aynı zamanda danışman hocam olma şerefini bana yaşatan çok kıymetli hocam sayın Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ'ın sayesinde doktora tezimi bölgesel kalkınma ve lojistik faaliyetler üzerine yazmaya karar verdim. Bilimsel etik kuralları çerçevesinde yaptığım bu çalışmada benden bilgi, tecrübe ve ilgisini esirgemeyen, çalışmalarımda beni yönlendiren öncelikle tez danışmanım Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ'a, tez izleme komitesinde bulunan ve tezim ile ilgili her konuda bana destek veren değerli hocam Prof. Dr. Nazif GÜRDOĞAN'a ve tez izleme komitesi başkanı Prof. Dr. Dinç ALADA'ya teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca doktora çalışmam boyunca benden desteğini esirgemeyen, yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren tüm hocalarıma, arkadaşlarıma ve manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan eşim Nevin KÜÇÜK'e, kızım Duru KÜÇÜK'e ve kardeşim Bahadır KÜÇÜK'e teşekkürü bir borç bilirim.

Ağustos 2013

Burak KÜÇÜK

ÖZET VE ANAHTAR SÖZCÜKLER

“TÜRKİYE’DE BÖLGESEL KALKINMA İLE LOJİSTİK PERFORMANS DÜZEYİ ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ”

Az gelişmiş ve gelişmekte olan tüm ülkeler, bölgesel dengesizlik sorunu yaşamaktadırlar. Söz konusu bölgesel dengesizlikleri gidermek için ülkeler sosyo-ekonomik ve kültürel yapı özelliklerine bağlı olarak farklı bölgesel kalkınma politikaları uygulamaktadır. Bu bölgesel kalkınma politikaları, belirli sosyal ve ekonomik kriterler bakımından ortak özellik taşıyan ve geri kalmış bölgelerin kalkındırılarak diğer bölgelerle arasındaki gelişmişlik farkının giderilmesini amaçlar. Lojistik faaliyetler ise bu noktada özellikle tarım ve sanayi faaliyetleri için yeterli kaynak ve imkâna sahip olmayan bölgeler için itici bir güç olabilmektedir.

Sanayileşme hareketleriyle kalkınma süreci içine giren ülkelerde lojistik sektörü, yarattığı istihdam, milli gelir ve yabancı yatırımları yönlendirme yönü ile ülke ekonomisinde önemli ekonomik etkiler yaratmaktadır. Sektörün büyük hacme sahip olması ve önemli görülmesinin en temel nedeni ise tüm sektörlerle hizmet vermesi olarak ifade edilebilir. Sanayi, tarım ve hizmet sektörleri, bu sektörlerde faaliyet gösteren firmaların verimliliği ve dolayısıyla ülkelerin rekabet gücü günümüzde lojistik sektörünün başarısına bağlı bulunmaktadır. Sahip olduğu stratejik konumu ile lojistik sektöründe önemli bir potansiyele sahip olan Türkiye, 2007 yılında Dünya Bankası tarafından 150 ülke arasında yapılan Lojistik Performans Endeksine göre 34.sırada, 2010 yılında ise 155 ülke arasında 39.sırada, 2012 yılında ise 155 ülke arasından 27. sırada yer almıştır.

Araştırma kapsamında lojistik hizmet veren ve lojistik hizmet alan firmalardan gerekli olan veriyi toplamak için anket tekniği kullanılmış ve elde edilen veriler SPSS 17 paket programına işlenmiş ve bu program üzerinden frekans dağılımla birlikte “güvenilirlik analizi”, “korelasyon analizi” ve “bağımlı gruplar için *t*-testi” olmak üzere üç temel istatistiksel analiz yapılmıştır. Yapılan bu ampirik çalışma neticesinde lojistik faaliyetler açasından bölgesel kalkınmanın etkin rol oynayabilecek bir dinamik olmasıyla birlikte karşılıklı ilişkinin varlığı ortaya konmuştur.

Anahtar Sözcükler; Bölgesel Kalkınma, Lojistik Yönetimi, Lojistik Performans Endeksi

ABSTRACT AND KEYWORDS

" ANALYSIS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN THE LEVEL OF LOGISTICS PERFORMANCE AND REGIONAL DEVELOPMENT IN TURKEY”

All of the underdeveloped and developing countries have the problem of regional imbalance. Countries are applying various regional development politics depending on their socio-economic and cultural characteristics to overcome regional imbalances. This Regional development policies target to develop regions that backward economic and social characteristics and to diminish differences with rest of the more developed regions. Logistics activities, in this respect, has become propulsive force for development of the regions which may even lack in resources and capabilities of agricultural and industrial activities.

Into the development process of in the countries by the industrialization movement, logistics industry creates crucial impacts on the national economy thanks to its employment, national income and directing foreign investments. The main reason why the sector has a big volume and been considered important is to serve all sectors. Today, industry, agriculture and service sectors and the productivity of the firms in these sectors is up to the success of the logistics industry. Turkey which has a significant potential in logistics industry with its strategic position took the 34th grade out of 150 countries in 2007, 39th in 2010 and 27th in 2012 the Logistics Performance Index by World Bank.

Survey methodology has been applied for collecting the required data from the companies which get logistics services and providing logistics services. The data has been processed with SPSS 17 package program with frequency distribution and three main statistical analyses of “reliability analysis”, “correlation analysis” and “ k^2 test” have been used. This empirical study has shown that the regional development potential is a dynamic which can play an effective role in revealed the existence of mutually beneficial relationship with logistics activities.

Key Words: Regional Development, Logistics Management, Logistics Performance
Index

İÇİNDEKİLER

DIŞ KAPAK.....	i
İÇ KAPAK.....	ii
TEZ ONAY SAYFASI.....	iii
ÖNSÖZ.....	iv
ÖZET VE ANAHTAR SÖZCÜKLER.....	v
ABSTRACT AND KEYWORDS.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiv
TABLolar LİSTESİ.....	xvi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xxiii
GİRİŞ.....	xxiv

İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ BÖLÜM

KALKINMA KAVRAMI ve BÖLGESEL KALKINMA

BÖLÜM 1 KALKINMA KAVRAMI ve BÖLGESEL KALKINMA.....	1
1.1. KALKINMA, KALKINMA KRİTERLERİ VE KURAMLARI.....	1
1.1.1. Büyüme, Kalkınma ve Gelişme Kavramları.....	1
1.1.2. Kalkınma Sorununun Ortaya Çıkışı.....	3
1.1.3. Kalkınma Kavramının Gelişmiş-Gelişmekte Olan Ülkeler Ayrımındaki Kriterleri.....	5
1.1.3.1. Kalkınmanın Temel Unsurları.....	5
1.1.3.2. Kalkınmada Ekonomik Kriterler.....	6
Bölgeler arası gelişmişlik farklarının oluşmasında ve kalkınmada etken olan ekonomik kriterler aşağıda listelenmiştir:.....	6
1.1.3.3. Kalkınmada Sosyal Kriterler.....	7
1.1.4. Kalkınma Kuramları.....	9
1.1.4.1. Dengeli Kalkınma Kuramı.....	9
1.1.4.2. Dengesiz Kalkınma Kuramı.....	10
1.1.4.3. Sürdürülebilir Kalkınma Kuramı.....	12
1.2. BÖLGESEL KALKINMA.....	13
1.2.1. Bölge Kavramı ve Çeşitleri.....	13
1.2.1.1. Ekonomik Yapı Açısından Bölgeler.....	15
1.2.1.1.1. Homojen Bölge.....	16
1.2.1.1.2. Polarize (Nodal-Kutuplaşmış) Bölge.....	16

1.2.1.1.3.	Plan Bölge	17
1.2.1.2.	Ekonomik Gelişmişlik Düzeylerine Göre Bölgeler	18
1.2.1.2.1.	Gelişmiş Bölge	18
1.2.1.2.2.	Az Gelişmiş Bölge	19
1.2.1.2.3.	Potansiyel Gelişme Bölgesi	20
1.2.1.2.4.	Potansiyel Bakımdan Az Gelişmiş Bölge	21
1.2.2.	Bölgesel Kalkınma Kavramı	21
1.2.3.	Bölgesel Kalkınmanın Ortaya Çıkışı	23
1.2.4.	Bölgesel Kalkınmanın Önemi	25
1.2.4.1.	Bölgesel Büyüme Modelleri	27
1.2.4.1.1.	Keynesgil Bölgesel Büyüme Modelleri	28
1.2.4.1.2.	Neo-Klasik Bölgesel Büyüme Modelleri	30
1.2.4.2.	Bölgesel Kalkınma Modelleri ve Kalkınma Kutupları	32
1.2.4.2.1.	Sektörel Kutuplaşmış Kalkınma	33
1.2.4.2.2.	Bölgesel Kutuplaşmış Kalkınma	36
1.2.4.3.	Bölgesel Kalkınmanın Şehirleşme Modelleri	36
1.2.4.3.1.	Richardson Modeli	36
1.2.4.3.2.	Von Boventer Modeli	38
1.2.5.	Bölgesel Kalkınmayı Etkileyen Faktörler	38
1.2.5.1.	Bölge İçi Faktörler	38
1.2.5.1.1.	Altyapı Faktörleri	39
1.2.5.1.2.	Üstyapı Faktörleri	44
1.2.5.2.	Bölge Dışı Faktörler	44
1.2.5.2.1.	Politik Koşullar	45
1.2.5.2.2.	Ekonomik Faktörler	46
1.2.5.2.3.	Teknolojik Yenilikler	47
1.3.	BÖLGESEL KALKINMA VE TÜRKİYE	47
1.3.1.	Bölgeler Arası Farklılıkların Ortaya Çıkış Nedenleri	47
1.3.1.1.	Ekonomik ve Sosyal Nedenler	49
1.3.1.2.	Coğrafi Nedenler	51
1.3.1.3.	Tarihsel Nedenler	53
1.3.2.	Kalkınmada Öncelikli Yörelere	54
1.3.2.1.	Birinci Derecede Öncelikli Yörelere	55
1.3.2.2.	İkinci Derece Öncelikli Yörelere	56
1.3.3.	Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Politikasının Gelişimi	56
1.3.3.1.	Türkiye’nin Beş Yıllık Kalkınma Planları	57
1.3.3.2.	Türkiye’nin Bölgesel Kalkınma Planları	62
1.3.3.3.	Türkiye’nin Bölgesel Kalkınma Politikası Araçları	63
1.3.4.	Avrupa Birliğine Uyum Sürecinde Türkiye’de İzlenen Bölgesel Kalkınma Politikaları	64
1.3.5.	İstatistiksel Bölge Birimleri Sınıflandırması (NUTS)	67
1.3.6.	Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Ajansları	69

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMININ TANIMLANMASI VE ÖNEMİ

BÖLÜM 2	LOJİSTİK KAVRAMININ TANIMLANMASI VE ÖNEMİ	79
2.1.	LOJİSTİK KAVRAMI	79

2.1.1.	Lojistiğin Tanımı.....	79
2.1.2.	Lojistiğin Önemi	80
2.1.2.1.	Lojistik Faaliyetlerin Ekonomideki Yeri ve Önemi.....	81
2.1.2.2.	Lojistik Faaliyetlerin Firmalardaki Yeri ve Önemi.....	84
2.1.3.	Lojistiğin Tarihsel Gelişimi ve Bugünü	87
2.1.3.1.	Lojistiğin Askeri Alandaki Gelişimi	87
2.1.3.2.	Lojistiğin Sivil Alandaki Gelişimi	90
2.1.3.3.	Lojistik Sektörünün Gelişiminde Küreselleşmenin Etkisi	93
2.1.4.	Lojistiğin İktisadi Teorilerdeki Yeri	95
2.2.	LOJİSTİK YÖNETİMİ	98
2.2.1.	Lojistik Yönetimin Tanımı	98
2.2.2.	Lojistik Yönetiminin Temel Unsurları	101
2.2.2.1.	Tedarik Lojistiği.....	101
2.2.2.2.	Üretim Lojistiği.....	104
2.2.2.3.	Dağıtım Lojistiği.....	104
2.2.3.	Lojistik Yönetimi Faaliyetleri.....	107
2.2.3.1.	Depolama.....	109
2.2.3.2.	Taşımacılık	110
2.2.3.3.	Paketleme ve Katma Değerli İşler	114
2.2.3.3.1.	Paketleme ve Ambalajlama.....	114
2.2.3.3.2.	Etiketleme	116
2.2.3.3.3.	Elleçleme ve Katma Değerli Hizmetler	116
2.2.3.4.	Muayene ve Gözetim	118
2.2.3.5.	Müşteri Hizmetleri	119
2.2.3.6.	Stok ve Envanter Yönetimi.....	120
2.2.3.7.	Sigorta	122
2.2.3.8.	Gümrük.....	123
2.3.	TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ	124
2.3.1.	Türkiye’de Lojistik Sektörünün Tarihsel Gelişimi	124
2.3.2.	Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Karşılaşılan Sorunlar ve Gelişimi için İzlenmesi Gereken Stratejiler	128
2.3.3.	Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Durum Analizi.....	129
2.3.3.1.	Uluslararası Taşımacılık.....	129
2.3.3.2.	Ulusal Taşımacılık	130
2.3.3.2.1.	Türkiye’de Karayolu Ulaştırması	131
2.3.3.2.2.	Türkiye’de Denizyolu Ulaştırması	133
2.3.3.2.3.	Türkiye’de Demiryolu Ulaştırması.....	137
2.3.3.2.4.	Türkiye’de Havayolu Ulaştırması	139
2.3.3.2.5.	Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması	142
2.3.4.	Coğrafi Konumu Açısından Türkiye’nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli	146
2.4.	TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ ROLÜ	149
2.4.1.	Türkiye’de Lojistik Sektörünün Milli Gelir ve İstihdamdaki Rolü	151
2.4.2.	Türkiye’de Lojistik Sektörünün Ekonomik Kalkınmadaki Rolü.....	156
2.4.3.	Türkiye’de Lojistik Sektörünün Bölgesel Kalkınmadaki Rolü	157
2.4.3.1.	Bölgesel Kalkınma Stratejisi Olarak Lojistik	158
2.4.4.	Lojistiğin Bölgesel Kalkınma Üzerine Etkileri	159
2.4.4.1.	Döviz Akışı ve Yabancı Sermaye Girişi Etkisi	160
2.4.4.2.	Gelir Arttırıcı Etkisi	161
2.4.4.3.	Maliyet Düşürücü Etkisi.....	162
2.4.4.4.	Altyapı Gelişimine Etkisi	163

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

BÖLÜM 3	DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ.....	165
3.1.	DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ	165
3.1.1.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nin Tanımı.....	165
3.1.2.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi Göstergeleri.....	166
3.1.3.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nin Amacı.....	167
3.1.4.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nin Tarihçesi.....	167
3.1.4.1.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2007 Raporu	168
3.1.4.2.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2010 Raporu	170
3.1.4.3.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2012 Raporu	173
3.1.5.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye Alt Başlıkları	175
3.1.6.	Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi ve Bölgesel Kalkınma	177

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ İLE LOJİSTİK FAALİYETLERİN BÖLGESEL KALKINMA AÇISINDAN İNCELENMESİ (UYGULAMA ÇALIŞMASININ DEĞERLENDİRİLMESİ)

BÖLÜM 4	LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ İLE LOJİSTİK FAALİYETLERİN BÖLGESEL KALKINMA AÇISINDAN İNCELENMESİ (UYGULAMA ÇALIŞMASININ DEĞERLENDİRİLMESİ).....	178
4.1.	ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....	178
4.2.	ARAŞTIRMANIN KAPSAMI	179
4.3.	ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	180
4.3.1.	Ön (Pilot) Araştırma.....	181
4.3.2.	Ön (Pilot) Araştırmanın Test Edilmesi ve iyileştirme.....	181
4.4.	ÖRNEKLEM SEÇİMİ ve VERİ TOPLAMA	182
4.5.	ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI	184
4.6.	ELDE EDİLEN BİLGİ VE BULGULARIN ANALİZİ	184
4.6.1.	Toplanan Araştırma Verilerinin Analizi.....	184
4.6.1.1.	Eksik Verilerin Tamamlanması	185
4.6.2.	Demografik Değişkenlere İlişkin Dağılımlar	186
4.6.2.1.	Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Demografik Değişkenlere İlişkin Dağılımlar	186
4.6.2.2.	Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Demografik Değişkenlere İlişkin Dağılımlar	199
4.6.3.	Güvenilirlik Analizi.....	223
4.6.3.1.	Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Güvenilirlik Analizi	223
4.6.3.2.	Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Güvenilirlik Analizi	224
4.6.4.	Korelasyon Analizi.....	225
4.6.4.1.	Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Korelasyon Analizi	225
4.6.4.2.	Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Korelasyon Analizi	247
4.6.5.	Bağımlı Gruplar İçin <i>t</i> -Testi Analizi	269
4.6.5.1.	Düzeyle Seviyesindeki Kalkınma Bölgelerinde Bölgesel Kalkınma ile Lojistik Faaliyetler Arasındaki İlişkinin Lojistik Hizmet Alan ile Lojistik	

Hizmet Veren Firmalar Tarafından Karşılaştırılarak Analizine Yönelik Veriler ..	269
4.6.5.1.1. Düzey1 TR1 Bölgesi (İstanbul).....	271
4.6.5.1.2. Düzey1 TR2 Bölgesi (Batı Marmara).....	272
4.6.5.1.3. Düzey1 TR3 Bölgesi (Ege).....	273
4.6.5.1.4. Düzey1 TR4 Bölgesi (Doğu Marmara)	274
4.6.5.1.5. Düzey1 TR5 Bölgesi (Batı Anadolu)	275
4.6.5.1.6. Düzey1 TR6 Bölgesi (Akdeniz)	277
4.6.5.1.7. Düzey1 TR7 Bölgesi (Orta Anadolu).....	278
4.6.5.1.8. Düzey1 TR8 Bölgesi (Batı Karadeniz).....	279
4.6.5.1.9. Düzey1 TR9 Bölgesi (Doğu Karadeniz).....	280
4.6.5.1.10. Düzey1 TRA Bölgesi (Kuzeydoğu Anadolu)	281
4.6.5.1.11. Düzey1 TRB Bölgesi (Ortadoğu Anadolu).....	282
4.6.5.1.12. Düzey1 TRC Bölgesi (Güneydoğu Anadolu)	283
4.6.6. Kalkınma Bölgelerinin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi ile Lojistik Performansı Arasındaki Korelasyon Analizi.....	286
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	292
Kaynakça.....	298
Özgeçmiş.....	305
Ekler.....	308

SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

3PL	: 3. Parti Lojistik Şirketler
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AGÜ	: Az Gelişmiş Ülkeler
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BKA	: Bölgesel Kalkınma Ajansları
BM	: Birleşmiş Milletler
BOTAŞ	: Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planları
CSCMP	: Tedarik Zinciri Yöneticileri Derneği (Council of Supply Chain Management Professionals)
DİE	: Devlet İstatistik Enstitüsü
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTGM	: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
DWT	: İngiliz Ağırlık Ölçü Birimi (Deadweight Long Tons)
EURADA	: Avrupa Bölgesel Kalkınma Ajansları Birliği
EUROSTAT	: Avrupa İstatistik Ofisi
GAP	: Güneydoğu Anadolu
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GOÜ	: Gelişmekte Olan Ülkeler
GÜ	: Gelişmiş Ülkeler
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IMF	: Uluslararası Para Fonunun
İBBS	: İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
KDV	: Katma Değer Vergisi
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
KOBİ	: Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
KOSGEB	: Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı
KÖY	: Kalkınmada Öncelikli Yöreler
KSS	: Küçük Sanayi Sitesi

LPI	: Lojistik Performans Endeksi (The Logistics Performance Index)
NUTS	: İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflaması (The Nomenclature of Territorial Units for Statistics)
OSB	: Organize Sanayi Bölgesi
SEGE	: Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi
SGP	: Satınalma Gücü Paritesi
RO-LA	: Karayolu – Demiryolu Taşımacılığı (Rollende Landstrasse)
RO-RO	: Karayolu – Denizyolu Taşımacılığı (Roll On- Roll Off)
TLMP	: Türkiye Lojistik Master Planı
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
THY	: Türk Hava Yolları
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. 1 1.Derecede Kalkınmada Öncelikli Yörelere	55
Tablo 1. 2 Düzey 3 Bölgeleri ve NUTS Kodları	68
Tablo 1. 3 26 Kalkınma Ajansı Bölgesi (12 İstatistik Bölgeye Göre).....	72
Tablo 2. 1 İktisat Teorileri ve Lojistik Uygulamalar	98
Tablo 2. 2 Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması.....	114
Tablo 2. 3 Taşıma Modlarına Göre İhracat (000 ABD Doları).....	130
Tablo 2. 4 Taşıma Modlarına Göre İthalat (000 ABD Doları).....	130
Tablo 2. 5 Taşıma Modlarına Göre Yük Taşınması	131
Tablo 2. 6 Ülke Genelindeki Satış Cinsine Göre Yol Durumları (Km.)	132
Tablo 2. 7 Yıllara Göre Kayıtlı Taşıt Sayıları (2012).....	132
Tablo 2. 8 Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri-Ton	133
Tablo 2. 8 Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri-Ton (Devam)	134
Tablo 2. 8 Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri-Ton (Devam)	135
Tablo 2. 9 Liman Başkanlıkları Bazında Gerçekleştirilen Toplam İthalat-İhracat Konteyner Elleçleme İstatistikleri	135
Tablo 2. 10 Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Gelişimi - 150GT ve Üzeri Gemiler, 30'lu Grup.....	136
Tablo 2. 11 Demiryolu Hat Uzunlukları ve Durumu (km) (2012)	138
Tablo 2. 12 Demiryollarında Kullanılan Dizel Lokomotif ve Vagon Sayısı (2012)	139
Tablo 2. 13 Havaalanları ve Heliportlar İstatistik Bilgileri.....	140
Tablo 2. 14 Faaliyet Alanlarına Göre Sicile Kayıtlı Havayolu Araçları Sayısı	141
Tablo 2. 15 Faaliyet Alanlarına Göre Havayolu İşletme, Uçak, Denetleme Sayıları	142
Tablo 2. 15 Faaliyet Alanlarına Göre Havayolu İşletme, Uçak, Denetleme Sayıları (Devam).....	142
Tablo 2. 16 GSYİH-İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Temel Fiyatlarla (Sabit (1998) Fiyatlarla) (.000 TL)	153
Tablo 2. 16 GSYİH-İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Temel Fiyatlarla (Sabit (1998) Fiyatlarla) (.000 TL) (Devam).....	154
Tablo 3. 1 Lojistik Performans Endeksi 2007 Raporu Ülke Puanları	169
Tablo 3. 1 Lojistik Performans Endeksi 2007 Raporu Ülke Puanları (Devam).....	170
Tablo 3. 2 Lojistik Performans Endeksi 2010 Raporu Ülke Puanları	172
Tablo 3. 3 Lojistik Performans Endeksi 2012 Raporu Ülke Puanları	174
Tablo 3. 3 Lojistik Performans Endeksi 2012 Raporu Ülke Puanları (Devam).....	175
Tablo 3. 4 Türkiye'nin 2007 LPI ve Alt Skorları	176
Tablo 3. 5 Türkiye'nin 2010 LPI ve Alt Skorları	176
Tablo 3. 6 Türkiye'nin 2012 LPI ve Alt Skorları.....	177
Tablo 4. 1 Hedef Kitle ve Hata Düzeyleri İçin İhtiyaç Duyulan Örneklem.....	183
Tablo 4. 2 Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Demografik Değişkenlere İlişkin İstatistikler	186
Tablo 4. 3 Lojistik Hizmet Veren Firmaların Firma Merkezinin Bulunduğu İller...	186
Tablo 4. 4 Lojistik Hizmet Veren Firmaların Çalışanlarının Sayısı	187
Tablo 4. 5 Lojistik Hizmet Veren Firmaların Yıllık Ciro Türü.....	189
Tablo 4. 6 Lojistik Hizmet Veren Firmaların Yıllık Ciroyu.....	189

Tablo 4. 7 TR1 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı	190
Tablo 4. 8 TR2 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı	190
Tablo 4. 9 TR3 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı	190
Tablo 4. 10 TR4 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	191
Tablo 4. 11 TR5 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	191
Tablo 4. 12 TR6 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	191
Tablo 4. 13 TR7 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	191
Tablo 4. 14 TR8 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	191
Tablo 4. 15 TR9 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	192
Tablo 4. 16 TRA Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	192
Tablo 4. 17 TRB Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	192
Tablo 4. 18 TRC Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı ..	192
Tablo 4. 19 Lojistik Hizmet Veren Firma Sayılarına Göre Kalkınma Bölgelerinin Sıralaması	192
Tablo 4. 20 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Karayolu)	193
Tablo 4. 21 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Denizyolu)	193
Tablo 4. 22 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Havayolu)	193
Tablo 4. 23 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Demiryolu)	194
Tablo 4. 24 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Karma)	194
Tablo 4. 25 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Karayolu)	194
Tablo 4. 26 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Denizyolu)	194
Tablo 4. 27 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Havayolu)	194
Tablo 4. 28 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Demiryolu)	194
Tablo 4. 29 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Karma)	195
Tablo 4. 30 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Karayolu)	195
Tablo 4. 31 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Denizyolu)	195
Tablo 4. 32 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Havayolu)	195
Tablo 4. 33 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Demiryolu)	195
Tablo 4. 34 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Karma)	195
Tablo 4. 35 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Karayolu)	196
Tablo 4. 36 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Denizyolu)	196
Tablo 4. 37 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Havayolu)	196
Tablo 4. 38 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Demiryolu)	196
Tablo 4. 39 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Karma)	196
Tablo 4. 40 Batı Avrupa'ya yapılan lojistik faaliyetler	197
Tablo 4. 41 Doğu Avrupa'ya yapılan lojistik faaliyetler	197
Tablo 4. 42 Orta Asya'ya yapılan lojistik faaliyetler	197
Tablo 4. 43 Kuzey Afrika'ya yapılan lojistik faaliyetler	197
Tablo 4. 44 Orta ve Güney Afrika'ya yapılan lojistik faaliyetler	198
Tablo 4. 45 Orta Doğu'ya yapılan lojistik faaliyetler	198
Tablo 4. 46 Kuzey Amerika'ya yapılan lojistik faaliyetler	198
Tablo 4. 47 Güney Amerika'ya yapılan lojistik faaliyetler	198
Tablo 4. 48 Uzakdoğu'ya yapılan lojistik faaliyetler	198
Tablo 4. 49 Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Demografik Değişkenlere İlişkin İstatistikler	199
Tablo 4. 50 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Firma Merkezinin Bulunduğu İller ...	199
Tablo 4. 51 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Çalışanlarının Sayısı	200
Tablo 4. 52 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Yıllık Cirosu Cinsi	202
Tablo 4. 53 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Yıllık Cirosu	202

Tablo 4. 54 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR1).....	203
Tablo 4. 55 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR2).....	203
Tablo 4. 56 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR3).....	203
Tablo 4. 57 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR4).....	204
Tablo 4. 58 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR5).....	204
Tablo 4. 59 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR6).....	204
Tablo 4. 60 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR7).....	204
Tablo 4. 61 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR8).....	204
Tablo 4. 62 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR9).....	205
Tablo 4. 63 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TRA).....	205
Tablo 4. 64 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TRB).....	205
Tablo 4. 65 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TRC).....	205
Tablo 4. 66 Lojistik Hizmet Alan Firma Sayılarına Göre Kalkınma Bölgelerinin Sıralaması.....	206
Tablo 4. 67 Taşıma / Nakliyat Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	206
Tablo 4. 68 Depolama Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	207
Tablo 4. 69 Gümrükleme Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	207
Tablo 4. 70 Antrepo Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	207
Tablo 4. 71 Katma Değerli İşlemlerde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	207
Tablo 4. 72 Envanter / Stok Yönetiminde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	207
Tablo 4. 73 Sigortalama Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	208
Tablo 4. 74 Sipariş Yönetimi / Müşteri Hizmetleri Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	208
Tablo 4. 75 Muayene ve Gözetim Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu.....	208
Tablo 4. 76 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Karayolu).....	209
Tablo 4. 77 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Denizyolu).....	209
Tablo 4. 78 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Havayolu).....	209

Tablo 4. 79 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Demiryolu)	209
Tablo 4. 80 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Karma)	209
Tablo 4. 81 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Karayolu).....	209
Tablo 4. 82 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Denizyolu)	210
Tablo 4. 83 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Havayolu)	210
Tablo 4. 84 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Demiryolu)	210
Tablo 4. 85 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Karma)	210
Tablo 4. 86 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Karayolu).....	210
Tablo 4. 87 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Denizyolu)	210
Tablo 4. 88 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Havayolu)	211
Tablo 4. 89 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Demiryolu)	211
Tablo 4. 90 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Karma)	211
Tablo 4. 91 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Karayolu).....	211
Tablo 4. 92 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Denizyolu)	211
Tablo 4. 93 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Havayolu)	212
Tablo 4. 94 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Demiryolu)	212
Tablo 4. 95 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Karma)	212
Tablo 4. 96 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR1 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	212
Tablo 4. 97 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR2 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	213
Tablo 4. 98 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR3 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	213
Tablo 4. 99 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR4 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	213
Tablo 4. 100 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR5 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	213
Tablo 4. 101 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR6 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	213
Tablo 4. 102 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR7 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	214
Tablo 4. 103 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR8 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	214

Tablo 4. 104 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR9 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	214
Tablo 4. 105 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRA Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	214
Tablo 4. 106 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRB Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	214
Tablo 4. 107 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRC Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)	215
Tablo 4. 108 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR1 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	215
Tablo 4. 109 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR2 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	215
Tablo 4. 110 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR3 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	215
Tablo 4. 111 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR4 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	215
Tablo 4. 112 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR5 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	216
Tablo 4. 113 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR6 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	216
Tablo 4. 114 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR7 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	216
Tablo 4. 115 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR8 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	216
Tablo 4. 116 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR9 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	216
Tablo 4. 117 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRA Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	217
Tablo 4. 118 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRB Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	217
Tablo 4. 119 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRC Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)	217
Tablo 4. 120 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Sevkiyat ve Tedarik Faaliyetlerine Göre Kalkınma Bölge Sıralaması	217
Tablo 4. 122 Batı Avrupa'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	218
Tablo 4. 123 Doğu Avrupa'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	218
Tablo 4. 124 Orta Asya'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	219
Tablo 4. 125 Kuzey Afrika'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	219
Tablo 4. 126 Orta ve Güney Afrika'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	219
Tablo 4. 127 Orta Doğu'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	219
Tablo 4. 128 Kuzey Amerika'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	219
Tablo 4. 129 Güney Amerika'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	220
Tablo 4. 130 Uzakdoğu'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	220
Tablo 4. 131 Batı Avrupa'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	220
Tablo 4. 132 Doğu Avrupa'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	220
Tablo 4. 133 Orta Asya'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	220
Tablo 4. 134 Kuzey Afrika'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	221
Tablo 4. 135 Orta ve Güney Afrika'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	221

Tablo 4. 136 Orta Doğu'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar.....	221
Tablo 4. 137 Kuzey Amerika'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	221
Tablo 4. 138 Güney Amerika'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	221
Tablo 4. 139 Uzakdoğu'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar	222
Tablo 4. 140 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Sektörel Dağılımı	222
Tablo 4. 141 Vaka İşlem Özeti (Lojistik Hizmet Veren).....	224
Tablo 4. 142 Güvenilirlik İstatistikleri (Lojistik Hizmet Veren).....	224
Tablo 4. 143 Vaka İşlem Özeti (Lojistik Hizmet Alan).....	224
Tablo 4. 144 Güvenilirlik İstatistiği (Lojistik Hizmet Alan)	224
Tablo 4. 145 Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Korelasyon Analizi Tanımlayıcı İstatistikler	226
Tablo 4. 146 TR1 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	229
Tablo 4. 147 TR2 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	230
Tablo 4. 148 TR3 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	231
Tablo 4. 149 TR4 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	233
Tablo 4. 150 TR5 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	234
Tablo 4. 151 TR6 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	235
Tablo 4. 152 TR7 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	237
Tablo 4. 153 TR8 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	238
Tablo 4. 154 TR9 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	239
Tablo 4. 155 TRA Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)	241
Tablo 4. 156 TRB Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren).....	242
Tablo 4. 157 TRC Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren).....	243
Tablo 4. 158 Mal Gönderme Kolaylığı Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Veren).....	244
Tablo 4. 159 Malların Takibi ve İzlenmesi Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Veren).....	245
Tablo 4. 160 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Veren).....	247
Tablo 4. 161 Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Korelasyon Analizi Tanımlayıcı İstatistikler	248
Tablo 4. 162 TR1 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	251
Tablo 4. 163 TR2 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	252
Tablo 4. 164 TR3 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	253
Tablo 4. 165 TR4 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	255
Tablo 4. 166 TR5 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	256
Tablo 4. 167 TR6 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	257
Tablo 4. 168 TR7 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	258
Tablo 4. 169 TR8 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	260
Tablo 4. 170 TR9 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	261
Tablo 4. 171 TRA Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)	262
Tablo 4. 172 TRB Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan).....	263
Tablo 4. 173 TRC Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan).....	265
Tablo 4. 174 Mal Gönderme Kolaylığı Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Alan)	266
Tablo 4. 175 Malların Takibi ve İzlenmesi Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Alan)	267
Tablo 4. 176 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Alan).....	268
Tablo 4. 177 Bölgesel Kalkınma Anket Soruları	270

Tablo 4. 179 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR1).....	271
Tablo 4. 180 Bağımlı Gruplar Testi (TR1)	272
Tablo 4. 181 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR2).....	272
Tablo 4. 182 Bağımlı Gruplar Testi (TR2)	273
Tablo 4. 183 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR3).....	274
Tablo 4. 184 Bağımlı Gruplar Testi (TR3)	274
Tablo 4. 185 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR4).....	275
Tablo 4. 186 Bağımlı Gruplar Testi (TR4)	275
Tablo 4. 187 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR5).....	276
Tablo 4. 188 Bağımlı Gruplar Testi (TR5)	276
Tablo 4. 189 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR6).....	277
Tablo 4. 190 Bağımlı Gruplar Testi (TR6)	277
Tablo 4. 191 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR7).....	278
Tablo 4. 192 Bağımlı Gruplar Testi (TR7)	279
Tablo 4. 193 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR8).....	279
Tablo 4. 194 Bağımlı Gruplar Testi (TR8)	280
Tablo 4. 195 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR9).....	280
Tablo 4. 196 Bağımlı Gruplar Testi (TR9)	281
Tablo 4. 197 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TRA).....	282
Tablo 4. 198 Bağımlı Gruplar Testi (TRA).....	282
Tablo 4. 199 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TRB).....	283
Tablo 4. 200 Bağımlı Gruplar Testi (TRB).....	283
Tablo 4. 201 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TRC).....	284
Tablo 4. 202 Bağımlı Gruplar Testi (TRC).....	284
Tablo 4. 203 Bağımlı Gruplar Testi Bölgesel Sıralaması	285
Tablo 4. 204 SEGE-2011 Göstergeleri	287
Tablo 4. 204 SEGE-2011 Göstergeleri (Devam).....	287
Tablo 4. 205 İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE-2010).....	288
Tablo 4. 206 Kalkınma Bölgelerinin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE-2011).....	289
Tablo 4. 207 Bölgesel Kalkınma ile Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksine Ait Korelasyon Analizi Tanımlayıcı İstatistikleri	290
Tablo 4. 208 Düzey1 Bölgeleri İçin Bölgesel Kalkınma ve SEGE Korelasyonu	291

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. 1 Neo-Klasik Modelde Faktör Arzları ve Bölgesel Büyüme	32
Şekil 1. 2 Kalkınmada Öncelikli Yörelere Kapsamındaki 1. Derecede Öncelikli Yörelere	55
Şekil 1. 3 Türkiye ile AB Üyeleri GSYİH (Nominal)	65
Şekil 1. 4 Düzey 1 Seviyesinde Türkiye'nin İstatistiksel Bölge Birimleri	73
Şekil 1. 5 Seviyesinde Türkiye'nin İstatistiksel Bölge Birimleri	73
Şekil 2. 1 Lojistik Süreçler	100
Şekil 2. 2 Tedarik Lojistiği Operasyonları	102
Şekil 2. 3 Dağıtım Lojistiği Operasyonları	105
Şekil 2. 4 İşletme Lojistiğinin Süreçleri	106
Şekil 2. 5 Temel Lojistik Faaliyetler	108
Şekil 2. 6 Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	127
Şekil 2. 7 Uçak Park Yeri Sayısı	141
Şekil 2. 8 Doğal Gaz ve Petrol Boru Hatları	143
Şekil 2. 9 Uluslararası Doğal Gaz Boru Hatları	143
Şekil 2. 10 Ham Petrol Boru Hatları	144
Şekil 2. 11 Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı	144
Şekil 2. 12 1998- 2012 Yılları Arası GSYİH ile Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Parametreleri	155

GİRİŞ

Son yıllarda Dünya’da ve özellikle Türkiye’de hızla büyümekte olan lojistik sektörü, üretim ile birlikte iç ve dış ekonomilerin can damarı durumundadır. Özellikle üretim ve ticaret söz konusu olduğunda lojistik faaliyetler daha fazla önem kazanmaktadır. Üretim yapan firmaların hammadde tedariki ile başlayıp üretim sürecine dahil edilmesiyle devam eden ve üretim sonrasında ürünlerin nihai tüketicilerin eline ulaştırılmasıyla sonuçlanan süreç lojistik faaliyetler ile gerçekleşmektedir.

Lojistik, çok kapsamlı bir kavramdır. Bu kavram, genellikle taşımacılık veya nakliyat odaklı algılanmasına rağmen lojistik bilincinin gelişmesiyle birlikte daha geniş anlamla kullanılmaya başlanmıştır. Lojistik temel olarak, tedarik zinciri bünyesinde düşünülmesi gereken ve hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar gerçekleşen her süreç içerisinde her türlü bilgi akışının sağlanması, depolama ve envanter faaliyetlerinin gerçekleşmesi ile sürecin hem verimli hem de en az maliyetli olacak şekilde planlanması ve kontrol altına alınmasını ifade etmektedir. Dolayısıyla lojistik kapsamında pek çok hizmet türü bulunmaktadır. Bunların başlıcaları, taşımacılık, gümrükleme, depolama, muayene ve gözetim, elleçleme, sigortalama, paketleme ve katma değerli hizmetler, stok ve envanter yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi ve tüketiciye özel hizmetler olarak belirtilebilir. Söz konusu hizmetler, lojistiği önemli bir sektör haline getirmiş olup pek çok ülkede hizmet sektörleri içinde de en büyük paya sahip sektör konumuna taşımıştır.

Lojistik sektörü, Türkiye ekonomisinde de önemli sektörlerden biridir. Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konumu ve uluslararası koridorların geçiş güzergahında bulunması, Türkiye için lojistik sektörünün önemini daha da arttırmaktadır. Bununla birlikte 2012 yılında dış ticaret hacmi 390 milyar Dolara yaklaşmış, 2023 yılı için ana hedef ihracatı 500 milyar Dolar, toplam ticaret hacmini ise 1 trilyon Dolara çıkarmaktır. Bunun yanı sıra perakende sektöründe büyük ölçekli gelişmeler ve büyüyen elektronik ticaretin payı lojistik sektörünün gelişimini hızlandıran faktörler arasında yer almaktadır. GSYİH değerlerinde Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme alt sektörü toplam GSYİH değerinin % 13'lük bölümünü oluşturarak önemli bir stratejik sektör olduğunu ispatlamıştır. Bunun yanı sıra, %15'lik payı ile imalat sanayi GSYİH değerinin lokomotifini olmayı sürdürmektedir. Taşımacılık hizmetleri, Türk lojistik sektöründe en fazla dışarıdan tedarik edilen hizmetlerin başında gelmektedir. Bunu depolama, gümrükleme ve elleçleme faaliyetleri izlemektedir.

Her geçen gün bilgi ve iletişim teknolojilerinin de gelişmesiyle birlikte entegre lojistik hizmetlerin önemi de artmaktadır. Bununla birlikte lojistik firmaları sektörler bazında da ihtisaslaşmaya gitmektedirler. Büyük ölçekli lojistik firmalarının afet lojistiği, inşaat lojistiği, tekstil lojistiği, otomotiv lojistiği, sağlık hizmetleri lojistiği, soğuk zincir lojistiği ve proje lojistiği gibi farklı sektörlerle entegre lojistik hizmetler sunduğu da görülmektedir.

Lojistik sektörünün en temel özelliği ekonomik konjonktürden doğrudan etkilenen bir sektör olmasıdır. Lojistik hizmetlere olan talep, sanayi ve ticaret firmaları kaynaklıdır. Bunun en önemli göstergesi ise kriz dönemleri olup bu

dönemler sanayi ve ticaret firmalarını doğrudan etkilemekte ve bu durum lojistik sektörüne de yansımaktadır. 2001 ve 2008 yılında lojistik sektörünün yaşanan ekonomik krizlerden etkilendiği görülmektedir.

“Türkiye’de Bölgesel Kalkınma İle Lojistik Performans Düzeyi Arasındaki İlişkinin İncelenmesi” konulu tez çalışmasının temel amacı, Türkiye’de yürütülen lojistik faaliyetlerin bölgesel kalkınma ilişkisinin incelenmesi olup bununla birlikte Dünya Bankası tarafından yayınlanmakta olan Lojistik Performans Endeksi’ni Türkiye’de Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesine uygulayarak bölgelerde yürütülen lojistik faaliyetlerin kalkınma açısından değerlendirilmesini amaçlamaktadır. Türkiye’de kaynak ve veri yetersizliği nedeniyle bölgesel kalkınma ve lojistik yönetimi konularında yapılan bu çalışmanın akademik ve sektörel anlamda katkı sağlaması amaçlanmıştır.

Tezin birinci bölümünde, kalkınmanın tanımı yapılarak kalkınma kriterleri ve kuramlarından da bahsedildikten sonra bölgesel kalkınma politikalarına ve tanımına değinilmiştir. Sonrasında ise Türkiye’de uygulanmakta olan bölgesel kalkınma politikalarının üzerinde durulmuştur.

Tezin ikinci bölümünde, lojistik kavramına, faaliyetlerine ve yönetimine değinilerek, Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi açıklanmaya çalışılmıştır. Sonrasında ise Türkiye’de lojistik sektörünün ekonomideki rolünün önemine ilişkin değerlendirmelere yer verilmiştir.

Tezin üçüncü bölümünde ise, Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi'nin tanımı yapılarak göstergeleri üzerinde durulmuştur. 2007, 2010 ve 2012 yıllarında yayınlanan endekslerin Türkiye açısından hem genel değerlendirilmesi yapılmış hem de alt başlıkları incelenmiştir. Lojistik performans endeksi ile bölgesel kalkınma arasındaki ilişkiden bahsedilerek üçüncü bölüm tamamlanmıştır.

Tezin dördüncü bölümünde ise, Türkiye'de yürütülmekte olan lojistik faaliyetlerin bölgesel kalkınmayla ilişkisinin incelenmesi için, lojistik hizmet veren firmalara ve lojistik hizmet veren firmalara yaptırılan anketlerden elde edilen veriler analiz edilmiş ve Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesi için değerlendirme yapılmıştır. Araştırma kapsamında lojistik hizmet veren ve lojistik hizmet alan firmalardan ihtiyaç duyulan verileri toplamak için anket tekniği kullanılmış ve elde edilen veriler SPSS 17 paket programına işlenmiş ve bu program üzerinden frekans dağılımıyla birlikte “güvenilirlik analizi”, “korelasyon analizi” ve “bağımlı gruplar için *t*-testi” olmak üzere üç temel istatistiksel analiz yapılmıştır. Yapılan bu ampirik çalışma neticesinde lojistik faaliyetler açısından bölgesel kalkınmanın etkin rol oynayabilecek dinamik yapıya sahip olmasıyla birlikte karşılıklı ilişkinin varlığı ortaya konmuştur. Özellikle Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi ile yapılan analiz sonucunda geri kalmış ve kalkınmakta olan bölgeler için lojistik performansın kalkınmada itici bir güç olduğu, gelişmiş bölgelerde ise kalkınma açısından pek katkısının olmadığı ancak Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'ndeki skorunun yükseltilmesinin daha uygun olacağı ortaya çıkmıştır.

Tezin sonuç kısmında ise, yapılan analizler sonrasında yapılan değerlendirmeler yorumlanarak önerilerde bulunulmuştur.

BÖLÜM 1

KALKINMA KAVRAMI VE BÖLGESEL KALKINMA

1.1. KALKINMA, KALKINMA KRİTERLERİ VE KURAMLARI

1.1.1. Büyüme, Kalkınma ve Gelişme Kavramları

Bölgesel kalkınmayı daha iyi anlayabilmek için öncelikle büyüme, kalkınma ve gelişme kavramlarının açıklanması gerekmektedir. Ekonomik büyüme, gelişmiş ve gelişmekte olan her ülke için izlenen başlıca ekonomi politikası amaçları arasında yer almaktadır. Ekonomi kuramında büyüme olgusuna yönelik yaklaşımların geliştirilmesi ekonomi biliminin doğuşundan itibaren süregelmiştir. Büyümeye ilişkin geliştirilen söz konusu yaklaşımlar (klasik, neo-klasik, keynesyen, neo-keynesyen çağdaş büyüme teorileri, içsel büyüme teorileri) daha çok gelişmiş ülkeler için ileri sürülen modeller niteliği taşımaktadır.

Büyüme kavramı bir ekonomide nicel (sayısal) artışları ifade etmek üzere kullanılmaktadır. Buna göre ekonomik büyüme belli bir dönemde bir önceki döneme göre üretilen mal ve hizmet miktarında artış olarak tanımlanabilmektedir. Başka bir deyişle, büyüme reel ulusal gelirden meydana gelen artış ifade etmektedir. Diğer bir tanımlama ise; bir ekonomide kişi başına gelir düzeyinin üretim kapasitesindeki artış ile sürekli artması da ekonomik büyüme anlamındadır (SAVAŞ, 1986, s. 7). Tanımdan anlaşılacağı gibi büyüme ölçülebilir bir nitelik taşımaktadır. Büyüme kavramı milli gelirdeki fiziki artışlarla gösterilmekte olup, büyümeye neden olan

başlıca faktörler ise teknolojik değişmeler, beşeri sermaye ve eğitim, para ve maliye politikaları, gelir dağılımı, kurumsal yapı, insan hakları ve politik özgürlükler ile politik istikrar endeksleri, finansal aracılığın gelişimi ile dış ticaret serbestlik derecesindeki farklılıklar şeklinde sıralanmaktadır (Türkiye Ekonomi Kurumu, 2003, s. 6). Büyümenin ölçülmesinde milli gelirdeki artış oranı olarak ifade edilen büyüme hızı kavramı kullanılmaktadır.

Kalkınma kavramı ise büyüme ile birlikte ekonomideki yapısal değişmeleri de içeren daha geniş bir anlama sahiptir ve gelişmekte olan ülkelerin sorunları ile ilgilenmektedir. Az gelişmişlik olgusunu açıklamaya yönelik olarak genel olarak kalkınma kavramı ise, gelişmekte olan ülkelerde büyüme ile birlikte ekonomik, sosyal, kültürel, politik alanlarda nicel ve nitel ortaya çıkacak tüm yapısal değişiklikleri içermektedir. Buna göre kalkınma; ekonomik büyüme ile birlikte bir toplumda; eğitim, sağlık, beslenme hizmetlerinin yaygınlaştırılmasını ve iyileştirilmesini, mevcut üretim faktörlerinin miktarının ve kalitesinin artırılmasını, toplumun temel gereksinimlerini karşılayabilecek bir düzeye ulaştırılmasını, bölgesel gelişmişlik ayrımların giderilmesini ekonomik kararlarda duygusallığın yerine akılcılığın ön plana çıkartılmasını, sosyo-kültürel dokunun geliştirilmesini ve sektörler arası ilişkilerin geliştirilmesi olarak tanımlanabilmektedir (SAVAŞ, 1986, s. 7).

Ekonomik kalkınma sadece fiziksel artışı ifade eden büyümeye yönelik olmayıp, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel unsurlardaki kalitatif gelişmelerde de kalkınma sürecini etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Ekonomik, sosyal, politik ve kültürel boyutlarda yapısal dönüşümlerin gerçekleşmesine bağlı olan

kalkınma olgusu ile sanayileşme kavramı ise özdeş kabul edilmekle beraber aynı anlamı ifade etmemektedir. Sanayileşme; bir ekonomide sanayi sektörünün milli gelirdeki ve aktif nüfustaki payının artması ve ihracatın önemli bir bölümünün sanayi mallarından oluşumudur.

Kalkınma ekonomisi literatüründe gelişme ve kalkınma kavramlarının genellikle aynı anlamda kullanıldığı görülmektedir. Ancak, gelişme kavramı kalkınmayı da içeren daha geniş kapsama sahiptir. Sosyo-ekonomik gelişme; büyüme ile birlikte ekonomide meydana gelen tüm ve nicel ve nitelik yapısal değişimleri ifade etmekte, kalkınmada büyüme ile birlikte nicel ve nitelik yapısal değişimleri kapsamaktadır. Ancak kalkınma kavramı çoğunlukla gelişmekte olan ülkeler ve bölgeler için kullanılmakta, gelişme süreci açısından konu değerlendirildiğinde ise gelişme kavramı gelişmiş, az gelişmiş her ülke veya bölge için söz konusu olmakta ve bu ülkelerdeki büyüme ile birlikte nicel ve nitel yapısal değişimleri içermektedir (TUNÇ, 1997, s. 12-15). Görüldüğü gibi, gelişme, büyüme ve kalkınma kavramlarından daha kapsamlı olarak uluslararası bir boyut içermektedir.

1.1.2. Kalkınma Sorununun Ortaya Çıkışı

Gelişme ekonomisi, Kalkınma ekonomisi, gelişmişlik ve az gelişmişlik kavramlarının iktisat literatürüne girişi II. Dünya Savaşı sonrasında rastlamaktadır. Bu alanda yapılan teorik çalışmalar, genel iktisadın alt ayrımlarına “Gelişme – Kalkınma Ekonomisi” adı altında yeni bir alt disiplinin eklenmesine yol açmıştır. Bu durum, II. Dünya savaşını izleyen yıllarda, savaş sonrası ortamda ortaya çıkan az gelişmişlik –

gelişme gibi temel soru ve sorunları tespit etmek, anlamak ve çözüm önerilerinde bulunmak kaygısıyla oluşturulan teori ve modellerin belirli bir çerçeve içinde bir araya gelmesiyle ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, bir bütün olarak kalkınma iktisadı, az gelişmişlik – gelişme sorununu, savaş sonrası süreç ve bu süreçte ortaya çıkan oluşumlar çerçevesinde anlama ve çözüm önerilerinde bulunma kaygısını taşımaktadır (TÜRKAY, 1994, s. 24).

II. Dünya savaşı sonrası dönemde, kalkınma kavramı, yeni dönemin eşitsiz ilişkilerini ve hiyerarşiyi meşrulaştıran bir kavram olarak ortaya çıkmıştır. II. Dünya savaşı sonrası yıllar, doğrudan sömürgeciliğin tasfiye edildiği yıllardır. Aslında söz konusu olan sömürgeciliğin tasfiyesinden çok, doğrudan sömürgecilikten yeni sömürgeciliğe geçiş süreciydi. O zamana kadar tarihin nesnesi olan sömürge toplumları “bağımsızlıkla” birlikte tarihin öznesi durumuna gelemediler. Önceki dönemde geçerli olan “ilerleme”, “modernleşme”, “batılılaşma” gibi kavramların işlevini bu sefer “kalkınma” üstlenmiştir (BAŞKAYA, 2000, s. 26).

Gelişmişlik ve az gelişmişlik konularının özellikle II. Dünya savaşından bu yana kullanılır olması, ülkeler arasındaki eşitsizliğin yeni fark edilmiş olmasından değildir. Olay, çok önceden de hem politikacıların hem de iktisatçılar tarafından çok iyi bilinmekteydi. Ancak, bu konuyu bugünkü biçimi ile ortaya atmalarının gereği yoktu; çünkü söz konusu geri kalmış toplumlar çoğunlukla ya geleneksel sömürge ya da yarı sömürge ülkeleri idi (ÖZGÜR, 1976, s. 20).

Yakın geçmişe kadar az gelişmiş ülkelerin temel fonksiyonları; gelişmiş ülkeler için ucuz hammadde ve gıda maddeleri kaynağı ile elverişli yatırım alanları

olmaları idi. Bu durum, ne iktisatçıları ne de kamuoyunu ilgilendiren fiili bir durumdu. Ne kaynağı araştırılıyor, ne de bu soruna bir çare düşünülüyordu. Yerli halkların yoksulluğu ise onların kültürel düzeylerinin sonucuydu (PANTANT, 1985, s. 19).

II. Dünya Savaşı sonrası Dünya ekonomisinde yaşanan yeni gelişmeler ve ortaya çıkan yeni dinamikler gelişme düşüncesini ortaya çıkarmıştır. Kalkınma ekonomisi, II. Dünya Savaşını takip eden yıllarda, “öteki” denilen toplumlar hakkında bilgi üretmeye başlamış ve buna bağlı olarak da bir dizi alt disiplinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. 1960’larla birlikte artık öteki olarak tanımlanan gelişmemiş kapitalist toplumlara daha bir benzemiştir. Modern bir yaşam, kapitalist ilişkilerin sürdürülmesi için gerekli toplumsal çerçevenin belirli ölçülerde varlığı, daha önceki gelişme yazını ve bu yazının tanımladığı Dünyanın büyük ölçüde değiştiği anlamına geliyordu (ERCAN, 1996, s. 16-17).

1.1.3. Kalkınma Kavramının Gelişmiş-Gelişmekte Olan Ülkeler Ayrımındaki

Kriterleri

Günümüzde ülkeler gelişmişlik düzeylerine göre gelişmiş ülkeler (GÜ) ve gelişmekte olan ülkeler (GOÜ) veya az gelişmiş ülkelerden (AGÜ) oluşmaktadır. Bu doğrultuda kalkınma kavramının temel ilkelerini ve gelişmiş-gelişmekte olan ülkeler ayrımındaki kriterleri de belirtmek gerekmektedir.

1.1.3.1. Kalkınmanın Temel Unsurları

Kalkınmanın temel ilkeleri olarak belirlenen ilkeler kalkınmanın birbirlerinden ayrılamaz parçaları niteliğindedir. Bu ilkeler;

- Tarım,
- Sanayileşme,
- Doğal kaynaklar,
- Tasarruf – sermaye birikimi,
- İşgücü arzı ve mevcut insan gücünün kalitesi,
- Teknik ilerleme ve yenilikler,
- Planlama.

Tarımsal potansiyel kendi içinde değerlendirildiği zaman sanayileşmeyi ve dolayısıyla istihdamı ve teknolojiyi getirecektir. Kalkınma bir plan dahilinde bu ilkelerin gelişmesine olanak sağlayacaktır (SARAÇ, 2006, s. 11).

1.1.3.2. Kalkınmada Ekonomik Kriterler

Bölgeler arası gelişmişlik farkların oluşmasında ve kalkınmada etken olan ekonomik kriterler aşağıda listelenmiştir:

- Kişi başına düşen milli gelir,
- Girişimci nüfusun ve sermayenin bölgeler arası dağılımının dengesizliği,
- Dış ticaret,
- Sektörel yapıdaki farklılıklar,
- Yoksulluk, işsizlik ve eşitsizlik,

- Nitelikli iş gücünün bölgeler arası dağılımının dengesizliği,
- İş gücüne katılımın düşük olması,
- Teknik ilerleme ve yenilikler,
- Bölgesel planlama konusunda yapılan kurumsal yetersizlikler,
- Altyapı Eksiklikleri,
- Kamu yatırımlarının dağılımı,
- İç pazarın büyüklüğü,
- İç ticaret hadlerinin özellikle 1977 yılından bu güne tarımın aleyhine işlemesi,
- Üretim Düşüklüğü, Ücret Düşüklüğü
- Satın Alma Gücünün Düşüklüğü

Bir ülkede kişi başına düşen milli gelirin miktarına göre ülkeler gelişmiş ya da az gelişmiş ülkeler olarak sınıflandırılırlar. Yetersiz sermaye birikimi ve yetersiz dış ticaret ülkenin sanayileşme durumu ile ilişkilidir. Sektörel yapı, ülkede hakim olan sektörün tarım mı yoksa sanayi mi olduğunu inceler. Sanayinin ağırlıkta olduğu ülkeler gelişmiş ülkeler sınıfına girerken, tarımın ağırlıkta olduğu ülkeler daha çok az gelişmiş ülkeler olarak değerlendirilir (SARAÇ, 2006, s. 12).

1.1.3.3. Kalkınmada Sosyal Kriterler

Bölgeler arası gelişmişlik farklarına neden olan sosyal sebepler şöyle sıralanabilir;

- Hızlı nüfus hareketleri, Nüfus artış hızının yüksek olması,
- Ulaştırma ve haberleşme alanındaki farklılıklar,

- Yaşam kalitesinin ve standartların bölgeler göre aşırı farklılıklar,
- Sağlık ve Eğitim Hizmetlerinin Yetersizliği,
- Sosyal ve Kültürel Hizmetlerin Yetersizliği,

Gelişmişlik düzeyini belirlemede esas alınan sosyal kriterler nüfus, istihdam, gelir dağılımı ve sosyal yapı ölçütleridir.

Nüfus artışının sürekli ve hızlı olması istihdam sorununu da beraberinde getirmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde hızlı nüfus artışı, üretim yapısını değiştirme ve işsizliği artırma gibi sosyo-ekonomik sorunlar doğurmaktadır (İLKİN, 1983, s. 13). İstihdam sorunu sadece nüfus faktörüne bağlı olmayıp bir ekonomide üretilen mal ve hizmet miktarına, ülkenin kaynaklarına, teknolojik düzeye, eğitim seviyesine, sosyal ve politik yapıya, üretim araçlarının kalitesine bağlıdır (ÖZGÜVEN, 1981, s. 365).

Gelişmiş ülkelere kıyasla gelişmekte olan ülkelerde gelir dağılımı daha bozuktur. Konuya, Dünya genelindeki gelir dağılımı açısından bakıldığında aynı eşitsizliğin ülkeler arasında da var olduğu görülür. Gelişmekte olan ülkelerde nüfusun büyük bir kısmının tarım sektöründe yoğunlaşmasına karşın bu sektörde faaliyet gösteren nüfusun, milli gelirden diğerlerine oranla daha düşük düzeyde pay aldığı gözlenmektedir. Bu eşitsizlik, bir ülkenin kalkınma düzeyini ortaya koyan unsurlardan birisidir. Bununla birlikte gelişmiş ülkelerde gelir dağılımının giderek daha adil düzeye ulaştığı izlenmektedir (SAVAŞ, 1986, s. 3).

Gelişmekte olan ülkelerin yapılarıyla ilgili olarak belirtilmesi gereken diğer faktörler arasında eğitim, sağlık ve beslenme koşullarının yetersiz durumda olmasıdır. Çocuk ölüm oranları, kişi başına düşen eğitim ve sağlık hizmetleri gelişmişlik düzeyinin belirlenmesinde önemli bir yere sahiptir.

Buraya kadar olan kısımda genel olarak kalkınma kavramını ve kalkınmada esas olan kriter ve ilkeler açıklanmaya çalışılmıştır. Bundan sonraki kısımda, kalkınma kavramı çerçevesinde ortaya atılan kuramlara yer verilecektir.

1.1.4. Kalkınma Kuramları

1.1.4.1. Dengeli Kalkınma Kuramı

19. yüzyılın ilk yarısında Friedrich List, ulusal sanayinin desteklenmesi ve dışa karşı korunması gerektiğini öne sürerek en azından stratejik bakımdan dengeli kalkınma görüşünü ilk kez ortaya atmıştır. List, kalkınma ile sanayileşmenin aynı süreçler olduğuna dikkat çekmiş ve o dönemin koşulları altında, Alman sanayisinin ancak İngiliz rekabetine karşı korunmasıyla Alman ekonomisinin kalkınabileceğini ifade etmiştir. Bu yaklaşımın, günümüz kalkınma stratejileri bakımından önemi büyüktür. Dengeli kalkınma konusunun daha genişliğine ele alınarak incelenmesi, Rosenstein-Rodan, Nurkse, Fleming, Scitovsky, Chenery, Lewis, Tinbergen gibi iktisatçılar tarafından yapılmıştır (HAN & KAYA, 2012, s. 206).

Az gelişmiş ekonomilerde piyasa mekanizmasının kaynak dağılımını yeterince sağlayamadığı düşüncesi dengeli kalkınma modelinin hareket noktasını oluşturmaktadır (DİNLER, 2001, s. 404).

Dengeli kalkınma teorileri tamamlayıcılık bağına dayanmaktadır ve tamamlayıcılık fikri, dengeli kalkınmanın önemli bir unsuru olmakla birlikte dengeyi gerçekleştirmek için bir araç değil, bir yol göstericidir. Dengenin gerçekleştirilmesi için kullanılacak araç ise planlamadır. Planlama, piyasa aksaklıklarının yarattığı olumsuzluklardan kurtulmanın yoludur. Birbirlerinin müşterisi olacak şekilde tamamlayıcı sanayi ünitelerinin eş-zamanlı olarak kurulması gerekmektedir. Bunun nedeni ise karşılıklı bağımlılık ilişkisidir ve bu ilişki tüketimde de mevcuttur. Her üretim birimi çıktısına pazar bulmak zorunda olup, bu ilişki sadece sanayinin alt sektörleri arasında değil, tarım ile sanayi arasında da kurulmalıdır. Dolayısıyla dengeli kalkınma sadece sanayi ile sınırlanmamalı, tarım ve aynı zamanda ülkenin değişik bölgeleri arasında da oluşturulmalıdır (YAVİLİOĞLU, 2008, s. 55).

1.1.4.2. Dengesiz Kalkınma Kuramı

Dengesiz kalkınma görüşü, dengeli kalkınmaya yöneltilen eleştirilere dayanılarak geliştirilmiştir. Dengesiz kalkınmayı savunanlar kendilerine esas olarak; dengeli kalkınmanın gelişmekte olan ekonomilerde durgunluğa yol açacağı ve gelişme hızının düşmesine neden olacağı fikrinden yola çıkarak kuramlar geliştirmişlerdir. Bu yöndeki teoriler, dengeli gelişmeye alternatif nitelikteki teorilerdir. Dengesiz kalkınmayı savunanlar arasında tam bir birliktelikten söz edilemez. Dengesiz kalkınmayı savunanlara, dengeli kalkınmanın esasını oluşturan

tamamlayıcılık ile iktisadi büyüme arasındaki ilişkiden hareketle teorilerini temellendirirler.

Dengesiz kalkınmayı savunan teorisyenlere göre; belli şartlar içinde dengesizlik, ilerlemeyi bozmaktan çok canlandırır, teşvik eder ve sektörlerde sıçramalara yol açarak ekonomiyi dinamik bir sürecin içine sokar. Şartların oluşması durumunda dengesizlik, hızlı kalkınmanın bir engeli değil aksine bir gerekliliğidir. Bunun yanında denge üzerine fazla ısrar etme, durgunluk yaratır. Dengesiz kalkınma teorisyenlerinden Streeten'a göre yönlendirici olan faktör piyasalardır ve piyasaların yol göstericiliği altında yeni yatırımlara girişilmesi önerilmektedir. Ona göre, dengeli kalkınmanın gerektirdiği planlama ve piyasaları kontrol etme faaliyetleri, ekonomiyi bir kalıp içine sokmakta ve olası denge dışı gelişmeleri önlemektedir (YAVİLIOĞLU, 2008, s. 58).

Az gelişmiş ekonomilerde sınırlı olan üretim faktörlerini üretime koşarken dengesiz kalkınma ile optimal dağılımını gerçekleştirmek mümkün olacaktır. Kıt üretim faktörleri öncelikle belirli sektörlerle yönlendirilecek, optimal üretim tesis ölçeğinde faaliyette bulunan, önsel ve gerisel bağıllık katsayısı yüksek olan sektörün öteki sektörlerle ilişkisi sonucu tüm ekonomide canlanma olacaktır. Sonuç olarak gelişmenin tüm sektörlerle yayılmasıyla dengesiz kalkınma şeklinde başlayan ekonomik gelişme, zamanla dengeli kalkınmaya dönüşecektir (DİNLER, 2000, s. 525).

1.1.4.3. Sürdürülebilir Kalkınma Kuramı

Sürdürülebilir kalkınma Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından 1987 yılında yayımlanan Ortak Geleceğimiz Raporu'nda, ekolojik ve toplumsal sürdürülebilirliği içerecek şekilde kavranılmıştır. Burada sürdürülebilir kalkınma, gelecek kuşakların ihtiyaçlarını karşılayabilmelerini tehlikeye sokmaksızın, bugünkü kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılayabilen kalkınma olarak tanımlanmıştır (HAN & KAYA, 2012, s. 255).

1980'lere kadar hâkim olan kısa dönemli ekonomi yönetimi anlayışı, yerini küreselleşmenin de etkisiyle uzun dönemli ekonomi yönetimi anlayışına bırakmış ve ekonomik kalkınmanın kavramsal ve kuramsal içeriği değişmeye başlamıştır. Çevresel sorunların küresel boyut kazanması ile birlikte, ekonomik ve çevresel atmosferlerin karşılıklı etkileşim içinde bulunduğunu, dolayısıyla birlikte değerlendirilmesi gerektiği gerçeği ortaya çıkmıştır (DULUPÇU, 2006, s. 233-252). Bu anlamda sürdürülebilir kalkınma kavramı içerisinde yer alan çevre politikaları çerçevesinde dört temel ilkedden bahsedilebilir. Bu ilkeler şunlardır;

- Kirleten Öder İlkesi: Bu ilkenin amacı, kirletenin çevrenin kabul edilebilir bir duruma getirilmesi için gerekli olan koruma ve kontrol maliyetlerinin tümünü ödemesini sağlamak, koruma ve kontrol maliyetlerinin tümünün üretilen mal ve hizmetlerin değerine yansıtmasıdır.

- Kullanan Öder İlkesi: Kaynak fiyatlaması yöntemi olan bu ilke, doğal kaynağın fiyatı, doğal kaynağı elde etmenin, dönüştürmenin, kullanmanın ve gelecek

kullanımının ortadan kalkmasının alternatif maliyeti de dâhil olmak üzere tüm maliyeti yansıtmalıdır ilkesine dayanmaktadır.

- İhtiyat İlkesi: Bu ilke çevre politikalarının, çevre bozulmasının kaynak ve nedenlerini öngörebilmesi, bunları engelleyebilmesi ve ortadan kaldırabilmesi gerektiğini savunur.

- Yerellik İlkesi: Bu ilke doğrudan çevre politikaları ile ilgili bir ilke olmaktan çok genel anlamda politika üretilmesi süreci ile ilgilidir. Hedef, çevre koruma ile ilgili kararların yerel düzeyde alınabilmesidir. Bu kuralların uygulamaya konulabilmesi ve çevre koruma konusunda politika oluşturulmasında katılımı artırmayı ve yerel sorunların politika oluşturma sürecini belirleyerek yerel otoritelerce çözümünün sağlanmasıdır (MİNİBAŞ, 2006).

1.2. BÖLGESEL KALKINMA

1.2.1. Bölge Kavramı ve Çeşitleri

Bir ülkede iktisadi kalkınmanın gerçekleştirilmesi için öncelikle bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarını azaltan bütüncül bir yaklaşımla bölgesel kalkınmanın ve bununla birlikte ülke genelinde kalkınmanın hedeflenmesi gerekir. Bu bağlamda, bölgesel kalkınma konusuna geçmeden önce, bölge kavramına ve bölge çeşitlerine değinmekte yarar vardır.

Etimolojik kökleri Latince “regio: çevre-alan” anlamına gelen bölge çok boyutlu, çok anlamlı ve sınırları oldukça güç çizilebilen bir kavramdır ve dünyada olduğu gibi ülkemizde de açıklığa kavuşmuş bir kavram değildir (ILDIRAR, 2004, s. 8). Bölge sözcüğünün ifade ettiği mekân biriminin boyutu ve içeriği sözcüğün kullanıldığı bağlama göre değişebileceği gibi, aynı bağlamda da farklılık gösterebilmektedir. Bölge kavramı kimi zaman bir kentin birkaç mahallesi için kullanılırken, kimi zaman bir ülkenin birkaç ilden oluşan bir yöresinin değerlendirilmesinde, kimi zamansa birkaç ülkenin oluşturduğu bir kara parçasının tanımlanmasında kullanılmaktadır. Fakat genel olarak bölge, şehirden geniş, bir ülkenin tamamından daha dar mekân parçalarına verilen isim olarak kullanılmaktadır (ALTAY, 1992, s. 199).

Son onlu yıllarda yaşanan küreselleşme ve bölgeselleşme (bölgesel birliklerin oluşumu) Post-fordist üretime geçiş, post-modernizm, bilginin yükselen değeri, ekonomik, sosyal, teknolojik ve politik alandaki değişimler geleneksel bölge kavramını da tartışılır hale getirmiştir. Geleneksel anlayışa göre bölge, “yan yana gelmiş yerel birimlerin mekânsal bütünlüğü ile oluşan, ulus devlet dışına kapalı, ulus devletin denetiminde, sınırları çizilmiş bir birim”dir. Küresel anlayışa göre bölge ise, “ilişki ağı ile belirlenen, mekânsal süreklilik koşulu olmayan yerellerin oluşturduğu, uluslararası ilişkilere doğrudan açılan, sınırları değişken bir birim”dir. Özet olarak planlama amaçlı bölge, kentten daha geniş, ülkeden daha küçük, yönetsel sınırları ulus yönetsel birim sınırlarıyla çakışan, ama etkileşim açısından o sınırları aşabilen, yerinden yönetilen, demokratik-katılımcı bir yönetime ve bütçeye sahip bir yönetim birimi olarak tanımlanabilir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2000, s. 7).

Soğuk savaşın bitimi ve kapitalizmin ana hatlarının ortaya çıkışıyla devlet dışı aktörler ve çok uluslu şirketlerin kullandıkları farklı üretim ağları oluşmuş, genişleyen örgütlenme biçimine yeni bölgeselcilik denmiştir. Yeni bölgeselcilik, ağırlıklı olarak aynı ekonomik, siyasi ve kültürel coğrafyada bulunan ya da bu coğrafyalara dair çıkarları olan aktörlerin kurdukları örgütlenmeler anlamına gelmektedir. Bu haliyle yeni bölgeselcilik, bölge ve ekonomi arasındaki ilişkiye ve bu ilişkilerin belirlediği siyasi, toplumsal örgütlenmeleri de ifade etmektedir (LOVERING, 1999, s. 380).

Ekonomik kalkınmada mekân boyutu olan bölgelerin ekonomik analize konu edilirken ikili bir sınıflamaya tabi oldukları görülmektedir. Bunlardan birincisi, bölgelerin ekonomik yapılarına göre ele alınmaları, ikincisi ise, ekonomik gelişme düzeylerine göre değerlendirilmeleridir (ILDIRAR, 2004, s. 10).

1.2.1.1. Ekonomik Yapı Açısından Bölgeler

Bir ülkede, ekonomik kalkınmanın, o ülkenin bölgeleri arasında dengeli dağılımını sağlayacak politikanın izlenebilmesi için yapılması gerekli planlama bölgeleri ayırımında üç bölge kavramı ile karşı karşıya gelinmektedir. Bunlar (DİNLER, 2001, s. 77);

- Mevcut durumun saptanması yönünden homojen bölge,
- Fonksiyonel ilişkiler yönünden polarize (nodal-kutuplaşmış) bölge,
- Bölgesel kalkınma politikalarının yürütülmesi yönünden plan bölgedir.

1.2.1.1.1. Homojen Bölge

Bir ülkede bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması politikasına başlanırken, başvurulmuş bir bölgesel ayırım tipidir. Homojen bölgeyi şu şekilde tanımlayabiliriz. Homojen bölge, seçilen bir veya birçok kritere göre aynı seviyede olan ve birbirini takip eden kesimlerin teşkil ettiği bütündür (ERKAL, 1990, s. 17). Bir başka ifade ile karakteristikleri birbirine mümkün olduğu kadar yakın olan birimlerden meydana gelen devamlı bir mekândır. Türdeş olması gereken bu nitelikler de ekonomik faaliyetlerin biçimi, gelir düzeyi, coğrafi konum, üretilen mal ve hizmetlerin cinsi, nüfusun sosyal ve ekonomik özellikleri vb. şeklinde sıralanabilir (ILDIRAR, 2004, s. 10).

1.2.1.1.2. Polarize (Nodal-Kutuplaşmış) Bölge

Büyüme kutuplarının yönetilebilir coğrafi bölgelere yerleştirilmesi ‘polarize bölge’ kavramının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu kavram bir merkezle ekonomik ve sosyal olarak başka bir merkez tarafından domine edilen yerleri ifade etmektedir (PARR, 1973, s. 199).

Bir ülkedeki bütün yerleşme merkezleri birbirleriyle etkileşim içindedirler. Buna göre öteki bölgelerle en fazla ilişkide bulunan bölge polarize bölgedir (KIZILTAN, 1994, s. 134). Küçük merkezler, ticari olarak kendilerinden daha büyük merkezlere bağlıdırlar. Diğer bir ifade ile ilçeler kendilerinden daha büyük olan kentlerin cazibesi altındadırlar. Bir yerleşim merkezi kendisinden daha küçük bir ya da birkaç yerleşim merkezini etkisi altına alıyorsa bu merkez bir “cazibe merkezi” haline gelmiş, yani kutuplaşmıştır. Buna bağlı olarak, büyük yerleşim merkezi ve

etki alanına giren küçük yerleşme merkez ya da merkezlerinin kapsadığı alan polarize bölgeyi oluşturur (DİNLER, 2001, s. 81). Yani polarize bölge, bir merkezle onu çevreleyen hinterlandından meydana gelir. Polarize bölge, çeşitli kısımları birbirini tamamlayan ve kendi aralarında, özellikle hakim kutup veya kutuplarla, komşu bölgeye nazaran daha çok değişimde bulunan homojen bölgenin aksine heterojen bir mekandır (ERKAL, 1990, s. 18).

1.2.1.1.3. Plan Bölge

Verilen bir sosyo-ekonomik hedefe, belirli bir süre içinde ulaşmak için işleyen bir alet ve uygun coğrafi araçların seçiminde kullanılan bir çözümlenme bölgesidir (TANERİ, 1977, s. 25). Homojen bölge ve polarize bölge ile ekonomik kalkınma meselelerinin halledilmesinde ele alınmakta ve neticede bölge planlama çalışmalarına ışık tutucu, yol gösterici olmaktadır. Bölgenin kalkınmasında takip edilecek gaye bakımında gidilen sınırlama, plan bölgenin sınırlarını tespit eder. Bir başka deyişle, bölgesel politikayı uygulamakta görevli yönetimin yetki alanı içinde kalan sahaya plan bölge denir ve bölge planının uygulandığı alanın bütünüdür (DİNLER, 2001, s. 87).

Homojen ve polarize bölgelerde sınırlama ekonomik yapı, iktisadi faaliyetin şekli, nüfusun sosyal ve ekonomik nitelikleri ve bölge ile çevre arasındaki iktisadi faaliyetin yoğunluğu esas alınarak yapılırken, plan bölgede ise bu sınırlar, kalkınma planlarının hazırlanmasına yardımcı olmak, uygulanmasını kolaylaştırmak ve bölgenin kalkınmaya katılmasını sağlamak olarak belirlenmiştir (ERKAL, 1990, s. 19).

1.2.1.2. Ekonomik Gelişmişlik Düzeylerine Göre Bölgeler

Ekonomik yapı özellikleri bakımından bölgenin aksine, ekonomik gelişme düzeylerine göre bölge dinamik bir yapı arz etmektedir. Çünkü bu sınıflandırmadaki ayırıcı niteliklerin durağan değil, devamlı bir değişme ve gelişme sürecinin bir ürünü olduğu görülmektedir (ILDIRAR, 2004, s. 12-13).

1.2.1.2.1. Gelişmiş Bölge

Gelişmiş bölge, sanayileşme ve şehirleşme derecesi fazla olan, zengin ve verimli topraklara sahip bulunan, kişi başına geliri genellikle ülke seviyesinin üstüne çıkan bölgelerdir (TANERİ, 1977, s. 27). Yalnızca gelir düzeyi bakımından değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel göstergelere göre de bölge gelişmiş bir özellik taşımaktadır. Gelişmiş bölgelerin özelliklerini şöyle özetleyebiliriz (GÜNDÜZ, 1994, s. 9);

Gelişmiş bölgelerde eğitim ve sağlık hizmetleri seviyesi ülke ortalamasının çok üzerindedir. Buna bağlı olarak okuryazarlık oranı yüksek, dolayısıyla vasıflı işgücü potansiyeli yüksektir.

Gelir seviyesinin yüksek olması tasarrufları arttırmakta ve buna bağlı olarak yatırım arayışları süreklilik kazanmaktadır.

Gelişmiş bölgede hasta başına düşen doktor sayısı fazla, hastane yatak sayıları yeterlidir. Sosyal ve kültürel seviyenin yüksek oluşu nedeniyle park, otel, lokanta, yeşil saha, sinema, tiyatro sosyal ve kültürel ihtiyaçların karşılanma oranları yüksektir.

Yukarıda sayılan sebepler dolayısıyla bölgede istihdam imkânları artmakta ve bölge sürekli olarak göç almaktadır. Çalışanların sosyal güvenlikleri diğer bölgelerde çalışanlara nazaran iyidir. Ülkenin modern kesimi sayılan gelişmiş bölgelerde marjinal tüketim meylî düşük (az gelişmiş bölgelerde bu oran yüksektir), marjinal tasarruf meylî yüksektir (az gelişmiş bölgelerde bu oran düşüktür).

1.2.1.2.2. Az Gelişmiş Bölge

Az gelişmiş bölge, daha çok tarıma dayanan bir ekonomiye bağlı bulunan, kişi başına gelir düzeyi düşük, sanayileşme ve şehirleşme derecesi az olan bölgeler olarak tanımlanabilir (TANERİ, 1977, s. 27). Bu tür bölgeler çeşitli sosyal ve ekonomik faktörler açısından başka bölgelerle ve ülkenin bütünü ile karşılaştırıldığında ekonomik avantajları olmayan bölgelerdir. Az gelişmiş bölgeler genellikle şu özellikleri taşır (GÜNDÜZ, 1994, s. 8);

Az gelişmiş bölgelerde gelir seviyesi ve gelir artış hızı ülke gelir seviyesi ve gelir artış hızından düşüktür. Kişi başına düşen gelir dağılımında büyük dengesizlikler görülmektedir. Ekonomik faaliyetler genel olarak tarıma dayalıdır ve nüfus artış hızı ülkenin nüfus artış hızından büyüktür. Az gelişmiş bölgelerde

okuryazarlık oranı da düşük olduğundan dolayı bölgede vasıfsız işçi oranı yüksektir. İşgücünün istihdam olanakları sınırlı, sendikalaşma oranı zayıftır.

Bölgede istihdam oranı düşük olduğu için başka bölgelere emek göçü oranı yüksektir. Bölgede özel sektör yatırımları ve sosyal sabit altyapı yatırımları olduğu için üretim faktörlerinin verimliliği de düşüktür. Az gelişmiş bölgelerde sağlık hizmetleri de gelişmemiştir. Hastaneler yetersiz, yatak başına düşen hasta sayısı fazla, doktor sayısı ise ihtiyacın altındadır. Otel, lokanta, sinema ve park gibi sosyal ihtiyaçların karşılandığı yer sayısı azdır.

Bu tür bölgelerde gelir seviyesi düşük olduğu için tasarruflar da yetersizdir. Tasarruflar gelirin bir fonksiyonu olduğundan dolayı, tasarruf azlığı yatırımların yetersiz olmasına sebep olmaktadır.

1.2.1.2.3. Potansiyel Gelişme Bölgesi

Gelir seviyesi itibari ile ülke ortalamasının altında ve bu bakımdan az gelişmiş, gelişme hızı bakımından ülke ortalamasının üstünde olduğu için gelişmekte olan biraz gelişmiş bir bölgedir. Bu tür bölgelerin gelişme potansiyeli vardır. Bu potansiyel uzun süre harekete geçirilemediği için bölge az gelişmiş niteliğinden sıyrılamamaktadır (Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği, 1993, s. 22). Bölgede mevcut olan yeraltı ve yerüstü kaynaklarının yeterince değerlendirilememesi bunun yanında bölgeye özel ve kamu yatırımlarının çekilememesi ve mevcut insan gücü kaynaklarından yararlanılamaması sonucu bölge az gelişmişliğini sürdürmesine rağmen, gelişmesini de devam ettirmektedir.

1.2.1.2.4. Potansiyel Bakımdan Az Gelişmiş Bölge

Gelişme potansiyelini kaybetmiş bölge olarak tanımlanabilir. Bu bölgelerin kişi başına düşen ortalama gelir seviyeleri belirli dönemde ülke ortalamasının üstünde olabilir, ancak gelişme bazı ülke ortalamasının altında bulunduğu için bölgeler gittikçe refah içindeki durumlarını kaybedecekler ve az gelişmiş bölgeler arasına katılabileceklerdir. Bu durumda olan bölgeler gelişme potansiyellerini kaybettikleri için az gelişmiş bölge haline gelmektedirler.

1.2.2. Bölgesel Kalkınma Kavramı

Ekonomi literatürüne İkinci Dünya Savaşı sonrasında giren mekan ekonomisi, yerleşme ekonomisi, alan ekonomisi de denilen bölgesel iktisadı ve bölgesel kalkınmayı tanımlamakta güçlüklerle karşılaşmaktadır. Kimi yazarlar bölge ile ilgili tahlillere nüfus bilgisi (demografi), sosyoloji, tarih, coğrafya gibi bilimlerini de katmaktadır. Bölgesel iktisat birçok değişik özelliklerle uğraşmayı ve dolayısıyla çeşitli bilim dallarının kullanımını gerektirmektedir (DİNLER, 2001, s. 2).

Bölgesel kalkınma kavramı, ülke bütününde yer alan bölgelerin, çevre bölgeler ve dünya ile karşılıklı etkileşimi ile oluşan bölge vizyonunu dikkate alan, katılımcılık ve sürdürülebilirliği temel ilke edinen ve insan kaynaklarının geliştirilmesi, ekonomik ve toplumsal potansiyellerin harekete geçirilmesi yoluyla bölge refahının yükseltilmesini amaçlayan çalışmalar bütünü olarak tanımlanabilmektedir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2003, s. 250).

Hoover bölgesel iktisadı tanımlarken, bölgesel iktisadın, iktisadi sistemlerin mekansal karakteri içinde bir çatıyı ifade ettiğini söylemektedir. Bölgesel iktisadın ilgi alanı da doğal olarak üzerinde iktisadi faaliyetlerde bulunan mekanlar ve iktisadi faaliyetlerin kendisidir (HOOVER & GIARRATANI, 1984, s. 2-3).

Bir başka ifade de yerel kalkınma, yerel dinamiklerin harekete geçirilerek, yerel toplulukların ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi alanda sürdürülebilir kalkınma ilkelerine uygun olarak gelişimini sağlamayı hedeflemektedir (KAYA & ŞENTÜRK, 2007, s. 6).

Bölgesel kalkınma olanakları sektörlerin yenileşmesinden ortaya çıkmaktadır. Tarihsel olarak gelen rekabetçi avantaj sektörler içinde kurulmuştur ve yeni etkinlikler açısından 'oyun alanının seviyelendirilmesi' olarak görülebilir ki öz'den dışa ve az sevilenden çok sevilene doğru ilerlemektedir (GILLESPIE, RICHARDSON, & CORNFORD, 2001, s. 116).

Sanayileşme ile birlikte ekonomik kalkınma sürecine giren ülkelerde üretim kapasitesinin bölgeler arasındaki dağılımına piyasa güçleri tarafından karar verilmekteydi. Ancak zamanla bölgeler arası gelişmişlik farklarının artmasıyla birlikte, ekonomik faaliyetlerin bölgeler arası dağılımında piyasa mekanizmalarının yanında kısmi müdahalelerle, yatırımlar yapılmasının ülke açısından daha rasyonel bir politika olduğu görüşü ağır basmıştır. İkinci Dünya Savaşından sonra hükümet planları ve kalkınma planlarında bölgesel gelişmişlik farklarını azaltıcı yönde ekonomik müdahale önlemlerine yer verilmiştir. Kalkınma plan ve programlarında

yer bulmaya başlayan bu önlemler, bölgesel iktisat ve bölgesel kalkınma alanında kurumsal çalışmaların yapılmasını özendirmiştir. Ancak yerleşme ekonomisi ya da alan ekonomisi olarak da adlandırılan bölgesel iktisat ve buna bağlı olarak bölgesel kalkınmayı tanımlamakta bazı güçlüklerle karşılaşmaktadır (ILDIRAR, 2004, s. 13).

Bölgesel iktisat literatürü incelendiğinde; bölgesel iktisadın, V. Thünen (1826), A. Weber (1929) ve A. Lösch'ün (1939) geliştirmiş oldukları kuruluş yeri kuramı ile ortaya çıktığı görülmektedir (SCHAEFFER, 2001, s. 2-5). Türkiye'de ise bölgesel iktisat daha çok planlama kapsamında düşünülmüştür. Akademik alanda, bölgesel iktisat konusunda çalışmaları olan isimler ise; Z. Dinler, H. Erkan, E. Taneri ve S. Zaim olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.2.3. Bölgesel Kalkınmanın Ortaya Çıkışı

1929 yılında yaşanan Büyük Buhran ile birlikte dikkat çekmeye başlayan bölgesel dengesizliğin, pek çok ülke için ulusal bir problem haline gelmesi II. Dünya Savaşı sonrası döneme rastlamaktadır. Gerçekten bu dönemden sonra devletlerin iktisadi ve siyasal gündeminde bölgelerarası eşitsizlikler yer almaya başlamıştır (DİNLER, 2001, s. 124). II. Dünya Savaşı gibi Sanayi Devrimi'de Dünyadaki ekonomik işleyişi etkilemiştir. Savaşın hemen sonrasında vuku bulan Sanayi Devrimi ile de üretim artmış, dünya ekonomik anlamda büyük bir yeniliğe şahit olmuştur. Fakat ekonomik gelişme, bazı ülkelerin bazı bölgelerinde ortaya çıkmıştır. Yani, ekonomik gelişme için uygun şartlara sahip olan bölgelerde ekonomik icraatlar son hızla ilerlerken, diğer bölgeler fakirleşmeye devam etmişlerdir. Hem o gün hem de

bugün için şu söylenebilir ki, gelişmiş ülkelere nazaran gelişmemiş olan ülkelerde bölgelerarası farklılığın yoğunluğu daha fazladır (ÖZDEMİR, 1999, s. 121).

Sanayi Devrimi, ülkeler arasında çok ciddi farklılıklara neden olmuştur. Devrimi hazırlayan devletler gün geçtikçe gelişmişler ve diğer ülkeleri ticari ilişkiler aracılığıyla sömürmüşlerdir. Bu süreç tüm ülkeler arasında büyük uçurumlar oluşturmuş, “gelişmiş ülke” ve “gelişmekte olan ülke” ülke ayrımı yapılı olmuştur. Bunun yanında, Sanayi Devrimi’nin sonuçları gelişmiş ülke olarak nitelendirilen devletler içinde bazı sorunlar doğurmuş, bu ülkelerin kendi bölgeleri arasında da gelişmişlik farkları görülmeye başlamıştır. Yani Sanayi Devrimi, tüm dünya ülkeleri için aynı anda başlamadığı gibi, aynı ülkenin değişik kesimlerinde bile farklı zamanlarda başlamıştır. Bugün bir ülkede yaşanan bölgesel dengesizliğin ortaya çıkışının başlangıcı Sanayi Devrimi’ne kadar uzanmaktadır (DİNLER, 1998, s. 111).

Çoğu ülke için geçerli olan bir gerçek vardır; ekonomik gelişme bir ülkenin tüm bölgelerinde aynı anda başlamaz ve ayrıcalıklı sayılabilecek belirli noktalarda meydana gelen gelişme bu merkezlerde yoğunlaşır. Bu durum, bölgesel dengesizliği ortaya çıkaran en belirgin nedendir. Gelişme noktaları (kalkınma kutupları) çevresinde giderek artan sosyal ve ekonomik hareketlilik sonucunda bölgelerarası dengesizliğin oluşması kaçınılmaz bir sonuçtur (DİNLER, 2001, s. 113).

Kutuplaşma çoğunlukla sanayi yatırımları sonucu oluşmaktadır. Zira bu yatırımlar, diğer yatırımlar için lokomotif görevi üstlenmektedir. Sanayi yatırımları, kendi ihtiyaçlarını karşılayacak olan diğer yatırımları da bölgeye çeker. Bu cazibenin

etkisiyle bölgenin kalkınması hızlanır ve kutup bölgesinin odağında bulunan yer git gide genişleyip cazibe merkezi haline gelir (GÜNDÜZ, 1994, s. 16).

Belli bir bölgedeki bir ekonomik gelişme, söz konusu bölgeyi diğer bölgeler aleyhine ileri düzeylere taşıyabilmesi iki sebep ile açıklanmaktadır: İlk neden, ölçek ekonomilerinden azami derecede faydalanmayı arzulayan işletmelerin, üretim kapasitelerini optimal (en uygun) seviyeye ulaştırmak amacıyla yeni yatırımlara yönelmeleridir. Söz konusu işletme elde ettiği kazanımları arttırmak için çalışacak ve çalıştığı bölgedeki ekonomiyi de canlandıracaktır. İkinci neden, işletmelerin “dışsal ekonomiler” den faydalanabilmek için aynı bölgede toplanmaya meyilli olmalarıdır. Bazı bölgeler ekonomik faaliyetler bakımından böylesine avantajlıyken gelişme potansiyelinden mahrum olan geri kalmış bölgeler bir duraklama ve ayrıca gerileme sürecine girmektedir (DİNLER, 1998, s. 113).

Türkiye’de de coğrafi olarak yedi bölge belirlenmesine rağmen, kalkınma farklılıklarının ortaya çıkmasıyla, 1960’lı yıllarda kurulan DPT ile kalkınma planları gündeme gelmiş ve “Kalkınmada Öncelikli Yörelere” (KÖY) tanımlaması yapılmıştır. Gerek Türkiye’de, gerek benzer ülkelerdeki uygulamalarda, firma merkezli, teşvik temelli, standartlaşmaya dayalı bir kalkınma programı uygulanmıştır (ERCAN & AKKAYA, 2005, s. 363).

1.2.4. Bölgesel Kalkınmanın Önemi

Kalkınma kavramı; ekonomik büyüme ile birlikte ekonomideki yapısal değişimleri de içeren daha geniş bir anlama sahiptir ve gelişmekte olan ülkelerin sorunları ile ilgilenmektedir.

Buna göre kalkınma; ekonomik büyüme ile birlikte bir toplumda; eğitim, sağlık, beslenme hizmetlerinin yaygınlaştırılmasını ve iyileştirilmesini, mevcut üretim faktörlerinin miktarının ve kalitesinin artırılmasını, toplumun temel gereksinimlerini karşılayabilecek bir düzeye ulaştırılmasını, bölgesel gelişmişlik ayrımların giderilmesini ekonomik kararlarda duygusallığın yerine akılcılığın ön plana çıkartılmasını, sosyo-kültürel dokunun geliştirilmesini ve sektörler arası ilişkilerin geliştirilmesi olarak tanımlanabilmektedir (SAVAŞ, 1986, s. 7).

Kalkınma, insan ve toplum açısından sadece maddi yaşamın sürdürülebilmesi için değil, onun yanında insanlık toplumunun yüksek kültür ürünlerini üretebilmesi için gerçekleştirilmesi gereken bir süreç ve sürekli bir yarışır. Yarışı bırakmanın maliyeti o kadar yüksektir ki, buna katlanmak rasyonel değildir. Kalkınma tümüyle insana özgüdür, dolayısıyla hep istenir (HAN & KAYA, 2012, s. 5).

Az gelişmiş bölgelerin temel özellikleri, ekonomik yapılarının tarıma bağlı olması, nüfus artış hızlarının yüksek olması ve devamlı olarak dışarıya göç vermeleridir. Bu olumsuzlukların bertaraf edilebilmesi için, az gelişmiş bölgelerin kalkındırılması gerekir. Bunun için temel kural ise, bu bölgelerde emek-yoğun yatırımlara öncelik vermektir. Özellikle orman ürünleri ve toprağa dayalı sanayiler, tekstil, gıda ve küçük el sanatlarını geliştirici yatırımlara öncelik verilmelidir (GÜNDÜZ, 2006, s. 154). “Çağdaş Bölgesel Kalkınma” yaklaşımında, bölgeler arası dengesizliklerin en aza indirilmesi, bölgelerin küresel rekabet güçlerinin artırılması, bölgelerin kendi içindeki kırsal ve kentsel gelişmişlik farklılıklarının giderilmesi,

yerel dinamiklerin harekete geçirilerek bölgesel potansiyelin kullanılması ve ülkelerin bütün bölgeleri ile kalkındırılması amaçlanmaktadır (AKIN, 2006, s. 295).

Yıllar itibariyle Türkiye'deki 7 coğrafi bölgenin GSMH paylarına bakıldığında batı bölgeleri sosyal ve ekonomik gelişmişlik açısından doğu bölgelerinin hep önünde olmuştur. Bu durum yıllar geçtikçe doğu bölgelerinin aleyhine gelişmiştir.

Devlet, ülkenin gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşabilmesi için, kalkınmaya büyük önem vermiş ve bu maksatla da 1961 yılında Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)'nin kurulmasını gerekli görmüştür. Planlamanın amacı, kaynak israfından kaçınmak ve kalkınma hızından en az fedakarlık edecek şekilde ülke kaynaklarının değerlendirilmesini zorunlu görmektedir. Bu bakımdan, uzun vadede çözüme ulaştırılabilecek, tedbirleri bugünden ele alıp değerlendirilebilecek şekilde bölgesel kalkınmaya ağırlık vermek gerekir (GÜNDÜZ, 1994, s. 153).

1.2.4.1. Bölgesel Büyüme Modelleri

Bölgesel büyüme argümanını incelemeye yönelik teorik modellerin büyük çoğunluğunun, büyüme teorisinin etkisinde kaldığı görülmektedir. Büyüme teorisi çerçevesinde ele alınan bu modeller, bölgesel büyüme sorunlarına uyarlanarak "bölgesel büyüme modelleri" geliştirilmiştir. Literatürde bu alanda geliştirilen modellerin farklı şekillerde gruplandırıldıkları görülmekte olup iki ana grupta toplanmaktadır (ILDIRAR, 2004, s. 46). Bunlar:

- Keynesgil Bölgesel Büyüme Modelleri
- Neo-Klasik Bölgesel Büyüme Modelleri

1.2.4.1.1. Keynesgil Bölgesel Büyüme Modelleri

1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın, talep yetersizliğinden ortaya çıktığı ve Say Kanunu'nun bu talep yetersizliğini açıklamakta yetersiz kaldığı bilinmektedir. Söz konusu dönemde Dünya ekonomik şartlarının değiştiği, ekonomistler ve politika yapıcılar arasında işbirliğine dayalı politikaların oluşturulması ve Dünya gelirinde adaleti yayacak kurumların kurulması gibi konularda anlaşmazlıkların ortaya çıktığı tespit edilmektedir. Böyle bir ortamda Keynesyen analiz, ekonominin talep yönünü öne çıkartmakta, bu durum Keynesyen Bölgesel Büyüme Modelleri'ne de yansımaktadır (PEŞELİOĞLU, 2007, s. 23).

Keynesyen bölgesel büyüme modelleri, teori kökeni değişmeksizin çok çeşitli kolları içinde barındırmaktadır. Bir dengesizlik sürecinin sonucu olarak bölgesel büyüme ele alınmakta ve bölgesel büyümenin motoru olarak bölgeden yapılan ihracat üzerine yoğunlaşmaktadır. Talebe bağlı olarak ortaya çıkan ihracatın oluşturduğu bu durumda, modelde yapılmaya çalışılan vurgu, ekonomik sistemlerin müdahale olmaksızın tam istihdamdaki bir dengeye hareket edemeyeceği varsayımıyla uyumlu talebin rolü üzerine olmaktadır. Modelde, bölgenin gelirindeki değişim, bölgenin ihracatının bir fonksiyonu olarak ele alınmaktadır ve bölgesel büyümenin temel kaynağı, bölgenin ihracatı olmaktadır. Teorik sorunlara rağmen uygulanmış olan Keynesyen bölgesel politikalar, az gelişmiş bölgelerdeki gelir ve istihdam artışına yardımcı olmuştur, fakat bu durum, modeli başarılı kılmaya

yetmemiştir. Zira bu politikalar çok daha başarılı gelişmiş bölgelerle kıyaslandığında, verimlilik artışlarını gerçekleştirmede ve daha da önemlisi yerel kaynakların hareketliliğine dayalı kendi kendini besleyen büyümeyi teşvik etmede başarısız olmuştur (AKTAKAS, 2006, s. 31).

Keynesyen Modeller; maliye ve para politikası, ithalat ve ihracat kontrolleri, döviz kuru politikaları ve kamu yatırımları gibi politika uygulamalarının çeşitli araçlarını kullanarak bölgesel kalkınmanın sağlanacağını savunmaktadır (TİFTİKÇİGİL, 2010, s. 22).

Keynesgil Bölgesel Büyüme Modellerinin, açık ekonomi versiyonunun en basit şekli, aşağıdaki gelir-harcama eşitliğine dayanmaktadır (ILDIRAR, 2004, s. 47):

$$Y = C + I + G + X - M$$

Burada, Y bölgesel geliri, C bölgesel tüketimi, I bölgesel yatırımı, G hükümet harcamalarını, X bölgesel ihracatı ve M'de bölgesel ithalatı göstermektedir. Yatırım, hükümet harcamaları ve ihracat dışsal (ekzojen) değişkenlerdir. Dolayısıyla modelin davranış denklemleri şu şekilde yazılabilir:

$$I = I_0 , G = G_0 , X = X_0$$

Modelin davranış denklemleri ve harcanabilir gelir eşitliği, bölgesel gelir-harcama eşitliğinde yerine koyulursa, bölgesel gelir-harcama eşitliği,

$$Y = (C_0 + I_0 + G_0 + X_0 - M_0) \Rightarrow Y = \frac{C_0 + I_0 + G_0}{1 - (c - m)(1 - t)}$$

şeklinde dönüşmektedir. Burada k , Keynesyen Bölgesel Çarpanı” göstermekte ve şu şekilde bulunmaktadır:

$$k = \frac{1}{1 - (c - m)(1 - t)}$$

Keynesyen bölgesel çarpan formülünde en önemli değişkenin, yerel ürünlere olan marjinal tüketim eğiliminin olduğu görülmektedir. Çarpanın değeri $(c - m)$ 'deki değişime paralel olarak değişmektedir.

1.2.4.1.2. Neo-Klasik Bölgesel Büyüme Modelleri

Neo-klasik büyüme modelleri Keynesgil modellerin ihmal ettiği arz cephesine yöneldiği ve bölgesel analizlerde yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir. Neo-klasik büyüme modelinin temel dayanağı, toplam üretim fonksiyonudur.

Ekonomik sürecin arz yönüne yoğunlaşan Neo-Klasik bölgesel büyüme modelinin analiz aracı, üretim fonksiyonlarıdır. Teknolojik gelişmenin olmadığı bir ekonomide çıktı tamamen sermaye ve işgücü girdileri tarafından belirlendiği görüşü hakim olmaktadır. Bu bağlamda toplam üretim fonksiyonu (ILDIRAR, 2004, s. 51):

$$Y = F (K , L)$$

şeklinde yazılabilir. Formülde Y reel çıktı düzeyini, K sermaye stoğunu ve L'de işgücünü ifade etmektedir. Bu genel ilişkinin spesifik bir formu Cobb-Douglas üretim fonksiyonu olarak bilinmektedir. Ölçeğe göre sabit getiri varsayımı altında üretim fonksiyonu ise;

$$Y = AK^\alpha L^{1-\alpha}$$

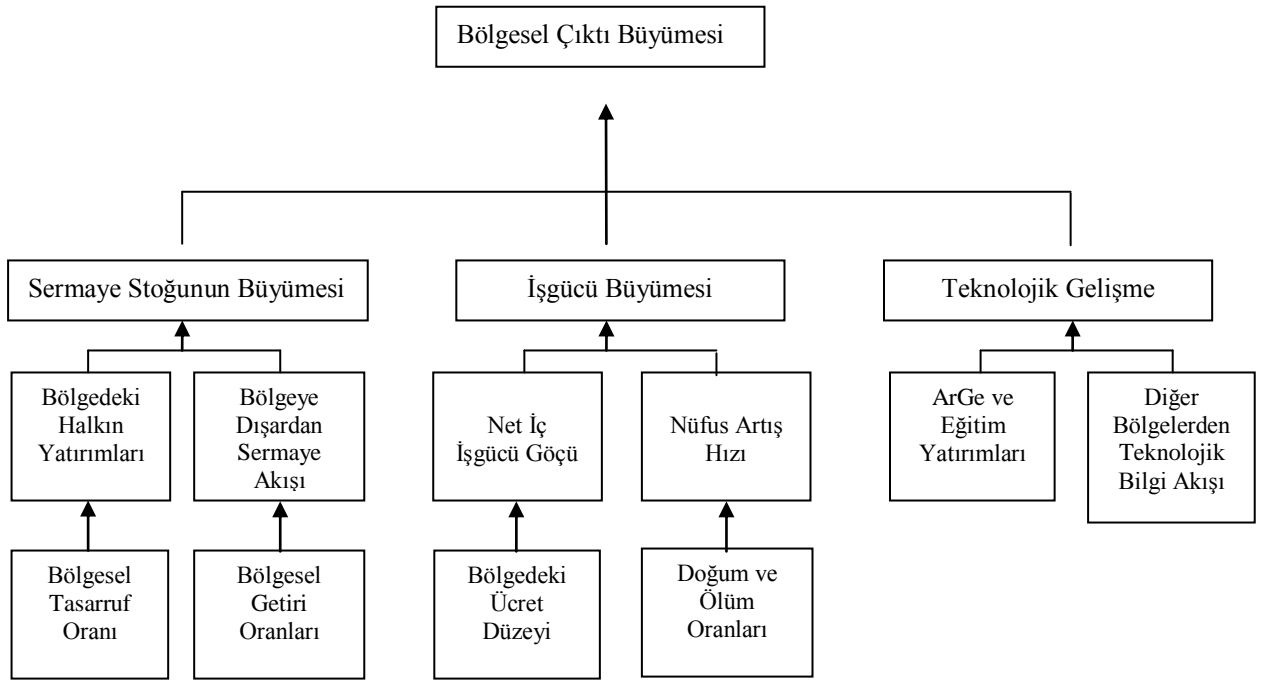
şeklinde yazılmaktadır. Burada A ve α genellikle regresyon analizleriyle tahmin edilen parametrelerdir. Bu genel ilişki, her iki tarafı L'ye bölerek kişi başına çıktı biçiminde de yazılabilmektedir.

Neo-Klasik modele göre üretim faktörleri, fiyatın düşük olduğu bölgelerden yüksek olduğu bölgelere doğru yönelmekte ve azalan marjinal verimlilik varsayımına göre de bu durum, ekonomiyi dengeye getirmektedir. Yani, bölgelerdeki faktör fiyatlarının, faktörlerin marjinal fiziki verimliliklerine eşitlenmesi söz konusu olmaktadır. Neo-Klasik teoriye göre bölgeler arası dengesizlikleri azaltmak için üretim faktörlerinin bölgeler arası akışkanlığının artması için gerekli önlemler alınmalı ve işsizliğin yüksek olduğu bölgelerde ücret indirimlerine gidilmelidir (TİFTİKÇİGİL, 2010, s. 12).

Neo-klasik modellerin çıktı büyümesinin üç kaynağının tanımlanmakta olduğu görülmektedir. Bunlar, sermaye stoğu, işgücü ve teknolojik gelişmelerdir. Bu faktörlerin bölgeler arasında neden farklılıklar gösterdiği ve dolayısıyla bölgesel büyüme farklılıklarının nasıl oluşturduğu önem kazanmaktadır. Bunun en önemli

nedenlerinden biri; sermayenin ve işgücünün kendilerine en yüksek getiriye sağlayan bölgelere doğru hareket etmesine bağlı olarak bölgeler arası faktör göçü olmaktadır (ILDIRAR, 2004, s. 55).

Neo-klasik modele göre; bölgesel büyüme farklılıkları yalnızca sermaye ve işgücünün içsel büyüme farklılıklarından değil, aynı zamanda bölgeler arasında faktör göçünden de kaynaklanmaktadır. Bu sürecin işleyişi Şekil 1.1'de de gösterilmektedir (TAYLOR & AMSTRONG, 2000, s. 84).



Şekil 1. 1 Neo-Klasik Modelde Faktör Arzları ve Bölgesel Büyüme

1.2.4.2. Bölgesel Kalkınma Modelleri ve Kalkınma Kutupları

Kalkınma Kutupları teorisi, ekonomideki kaynakları etkin kullanma amacını öngören bir model olup F. Perroux'nun çalışmalarına dayanarak; iktisadi kalkınmanın yalnız bazı bölgelerde gerçekleşeceğini ve buna bağlı olarak belirli kalkınma kutuplarının oluşacağını öne süren teoridir. Kutuplaşma, birçok literatürde

sanayi ünitelerinin belirli noktalarda toplanması nedeniyle ortaya çıkan dengesiz bir kalkınma süreci olarak ifade edilmektedir.

Bölgesel büyüme modellerinde asıl ilgi alanını denge düşüncesi oluştururken; bölgesel kalkınma modellerinin asıl ilgi alanını gelişme sürecinde ortaya çıkan farklılaşmalar, kutuplaşmalar ve dengesizlikler, mekan boyutunun analize dahil edilmesi, ekonomik ilişkilerin işleyiş ve dağılımında kutuplaşmış büyüme ve gelişmeyi yaratmaktadır. Burada, ekonominin mekan boyutunda oluşan dengesizlikler, gelişme sürecinin motoru ve sürükleyici unsuru olarak görülmektedir. Ekonomideki sürecin kutuplaşması olgusu sektörel ve bölgesel boyutta gerçekleşmektedir. Ekonomik sürecin bölge boyutunda meydana gelen kutuplaşmalara bakıldığında ilkinde bölgesel kalkınma sektörler boyutunda kutuplaşırken, ikincisinde bölge boyutunda kutuplaşma ortaya çıkmaktadır (ERKAN, 1987, s. 20-21).

1.2.4.2.1. Sektörel Kutuplaşmış Kalkınma

Sektörel kutuplaşmış kalkınma ya da kalkınma kutupları teorisi, Fransız iktisatçı, F.Perroux'un çalışmalarına dayanmaktadır. Perroux'un büyüme kutupları teorisi geniş ölçüde Schumpeter'in "yenilikler" teorisinden esinlenmektedir. Schumpeter'in yenilikleri ve dolayısıyla ekonomik gelişmeyi sektörel-zamansal boyutlarda ele alan yaklaşımı yerine ekonomik gelişme sektörel-zamansal mekan boyutlarında incelenmektedir (ILDIRAR, 2004, s. 56).

Kalkınma Kutupları Kuramı da Hirschmann'ın kuramı gibi kalkınma olgusunun temelinde dengesizlikler olduğundan hareket etmektedir. Ancak Hirschmann'da dengesizlikler sektörlerde söz konusu iken, kalkınma kutupları kuramında ekonomik faaliyetlerin mekandaki dağılımlarında dengesizlikler söz konusudur. Kuramın ampirik dayanakları, kalkınma olgusunun tarihsel evrimi sırasında görülen özelliklerdir. Gelişmiş batı ülkelerine bakıldığında; bu ülkelerdeki kalkınmanın ülkenin tamamında ya da ekonomik alanın tamamını kapsayacak şekilde bir defada değil, öncelikle bazı bölge ve yörelerde başladığı, sonradan ülkenin diğer bölgelerine yayıldığı gözlenmektedir.

Bu durumda kalkınma kutbu olgusunu şöyle açıklamak mümkündür: Kalkınma, ekonomik mekânın tümünde birden ortaya çıkan bir durum değildir. Çoğu zaman bir bölge ya da mekânda çeşitli etkenler sonucu ekonomik faaliyetler diğer yörelere oranla daha yoğun olmaktadır ve ekonomik faaliyetin daha fazla olduğu yörelerde bu yoğunlaşmaya neden olan ekonomik üniteler mevcuttur (PİRLİ, 2000, s. 47-48).

Ekonomik kalkınma, yatırımların tüm ülke yüzeyine ya da tüm ekonomik alana serpiştirilmesi şeklinde bir politika ile sağlanamaz. Kalkınma hamlesinin başlangıcında olan her ülke, ekonomik faaliyetleri belirli sayıdaki gelişme potansiyeline sahip noktalara yığmak zorundadır. Ancak böyle bir politika ile kalkınma gerçekleşecektir. Perroux'nun “ekonomik gelişme her yerde birden görülmez, farklı şiddetlerde çeşitli nokta ya da kutuplarda oluşur, çeşitli yollardan değişen nihai etkilerle tüm ekonomiye yayılır” şeklinde dile getirdiği bu görüş, bir

çok ekonomist tarafından benimsenmektedir. Görüldüğü gibi, kalkınmada dengesizlik bir anlamda motor bir karaktere sahiptir (DİNLER, 2001, s. 411).

Gelişme kutbunun çekirdeğini oluşturan kilit sektörler arasındaki etkileşme, bölgesel büyümede en önemli unsurdur (RICHARDSON, 1970, s. 104). Endüstriler arası ilişkiler sisteminde, sürükleyici ve egemen endüstrinin üretimindeki artış, buna girdi veren bağlı endüstrilerin uyarılmış üretiminin artış hızı, egemen endüstrilerin başlangıçtaki büyüme hızından daha yüksek ise, böyle bir sürükleyici endüstri “kilit endüstri” olarak adlandırılmaktadır (ILDIRAR, 2004, s. 67). İkinci endüstrilere sürüklenen (bağlı) endüstriler denilmektedir. Sürükleyici işletme yatırımlar yönünden belirlenebilmektedir. A işletmesinin yatırımları I_a , B işletmesinin yatırımları I_b ile gösterildiğinde, eğer:

$I_b = f(I_a)$ ve $\frac{\Delta I_b}{\Delta I_a} > 0$ ise, A işletmesi, B işletmesine göre sürükleyicidir (DİNLER, 2001, s. 310).

Az gelişmiş bölgede, sürükleyicilik özelliği taşıyacak olan işletmenin hangi özellikleri olması gerektiğini çeşitli yazarlar tartışırken, genel olarak birbirlerini tamamlayan özelliklerden söz etmektedir. Sürükleyici endüstrinin istihdam olanakları sağlayan genç bir endüstri olması gerekmektedir. Bu endüstrinin, kendisi gelişirken, mümkün olduğu kadar çok sektörü de beraberinde geliştirebilme özelliğine sahip olması gerekir. Bu ise, daha önce dengesiz kalkınmayı başlatacak öncü endüstrilerin bir özelliği olarak sayılan önsel ve gerisel bağlılık katsayılarının yüksek olması ve çıktılarına yönelen talebin, gelir ve fiyat esneklerinin büyük olmasını gerekmektedir (DİNLER, 2001, s. 311).

1.2.4.2.2. Bölgesel Kutuplaşmış Kalkınma

Perroux, büyüme kutbu kavramında coğrafi mekan ile ilişkiyi ihmal etmiştir. Oysa bir bölgesel mekan üzerinde kurulmuş kutup, ekonomik kalkınma için çok önemli olduğundan kutuplaşma kalkınma teorisini geliştiren diğer iktisatçılar ortaya çıkmışlardır.

Perroux tipi bir büyüme kutbunda, ister kutbun içsel bağlantıları, isterse diğerleriyle olan ilişkileri ele alınsın, sorun aynı kalmakta ve endüstriler arası ilişkiler sistemi olarak kendini göstermektedir. Bunun yanında, farklılaşma ve dengesizlikleri gelişme sürecinin sürükleyicisi olarak, bölgesel boyutta ele alan bölgesel kutuplaşmış gelişmeye yönelik analizlerde çok geçmeden ortaya çıkmıştır. Bu analizlerin ilk örnekleri, Myrdal, Hirschman, Friedman ve Boudeville tarafından ortaya konulmuştur (ILDIRAR, 2004, s. 68).

1.2.4.3. Bölgesel Kalkınmanın Şehirleşme Modelleri

1.2.4.3.1. Richardson Modeli

Bölgesel kalkınmayı şehirleşme olgusuyla açıklamaya çalışan Richardson'a göre şehirleşme bölgesel kalkınmanın motorudur. Temelde, ekonomik faaliyetlerin şehirlerde yoğunlaşması, şehirleşme süreci ile bölgesel kalkınma arasındaki yakın ilişkiyi ortaya koymaktadır. Ekonomik gelişme başlangıçta belli kutuplarda olmaktadır. Fakat uzun dönemlerde bu kutuplaşmaların diğer bölgelere yayıldığı görülmektedir. Gelişme sürecinin hızlanması ve kümülatif bir sürece dönüşmesi, ekonomik faaliyetlerin her bölgede belli şehirlerde oluşmasına olanak sağlamaktadır.

Bu süreçte yayılma merkezleri, metropoliten alanları oluşturmaktadır. Ekonomik gelişme yığılma ve yayılma şeklinde iki farklı gelişme süreci ortaya çıkarmaktadır. Teknolojik ve sosyo-ekonomik yeniliklerin çıkış kaynağını metropoliten merkez oluşturmaktadır; çünkü buralar aynı zamanda, teknik ve bilimsel bilginin üretilip aktarıldığı iletişim merkezleridir. Metropoliten şehirler; sosyal etkileşim, haberleşme, eğitim, öğretim, araştırma ve geliştirme faaliyetleri ile potansiyel yenilikler açısından uygun ortamlardır.

Richardson, bölgesel gelişmenin belirlenmesinde yığılma ekonomilerine, yerel sabitlere ve yerel tercihlere özel önem vermektedir. Bu unsurlar, bölgesel gelişmenin şehirleşme boyutuyla açıklanan şehirleşme ekonomileridir. Mekan içinde yoğunlaşmayı yaratan temel etken yığılma ekonomileridir. Bu kavram, ölçek ekonomilerinden daha kapsamlı ve çok boyutludur. Daha çok dışsal ekonomiler, bölünmezlik ve şehircilik ekonomilerinin sonucu olarak ortaya çıkarlar.

Bölgesel gelişmeyi açıklamaya yönelik diğer modellerle karşılaştırıldığında Richardson modeli bir çok üstünlüklere sahiptir. Daha önceki modellerde dikkate alınmayan mekana ilişkin bir çok unsura bu modelde yer verilmiştir. Yığılma ekonomileri, yerel sabitler, yerel tercihler gibi bölgesel gelişmenin önemli unsurları modele dahil edilmiştir. Bunların etkileri ve yeniliklerin mekan içindeki dağılımı şehirleşme hiyerarşisi içinde sunulmuştur (ILDIRAR, 2004, s. 79).

1.2.4.3.2. Von Boventer Modeli

Von Böventer, Richardson modelinde olduğu gibi yığılma ekonomilerinden ve yerel tercihlerden hareketle modelini geliştirmiştir. Fakat Von Böventer modelinde, yerel tercihler yerine daha kapsamlı olan yerel kaliteler kavramını kullanmıştır. Bu kavramla, bir yerel birimin trafik bağlantıları, iskan kalitesi, iklimi, kültürel koşulları, fiyat ve kira koşulları gibi değişkenler kapsamaktadır.

Von Böventer, büyüme sürecini etkileyen değişkenlerin her birinin muhtemel bireysel etkilerini ayırmak yerine, bunların karşılıklı etkileşimine dayanarak, aralarındaki bağlantıları, yığılma ekonomileri içinde ortaya çıkarmaya yönelmiştir. Von Böventer dikkatini, büyüme sürecini etkileyen; yerleşim biriminin gelir, işgücü, sermaye, büyüme hızları ile yerleşim biriminin endüstri yapısı, yerleşim birimi içi yığılma ekonomisi, yerleşim birimleri arası yığılma ekonomisi, ulusal gelir veya üretimin büyüme hızı, alt bölge şehir merkezinde gelirin büyüme hızı gibi değişkenlerin büyüklük, yapı, uzaklık unsurları ile ülke, bölge ve alt bölge düzeyinde incelemesine yöneltmiştir. Buradan hareketle modeline yığılma ve yoğunlaşma kadar yayılma süreçlerini de katmaya çalışmıştır (ERKAN, 1987, s. 34-36).

1.2.5. Bölgesel Kalkınmayı Etkileyen Faktörler

1.2.5.1. Bölge İçi Faktörler

Bölge içi faktörler, bölgenin kendi yapısı ve bölge içi iktisadi faaliyetler ile ilgili faktörlerdir. Yani bölgenin sahip olduğu potansiyeller veya iktisadi

kalkınmasını sağlayabilmesi için bölgede bulunması gereken etkenlerdir. Bölge içi faktörler altyapı faktörleri ve üstyapı faktörleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

1.2.5.1.1. Altyapı Faktörleri

Altyapı faktörlerini dört başlık altında ele alınacak olursa; doğal altyapı, maddi altyapı, kurumsal altyapı, insan kaynakları altyapısı şeklinde incelenebilir.

1.2.5.1.1.1. Doğal Altyapı

Doğal yapının elemanları olarak yeraltı ve yerüstü zenginlikleri (madenler, verimli topraklar, bitki örtüsü, akarsular vb.) ile iklim bir arada anlaşılmaktadır. Bir ülkenin veya bölgenin doğal yapısının kalkınmada önemli bir rolü olduğu bir gerçektir. Hatta gelişmiş ve az gelişmiş ülkeleri iklim şartları yönünden incelendiğinde, genellikle sanayileşmiş ülkeler dört mevsimi bir arada yasayan bir iklim kuşağında bulunurken, geri kalmış ülkelerin ise çok sıcak ve çok soğuk iklim kuşaklarında yer aldıkları görülmektedir (TOBB, 1989, s. 6).

Bununla birlikte ulaşım olanakları ve lojistik hizmetler açısından kara, deniz ve hava yollarına yakınlık da aynı derecede önemlidir. Bölgenin doğal kaynaklara ve pazarlara ulaşımını sağlayan bu faktörler doğal bir avantaj olarak karşımıza çıkmakta ve yatırımların yerleşimi açısından birinci derecede önem taşımaktadır. Yine bu faktörlere dayalı bir büyüme gösteren bazı bölgeler aynı zamanda endüstriyel yığılma merkezleri haline gelmektedirler.

1.2.5.1.1.2. Maddi Altyapı

Maddi altyapı, bir ekonominin enerji, yol, ulaşım, haberleşme alanlarındaki bütün yatırım, donatım ve işletme araçlarıyla, doğal kaynakların ve ulaşım yollarının korunmasını, ayrıca kamu yönetimi, eğitim, araştırma, sağlık ve sosyal hizmetler için gerekli bina ve donanımı ifade etmektedir.

Maddi altyapının önemli bir özelliği özel sektör üretimine uygun bir ortam oluşturmasıdır (CUTANDA & PARICIO, 1993, s. 70). Maddi altyapı ekonominin seviye ve bütünleşme derecesine hem doğrudan hem de dolaylı olarak etki etmektedir. Aynı zamanda, ön hizmetler olarak bir yandan toplumdaki işbölümü ve teknolojik gelişme düzeyinin, diğer yandan da coğrafik alan olarak ekonominin genişliğinin bir fonksiyonudur. Maddi altyapıya yapılan harcamalar yatırım özelliği göstermektedir.

Maddi altyapı, üretim faaliyetlerini ve sosyal refahı üç temel şekilde etkiler; ilk olarak, üretim sürecinin aktif bir parçası olarak, bir çeşit kamusal ara malı olarak kabul edildiği için, bölgedeki üretim ve istihdamı etkiler. İkinci olarak, maddi altyapının yeterliliği, iktisadi birim ve bireylerin, yaşamak ve iş yapmak üzere bölgeye gelmelerini (göç etmelerini) sağlayarak bölgesel iktisadi kalkınma sürecine katkıda bulunur. Son olarak, kamu sermayesinin kullanımı sonucunda sağlanan bazı hizmetler, nihai mallar olarak dolaysız olarak kullanılır ve kullanıcısının refahını ve yaşam kalitesini yükseltir.

1.2.5.1.1.3. Kurumsal Altyapı

Kurumsal altyapı, sosyo-ekonomik süreç içerisinde faaliyetlerin yürütülme şekil ve yöntemlerini belirleyen yazılı veya yazısız kanun ve kurallar, davranış biçimleri ve örgütsel kurumlardan oluşan bir altyapı elemanıdır. İktisadi birim ve bireylerin faaliyet planlarını oluşturmaları, kararlarını almaları ve uygulamalarını sağlayan bir çerçevedir. Bu nedenle iktisadi faaliyetlerin yürütülmesi için uygun bir kurumsal çerçevenin hazırlanması zorunludur. Sadece, bu sağlandığı takdirde dahi bölgenin toplam üretiminde artış sağlanabilecektir.

Kurumsal altyapı unsurları üç ana grupta toplanmaktadır. Bunlar;

1. Sosyo-ekonomik sistemi düzenleyen yazılı yasalar (hukuk düzeni, vergi ve kredi düzenlemeleri vb.),
2. Yazısız toplumsal kurallar, değer yargıları ve davranış kalıpları,
3. Örgütsel düzenlemeler (merkezi ve yerel bürokrasi vb.).

Kurumsal altyapının, maddi ve insan kaynakları altyapısından farklı olarak, genellikle doğrudan bir yatırım gerektirmemesi ayırıcı bir özelliğidir. Ancak, kurumsal altyapının oluşturulması sürecinde maddi ve insan kaynakları altyapısına yatırım yapılmaktadır.

Bölgesel iktisadi kalkınma süreci içerisinde kurumsal altyapının etkileri iktisadi sisteme etkinlik sağlanmasıyla ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, yeni ortaya çıkan dışsal etkilere (dışsal ekonomiler, yeni iktisadi politikalar, yeni pazarlar, yeni ürünler vb.) uyabilecek şekilde bir kurumsal yapı oluşturulması ve bu yapıya mümkün olduğunca esneklik sağlanması gerekmektedir.

Özet olarak kurumsal altyapının etkileri su şekilde sınıflandırılabilir;

- Kurumsal altyapının diğer altyapı unsurlarından yararlanılarak kurulması dolayısıyla işgücü ve sermaye dağılımı etkisi ve istihdam etkisi,
- İktisadi sistemin işleyişini düzenlemesi, etkinlik ve işlerlik kazandırmasından dolayı sistem etkisi,
- Kuruluş yeri ve yerleşimi etkilemesinden dolayı uyarma etkisi.

1.2.5.1.1.4. İnsan Kaynakları Altyapısı

İnsan kaynakları altyapısı beşeri sermaye olarak da bilinmektedir ve işbölümüne dayanan bir ekonomide sayı ve özellikleri açısından kişilerin iktisadi faaliyetlerin seviyesi ve bütünleşme derecesine katkıları yönündeki yetenekleri olarak tanımlanabilir. Ayrıca insan kaynakları altyapısı bireylerden oluştuğu ve tüketici karakteri de taşıdığından üretim faaliyetleri için yer seçiminde rol oynar.

Bir firmanın, bölgenin ve hatta ülkenin iktisadi başarısının en önemli kaynağı çalışanların kalitesidir. İktisadi başarı ve kalkınma, yapılan üretimin çokluğu ve bu işin verimliliğine bağlıdır. Bu nedenle, iktisadi faaliyetlerin seviyesi, yüksek yatırım miktarı, yüksek araştırma harcamaları ve yüksek eğitim harcamalarına bağlıdır.

İktisadi başarı için işgücünün eğitilmesine harcama yapılması gerekir ki, buna insan kaynakları altyapı yatırımı denilmektedir. Dolayısıyla, bilgi ve beceriyle

birlikte ekonominin sahip olduğu nitelikli ve niteliksiz işgücü unsurları, o ekonominin insan kaynakları altyapı donanımı içerisinde sayılır.

İnsan kaynakları altyapısının önemli bir özelliği, bilgi ve tecrübenin aktarılarak gelecekteki insan kaynakları altyapı donanımının geliştirilmesidir. Mevcut olan donanım ile iktisadi faaliyetlere devam edilirken aynı zamanda tecrübe ve araştırmaların neticesi olan bilgiler bireyler arasında aktarılmaktadır.

İnsan kaynakları altyapı yatırımları eğitim, öğretim, araştırma ve sağlık ile ilgilidir. Bu tür yatırımlar uzun vadeli ve başlangıçta sermaye-hasilat oranı yüksek hizmetler niteliğindedir. Ayrıca, insan kaynakları altyapı harcamalarının kaynak dağılımı, gelir etkisi ve istihdam etkileri de bulunmaktadır.

Diğer taraftan, nitelikli ve/veya ucuz işgücü, işletmelerin kuruluş yeri seçiminde önemli bir faktördür. Çünkü, eğitilmiş ve uzmanlaşmış işgücü, işletmeler açısından, hizmet içi eğitim maliyetlerinde azalma, verimlilik ve kar demektir. Bu nedenle üretimde emek yoğun üretimde bulunan işletmelerin bol işgücü bulunan bölgelere kurulmasına benzer bir mantıkla, uzmanlaşmış emek istihdamının zorunlu olduğu, ileri teknoloji kullanılması gereken üretimin yapılacağı işletmeler de bu nitelikteki işgücünün bulunduğu bölgelerde toplanmaktadır. Bu yönüyle, kalifiye işgücü işletmeler açısından en önemli dışsal ekonomilerden bir tanesidir. Yüksek uzmanlık gerektiren işlerde çalışabilecek bireylerin yüksek ücret almaları ve ücretlerine paralel bir sosyal yaşantı sağlamak istemeleri ise, işgücü açısından bir göç hareketine, işletmelerin ise büyük şehirlerin yakınlarında kurulması zorunluluğunu

ortaya çıkarmaktadır. Bu nokta, insan kaynakları altyapısının mobil yani hareketli olması açısından önemlidir.

Bu bağlamda, bölgesel kalkınma potansiyelleri ve dinamiklerinin harekete geçirilmesinde, her bölgenin rekabet edebilecek bir potansiyelinin olabileceği, bu nedenle küresel düşünüp bölgesel hareket edilebileceği ve kendine güven, yaratıcılık ve insan kaynaklarının geliştirilmesinin en önemli unsurlar olduğu unutulmamalıdır.

1.2.5.1.2. Üstyapı Faktörleri

Üstyapı faktörleri, üretim, tüketim, bölüşüm ve dağılım olarak sınıflandırılmıştır. Sınıflandırmanın temel kriteri ise, iktisadi faaliyetlerin esas amacı olan insan ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Yani tüketim ve tüketilen mal ve hizmetlerin üretim, bölüşüm ve dağılımıdır. Bunun yanında, üstyapı yatırımlarının etkileri ancak, altyapı unsurlarının yeterliliğine bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Yani altyapı unsurlarının yeterliliği, üstyapı değişiklikleri yapılarak ulaşılmaya çalışılan iktisadi kalkınmışlık seviyesinin ve yatırımların başarısının ön şartı durumundadır.

1.2.5.2. Bölge Dışı Faktörler

Bölgesel kalkınma sadece yerel şartlardan değil, ülke ve dünya şartlarından da etkilenmektedir. Dünya piyasalarında bölge ürünlerine olan talebin azalması, yeni bir malın üretilmesi, teknolojinin değişmesi, savaş, tüketim alışkanlıklarındaki değişimler, ekonomik krizler vb. durumlardan kaynaklanan olumlu ve olumsuz

konjonktürler bölgesel kalkınmayı etkileyecektir. Bu bağlamda, dışa açıklık varsayımıyla bölgesel kalkınmayı etkileyen faktörler şu şekilde sıralanmaktadır.

1.2.5.2.1. Politik Koşullar

Bölge dışı faktörlerden ilki olan politik koşullar, ülkenin yönetimi ile ilgili koşulları kapsamaktadır. Bu koşullar ülke yönetimini elinde bulunduran hükümetlerin ekonomi konusundaki düşünce ve programlarıyla ilgilidir. Tabii ki ülkelerin yönetim biçimleri politik koşulların oluşumunu etkileyecektir. Planlı kalkınma politikası izleyen bir ülkede, bölgesel kalkınma planlamasının yapılması ve uygulanması aşamasında ülke idaresi, politik seçimlerde farklı iktisadi görüş ve programlara sahip hükümetlerin yürütmeye gelmeleriyle değişecektir.

Yeni hükümetlerin eskilerin uygulamalarına devam etmeleri ya da etmemeleri, uygulanan teşviklerin ve özendirme tedbirlerinin şeklinin değişmesi, alt ve üst yapı harcamalarına verilen önem vb. sebeplerle bölgesel kalkınma süreci üzerinde, etkilerde bulunacaktır. Elbette bütün iktisadi ve sosyal politikalar, siyasi görüşlerin içerik, zamanlama ve politikaların tamamlanma hızı gibi hususlar, iktisadi etkinliklerden daha çok siyasi nedenlerle açıklanabilir. Fakat bölgesel politika kapsamında siyasi faktörler çok daha önemlidir.

Hükümetlerin bölgesel kalkınmayı etkilemek için kullanabilecekleri bir çok politika aracı mevcuttur. Bunlar;

- Firmaların sübvansiyonu,

- Altyapı yatırımları,
- Doğrudan kontrol,
- Faktör mobilitesini teşvik amaçlı tedbirler,
- Gizli alansal politikalar (parasal, mali, tarımsal ve sektörel) olarak sıralanabilir.

1.2.5.2.2. Ekonomik Faktörler

Bölge dışı ekonomik faktörler iki kısma ayrılabilir. Bunlardan birincisi, bir ülkenin diğer bölgelerinden kaynaklanan etkilerdir. İkincisi ise, bölgenin bulunduğu ülke dışında, özellikle bölgenin iktisadi ilişkiler içinde bulunduğu, diğer ülkelerle ticaret ve üretim koşullarının değişmesi sonucu ortaya çıkan etkilerdir.

Diğer bölgelerde ki ekonomik yapının değişmesi durumunda, bölgenin ticaret şartları değişecektir. Diğer bölgelerdeki ekonomik yapı değişiklikleri, alt ve üstyapı unsurlarındaki değişimler; tüketici zevklerindeki değişimler, kurumsal yapılardaki düzenlemeler, haberleşme, ulaştırma, teknoloji vb. faktörlerde meydana gelebilir.

Bünyesinde belirli bir merkez (kalkınma kutbu ya da cazibe merkezi) bulunan bölge, çevresindeki bölgelerin kalkınmasını bloke edici olumsuz etkilerde bulunabilir. Bu olumsuz etkilerin başlıcaları olarak, çevre bölgelerden gelişen bölgeye doğru olan;

- Aktif eleman göçü,
- Sermaye transferi,

- Durağan bölgelerdeki geleneksel sanayilerin çöküşü, şeklinde sayılabilir.

1.2.5.2.3. Teknolojik Yenilikler

Teknolojik yenilikler iktisadi faaliyetlerin verimliliklerini artırarak büyümeyi hızlandırmaktadırlar. Teknolojik yeniliğin ilk ortaya çıktığı bölgeler önemli avantajlar elde etmektedirler. Bu açıdan teknolojik yeniliğin bölgede ortaya çıkmasını sağlamak için ya da yeni teknolojilerin bir an önce bölge içinde kullanılmaya başlanması için ülke ve bölge düzeyinde kurum ve kuruluşlar bir çeşit rekabet ortamına kadar gitmektedirler.

Üretim açısından, yeni teknolojilerin ekonomiye dahil olması üç yoldan gerçekleşebilir. Bunlar; patent alma, teknolojik yenilik ve taklittir. Bunun dışında haberleşme ve ulaştırma gibi alanlarda meydana gelen teknolojik yenilikler ve yapılan buluşlar bölgesel kalkınma açısından önem arz etmektedir. Yeni gelişen teknolojiler (özellikle ulaşım ve haberleşme alanında) endüstrileri daha serbest ve hareketli kılmaktadırlar.

1.3. BÖLGESEL KALKINMA VE TÜRKİYE

1.3.1. Bölgeler Arası Farklılıkların Ortaya Çıkış Nedenleri

II. Dünya Savaşı gibi Sanayi Devrimi’de Dünyadaki ekonomik işleyişi etkilemiştir. Savaşın hemen sonrasında vuku bulan Sanayi Devrimi ile de üretim

artmış, dünya ekonomik anlamda büyük bir yeniliğe şahit olmuştur. Fakat ekonomik gelişme, bazı ülkelerin bazı bölgelerinde ortaya çıkmıştır. Yani, ekonomik gelişme için uygun şartlara sahip olan bölgelerde ekonomik icraatlar son hızla ilerlerken, diğer bölgeler fakirleşmeye devam etmişlerdir (ÖZDEMİR, 1999, s. 121).

Sanayi Devrimi, ülkeler arasında çok ciddi farklılıklara neden olmuştur. Devrimi hazırlayan devletler gün geçtikçe gelişmişler ve diğer ülkeleri ticari ilişkiler aracılığıyla sömürmüşlerdir. Bu süreç tüm ülkeler arasında büyük uçurumlar oluşturmuş, “gelişmiş ülke” ve “gelişmekte olan ülke” ülke ayrımı yapılabilmektedir. Bunun yanında, Sanayi Devrimi’nin sonuçları gelişmiş ülke olarak nitelendirilen devletler içinde bazı sorunlar doğurmuş, bu ülkelerin kendi bölgeleri arasında da gelişmişlik farkları görülmeye başlamıştır. Yani Sanayi Devrimi, tüm dünya ülkeleri için aynı anda başlamadığı gibi, aynı ülkenin değişik kesimlerinde bile farklı zamanlarda başlamıştır. Bugün bir ülkede yaşanan bölgesel dengesizliğin ortaya çıkışının başlangıcı Sanayi Devrimi’ne kadar uzanmaktadır (DİNLER, 1998, s. 111).

Diğer tüm ülkelerde olduğu gibi, Türkiye’de de bölgeler arasında gelişme farkı vardır. Bu fark doğu ile batı arasında net bir biçimde görülmektedir. Gelişmiş ülkeler bu konuda öngörülü bir şekilde hareket etmişler ve önlem almışlardır. Gelişmekte olan ülkelerde ise hala bir denge sağlanamamıştır. Gelişmekte olan bir ülke olarak ülkemizde, bölgeler arası dengesizliklerin giderilmesi gayesiyle çalışmalar devam etmektedir. Türkiye’de bölgesel dengesizliğin ortaya çıkışı ve dayandığı nedenler; coğrafi, sosyo-ekonomik, kültürel ve tarihi nedenler olarak ele alınabilir (GÜNDÜZ, 2006, s. 100).

1.3.1.1. Ekonomik ve Sosyal Nedenler

Bir bölgenin üretimi ve insan ilişkileri kültürel ve sosyal yapısına göre şekillenmektedir. Eğitim sağlık ve alt yapı gibi sosyal hizmetlerin daha iyi olduğu bölgelerde, yaşam standartları daha yüksek olduğu için bu bölgelere doğru bir göç olayını başlatabilir ve sonuç itibariyle de bölgeler arası farklılıklar oluşabilir.

Sanayi devrimiyle birlikte hız kazanan kentleşme olgusu beraberinde göç olayını da başlatmıştır. Kırsal kesimden sanayileşen kentlere doğru başlayan göçler ülkelerin bölgeleri arasında gelişme yönünden farklılıkların oluşmasına sebep olmuştur. Bölgesel farklılığı, ekonomik ve sosyal fırsat eşitsizliği şeklinde daha dar bir anlamda ele almak mümkündür. Ekonomik fırsat eşitsizliği, farklı bölgelerdeki kişilerin hem iş bulma hem de eşit işe eşit reel ücret elde etme fırsatına sahip olmamaları şeklinde tanımlanmaktadır. Sosyal fırsat eşitsizliği ise, farklı bölgelerde yaşayan kişilerin sağlık, eğitim hizmetleri ve sanatsal aktivitelerde aynı olanaklara sahip olmamaları olarak tanımlanmaktadır (DİNLER, 2001, s. 98).

Kalkınma kutupları etrafında ekonomik ve sosyal hareketliliğin giderek artması ve bunun sonucunda bölgeler arası dengesizliğin ortaya çıkması ekonomik gelişmenin bir koşuludur. Bölgeler arası dengesizlikler zaman içinde olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Bu sonuçlar; ekonomik sonuçlar ve sosyo-politik sonuçlar şeklinde ikiye ayırmak mümkündür.

Ekonomik sonuçlar; kaynakların eksik kullanımı, kaynakların sektörler arasında optimal dağılımının engellenmesi ve bunun sonucunda ortaya çıkan işsizlik olarak sıralanmaktadır. Sosyo-politik sonuçlar ise ekonomik sorunların paralelinde

çıkılmaktadır ki bunlar; işsizlik oranının yüksek olması, gelirlerinin düşük olması ve neticesinde ortaya çıkan göç olayları ve bundan dolayı kentlerin metropolleşmesi, üretim ve ücretlerin azlığı, sağlık, eğitim ve kültürel faaliyetler gibi sosyal hizmetlerin sınırlı olması, din ve mezhep ve ırk ayrılıklarını ortaya çıkardığı huzursuzluk olarak sıralanmaktadır.

Bu nedenlere ilaveten bir de kültürel açıdan bakıldığında; dünyanın en gelişmiş ülkeleri, örneğin Japonya'da, okuma yazma bilenlerin oranı % 100'lere varırken gelişmemiş ülkelerde okuma-yazma bilenlerin oranının düşük olması dikkat çekicidir. Bundan şöyle bir sonuç çıkarılabilir; eğitim ile sanayileşme arasında çok yakın bir ilişki bulunmaktadır. Gerçekten gelişmemişlik sorununun bertaraf edilmesi ve bölgesel dengesizliğin en aza indirilebilmesi için, eğitim seviyesinin yükseltilmesi ve faal bireylerin yeteneklerinin geliştirilmesi hayati öneme sahiptir. Özellikle okuma-yazma oranının en düşük olduğu Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde sanayileşme oranı çok düşüktür. Yine bu bölgelerde egemen olan "aşiret" yapısı da toplum hayatını olumsuz yönde etkilemektedir.

Türkiye'de bölgesel dengesizliğe neden olan sosyo-ekonomik nedenlerin başında, ülkenin Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde tarım ekonomisinin hakim olması gelmektedir. Bu kesimlerde eğitilmiş insan gücü azdır. Bununla beraber tarım sektörü modernleştirilememiş ve bunun bir sonucu olarak tarımla uğraşanlar emeklerinin karşılığını alamamış ve yoksullaşmışlardır. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde ekonomi tarıma dayandığı halde, tarıma dayalı bir ticaretin gelişmemesi vahim bir durumdur.

1.3.1.2. Coğrafi Nedenler

Bir bölgenin kalkınmasını olumlu ya da olumsuz önde etkileyebilen iklim şartları, piyasalara yakınlığı, doğal koşulları, yer altı ve yer üstü zenginlikleri, ulaşım, haberleşme ve bölgenin tarıma elverişli olup olmadığı gibi coğrafi faktörler bölgesel kalkınma için temel etken olarak görülebilir. Yatırımlara coğrafi açıdan daha elverişli olan bölgeler diğer bölgelerden göç alarak daha çabuk gelişirler. Bu da bölgeler arasında farklılıklara neden olabilir. Gelişmiş ülkelerin dünya üzerindeki dağılımına bakıldığında Avustralya'nın haricindeki gelişmiş ülkelerin tamamının kuzey yarımkürede bulunduğu, geri kalmış ülkelerin çoğunun ise tropikal bölgelerde yer aldığı görülmektedir.

Türkiye'nin de doğusu ve batısı arasındaki gelişmişlik farklarının en önemli sebeplerinden biri olarak iklim, yükseklik, bitki örtüsü, yüzey şekilleri, yer altı zenginlikleri gibi çeşitli faktörleri kapsayan coğrafi farklılıklar gösterilebilir. Türkiye'nin coğrafi özelliklerinin bölgeler arası dağılımına bakıldığında, özellikle Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz bölgelerinin bu bakımdan dezavantajlı bölgeler oldukları görülebilir. Özellikle bölge topografyasının zor oluşu, iç ve dış pazarlara uzak olmayı, dağınık yerleşim yapısını ve zor iklim koşullarını da beraberinde getirir. İklim koşulları, o bölgedeki tarımsal faaliyetleri direkt olarak etkileyen faktörlerden biridir. Buna bağlı olarak da bu bölgelerdeki düşük verim, o bölgelere yatırım yapacak olan müteşebbisleri engelleyerek yatırımların sınırlı kalmasına neden olmaktadır (UZUN & KURT, 2002).

İnsan gereksinimlerinin karşılanması tarıma, tarımsal etkinlikler ise tabiata bağlıdır. Bu sebeple iktisadi hayat tabii çevreye bağlı olarak devam ettirilmektedir.

Yani tabii çevreyi göz önünde bulundurmadan herhangi bir ülkenin ekonomisi tam olarak idrak edilemez. İklim ekonomiyi farklı şekillerde etkileyebilir. Örneğin, ülkemizde denize kıyısı olan şehirler turizm açısından gelişmiştir (GÜNDÜZ, 2006, s. 100).

Türkiye'nin en büyük ve en yüksek bölgesi Doğu Anadolu bölgesidir. Tüm coğrafi etmenlerin yükseklik, iklim, bitki örtüsü, düzey şekiller (vb.) bölgeler arası incelendiğinde Doğu Anadolu'nun diğer yörelere göre daha dezavantajlı olduğu görülmektedir. Doğa Türkiye'nin doğusuna diğer yönlerine nispeten daha cimri davranmıştır. Ortalama yüksekliği 1800-2000 metre dolaylarında olan Doğu Anadolu ülkenin en yüksek ve dağlık yöresidir. Ülke ortalaması üzerinde bir yükseklik gösteren Doğu Anadolu bölgesi yüksekliği doğal bir sonucu olarak çok sert bir iklime sahiptir. Sibiryaya yükseklik basınç merkezinin etkisi altında kalan bölgede kışlar çok uzun sürerken donlu günler sayısı 113 ile 118 gün arasında ve karla örtülü günler sayısı ise 62 (Erzurum) ile 153 (Sarıkamış) arasında değişmektedir. Öte yandan yazlar daha kısa geçmekte ve oldukça sıcak ve kurak olmaktadır. Bu durum da bölge halkının geçim kaynağı olan tarımı olumsuz yönde etkilemektedir. Öte yandan Akdeniz ve Ege Bölgesi coğrafi şartların meyvelerinden en iyi şekilde faydalanmaktadır. Söz gelişi, Akdeniz Bölgesi'nde iklim şartlarının uygun olması seracılığın gelişmesine neden olmuştur. Sonuç olarak batıdaki ılıman deniz iklimi yerini doğuda karasal sert bir iklime bırakır. Batı Anadolu ile karşılaştırıldığında Doğu Anadolu'nun zararına işleyen coğrafi koşullar bu bölgenin kalkınmasını engelleyen etmenlerin en önünde gelmektedir.

1.3.1.3. Tarihsel Nedenler

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması (1923) ile ülkenin batısının gelişmeye başladığı görülmektedir. Fakat Türkiye'de doğu ile batı arasındaki istikrarsızlığın belirginleştiği 19. yüzyılda, ülkeye yabancı sermayenin girmesi ile başladığı söylenebilir. Özel yatırımların batı bölgelerini yeğlemelerinin sebepleri batı bölgelerinin Avrupa'ya daha yakın olması, deniz taşıma olanaklarından yararlanılabilecek olması, ılıman iklim, zengin ham madde kaynaklarının ve emek arzının bu bölgelerde daha fazla olmasıdır. O devirde ülkemizde bol miktarda iş gücü ve ham madde kaynaklarının bulunması yatırımcıları Türkiye'ye çekmiştir (GÜNDÜZ, 2006, s. 103).

Tarihsel veriler incelendiğinde, bölgeler arası gelişmişlik farklarının ortaya çıkışının, batıya açılma sonucu, el sanatlarına dayalı ekonomik faaliyetlerin gerilemesi ve yıkılması ile başladığı da görülmektedir. Batı Avrupa ile ticari ilişki içine giren Batı Anadolu kentleri, yeni koşullara uyum sağlayarak dışa bağımlı bir canlanma içine girerken; Doğu Anadolu kentleri tarımsal yapıları ve coğrafi koşulları nedeniyle bu gelişmenin dışında kalmıştır.

Doğu Anadolu'nun ekonomik ve sosyal yönden geri kalmışlık açısından bakıldığında Anadolu'nun yalnız batısında değil doğusunda da çok parlak uygarlıkların geçmişte hüküm sürmüş olduğudur. Eski terk edilmiş yollar, köprüler, hanlar, kervan saraylar ve özellikle büyük kent harabeleri bunu açıkça göstermektedir. Bu uygarlıklar birbirini izleyerek sanayi devriminin patlak verdiği 18.yüzyıla kadar gelmekte ve daha sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemesi ile

birlikte yine yalnız Doğu Anadolu da değil Anadolu'nun her yanında bu geri kalmışlık derece derece kendini göstermektedir (ERAYDIN, 2001, s. 117).

1.3.2. Kalkınmada Öncelikli Yörelere

Bu uygulama, ekonomik ve sosyal açıdan geri kalmış yörelerin kalkındırılması amacıyla teşvik sistemi ve kaynak tahsis politikaları ile de ilişkilendirilmek suretiyle başlatılmıştır (İzmir Kalkınma Ajansı, 2008, s. 537). Gelişmişlik düzeylerinin görece olarak farklı olması ülkemizde bölgelerarasında dengeli bir kalkınmanın devlet öncülüğünde ve desteğinde gerçekleştirilmesi bir amaç olmaktadır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Türkiye, ilk yıllarda ortaya konan hedefler doğrultusunda, ülkenin tüm bölgelerinde bir gelişme sürecine girilmiştir. Bu temel hedeflere belirli ölçülerde ulaşıldıktan sonra bölgelerarası gelişmişlik farklılıkları ortaya çıkmaya başlamıştır. Bölgesel gelişmişlik farklılıklarının giderilmesi gereği ortaya çıkmış, bölgelerin ve illerin ihtiyaçları ön plana çıkararak hükümetlerin gündemine gelmiştir. Buna istinaden başta Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri'ndeki illerimiz olmak üzere, ülkenin bazı yöreleri "Kalkınmada Öncelikli Yöre" (KÖY) olarak adlandırılmıştır. Devlet Planlama Teşkilatınca sosyo-ekonomik kalkınmayı yansıtan 8 gösterge kapsamında 53 değişken ile belirlenen bu iller ülke topraklarının yaklaşık 1/3'ünü oluşturmaktadır (TECER, 1991, s. 57).

Kalkınmada Öncelikli Yöre, ülkemizde görece olarak daha az gelişmişlik seviyesini gösteren yörelerden oluşmakta ve Bakanlar Kurulu tarafından il bazında tespit edilerek Resmi Gazetede ilan edilmektedir. KÖY kavramı ülkemizde 1970'li yıllardan itibaren kalkınma planlarına girmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı). İlk kez

1968 yılı Kalkınma Programı Kararnamesi ile Bakanlar Kurulu Kararınca Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde 22 il olarak belirlenen KÖY'lerin sayısı 2011 yılı itibariyle 50 il ve 2 ilçeden oluşmaktadır.

1.3.2.1. Birinci Derecede Öncelikli Yörelere

Tablo 1. 1 1.Derecede Kalkınmada Öncelikli Yörelere

I. Derecede Kalkınma Öncelikli Yörelere				
1. Adıyaman	11. Bitlis	21. Hakkari	31. Malatya	41. Sinop
2. Ağrı	12. Çanakkale	22. Iğdır	32. Mardin	42. Sivas
3. Aksaray	(Bozcaada ve	23. Kahramanmaraş	33. Muş	43. Şanlıurfa
4. Amasya	Gökçeada İlçeleri)	24. Karabük	34. Nevşehir	44. Şırnak
5. Ardahan	13. Çankırı	25. Karaman	35. Niğde	45. Tokat
6. Artvin	14. Çorum	26. Kars	36. Ordu	46. Trabzon
7. Bartın	15. Diyarbakır	27. Kastamonu	37. Osmaniye	47. Tunceli
8. Batman	16. Elazığ	28. Kırıkkale	38. Rize	48. Van
9. Bayburt	17. Erzincan	29. Kırşehir	39. Samsun	49. Yozgat
10. Bingöl	18. Erzurum	30. Kilis	40. Siirt	50. Zonguldak
	19. Giresun			
	20. Gümüşhane			

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı

KALKINMADA ÖNCELİKLI YÖRELER KAPSAMINDAKI İLLER - 2011

Birinci Derecede Öncelikli Yörelere



Şekil 1. 2 Kalkınmada Öncelikli Yörelere Kapsamındaki 1. Derecede Öncelikli Yörelere

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı

1.3.2.2. İkinci Derece Öncelikli Yörelere

1981 yılları ile 1995 yılları arasında derecelendirilmiş olup, 1981 yılında 17 il den oluşurken, en son 1995 yılında 12 il ve 1 ilçeden oluşmaktadır. Bu iller;

1. Amasya
2. Çankırı
3. Çorum
4. Elazığ
5. Erzurum
6. Kahramanmaraş
7. Kastamonu
8. Malatya
9. Sinop
10. Sivas
11. Tokat
12. Yozgat
13. Zonguldak (Ereğli İlçesi)

1.3.3. Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Politikasının Gelişimi

Türkiye’de de sanayileşme sürecine girilmesi, bölgesel gelişmişlik farklılıklarını arttırırken, devletin ekonomiye müdahil olma rolünü de güçlendirdi. Özellikle son 60 yıldır, devletin bölgesel dengesizlikleri azaltmaya yönelik politikalar uygulamaya çalıştığı görülüyor. Çünkü 1950’lerden sonra ülkeler ve

bölgeler arasındaki gelişim farklılıklarını algılamaya ve açıklamaya ve bunlara dayanarak politika önerileri geliştirmeye yönelik kuramsal gelişmeler bölgesel politikaların şekillenmesinde önemli ölçüde belirleyici olmuştur.

Türkiye’de yer alan bölgeler arası gelişme farklılıkları özellikle doğu ve batı bölgeleri arasında çok net bir şekilde görülmektedir. Türkiye’de ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan bölgeler arasında görülen farklılıkların giderilmesi amacıyla Cumhuriyet döneminden sonra çalışmalara başlanmıştır. Ancak bölgesel kalkınma kavramı tam olarak 1950’li yıllarda hız kazanmıştır ve 1960 yılından sonra Beş Yıllık Kalkınma Planları (BYKP) uygulanmaya başlanmıştır.

Türkiye, planlı dönemle birlikte uygulamaya başladığı bölgesel gelişme ve bölgeler arasındaki dengesizlikleri giderici yöndeki politikalarını günümüzde yeniden gözden geçirme zorunluluğu ile karşı karşıyadır. Bu zorunluluğun esas nedeni Avrupa Birliği’ne katılım sürecinde bölgesel gelişme politikalarının entegre edilmesidir. Türkiye, yaklaşık 40 yıldır uygulamakta olduğu bölgesel gelişme model, politika ve araçlarını bir yana bırakarak yeniden bir yapılanma içine girmiştir. Bu yeni yapının ana kütlesini Bölgesel Kalkınma Ajansları (BKA) olarak adlandırılan birimler oluşturmaktadır (BERBER & ÇELEPÇİ, 2005, s. 146).

1.3.3.1. Türkiye’nin Beş Yıllık Kalkınma Planları

Devlet Planlama Teşkilatının kurulduğu tarihten bugüne kadar 9 adet Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulamaya konulmuştur. Planların iktisadi felsefeleri ve

yaklaşımları kapsamında; 1960 öncesi planları: devletçi, kısmi, 1960-1980 planları: karma ekonomi, bütüncül, 1980-2000 planları: liberal, stratejik olarak nitelendirilebilir. 1980 öncesinde sanayileşmede "ithalat ikamesi politikaları", 1980 sonrası ise "açık ekonomiye geçiş" yönlendirici olmuştur.

Türkiye, 1963 yılında planlı döneme girerken, ülkenin sosyoekonomik potansiyelini değerlendirmek ve bu potansiyeli orta dönemde planlarla en iyi şekilde yönlendirebilmek için, amaç ve hedeflerin önceliklerini tespit eden 15 yıllık perspektif plan hazırlama gereğini duymuştur.

I. ve II. Beş Yıllık Kalkınma Planları, 1963-1977 perspektif plana göre hazırlanmış olup; I. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967) temel altyapı yatırımlarına, istihdam sorununa ve yeniden düzenleme konularına ağırlık verirken, II. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) özellikle sanayi sektörünün ekonomide sürükleyici sektör niteliği kazanması ilkesini benimsemiştir.

Değişen dünya şartları ve Türkiye'nin Avrupa Ekonomik Topluluğu ile ilişkileri dikkate alınarak 1973-1995 dönemini kapsayan yeni bir perspektif plan hazırlanmıştır. Yeni perspektif plan 1995'te ulaşılmak istenen gelir seviyesi ve üretim yapısını belirlemiş, mevcut potansiyelin en yüksek seviyede değerlendirilmesini amaçlamıştır.

Yeni perspektife göre hazırlanan III. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977), gelir seviyesinin arttırılmasını, sanayileşmenin özellikle ara ve yatırım malı üreten

sektörlerde hızlandırılmasını ve dış kaynaklara bağımlılığın azaltılmasını amaçlamıştır.

IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), kamu kesimi ağırlıklı sanayileşme stratejisini benimsemiş ödemeler dengesini iyileştirmeyi ve ekonominin kendine yeterli hale getirilmesini hedef almıştır.

V. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), Türk ekonomisinin dışa açılmasına ve ihracata öncelik veren kalkınma politikalarının uygulanmasına ağırlık vermiştir. Ekonomiye kamu müdahalesinin asgari seviyeye indirilmesini, liberal bir dış ticaret ve yabancı sermaye politikasının uygulanmasını, altyapı ve konut yatırımlarının arttırılmasını ve bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılmasını öngörmüştür.

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planının (1990-1994) temel önceliklerini ise birbirleriyle ilişkili üç ana noktada toplamak mümkündür. Bunlar, enflasyonu tedricen düşürmek, kaynakları artan oranda imalat sanayine yönlendirmek ve sosyal politikalara daha fazla ağırlık vermektir.

Türkiye'yi 2000'li yıllara hazırlamanın gerekli alt yapısını oluşturmak amacıyla hazırlanan ve 1996 yılında uygulamaya, giren VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000) yaklaşımının ortaya koyduğu perspektif ise öncelikleri ve politikaları itibarıyla çağın değişen ekonomik ve sosyal gelişmelerini dikkate almaktadır.

1970'lerin ortasından itibaren gelişmiş ülkelerin önemli bir bölümünde, özellikle teknolojik gelişimi yavaşlayan ülkelerde bazı tıkanmalar yaşandığı ve bu somut durumun izlenmekte olan müdahaleci devlet ve refah devleti politikalarının sorgulanmasına yol açtığı görülmektedir. Artık, bu politikaların küreselleşmenin hızlandırdığı rekabetçi bir dünyada sürdürülmesinin mümkün olmadığı, bunun bölgesel entegrasyonlara katılmanın temel gereği olduğu ve bu gelişime ayak uyduramayan ülke ekonomilerinin marjinalleşerek küçüleceği ortaya çıkmıştır.

Bu çerçevede, ortaya çıkabilecek dar boğazları öngörüp gidermek ve dünyanın değişen koşullarının gereği olarak, Avrupa Birliği ile ya da genel olarak dünya ile bütünleşmek sürecine uyumda yaşanabilecek sıkıntıları aşmak için yapısal ve kurumsal nitelikte önlemler almak büyük önem kazanmış, VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı bu temel anlayışla hazırlanmıştır.

VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005) ekonomik istikrarın sağlanması yanında, yapısal ve kurumsal düzenlemeler, rekabet gücünün artırılması, AB'ye uyum, bilgi çağına geçişin altyapısının oluşturulmasına başlanması, teknoloji üretimi ve gelir dağılımındaki farklılıkların azaltılmasında etkileşimli yaklaşımla bölge ve il planlamalarına öncelik verilmesine göre hazırlanmış ve TBMM onayı ile yürürlüğe girmiştir. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı küresel ve ülke düzeyinde orta ve uzun dönem stratejileri kapsayan dinamik ve sürekli yenilenen bir yapıya sahiptir.

VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi, toplumun yaşam kalitesinin yükseldiği, kesintisiz ve istikrarlı büyüme sürecine girildiği, Avrupa Birliği üyeliği sürecindeki temel dönüşümlerin gerçekleştirildiği, dünya ile bütünleşmenin

sağlandığı ve ülkemizin dünyada ve bölgesinde daha güçlü, etkili ve saygın yer edindiği bir dönem olmuştur.

IX. Kalkınma Planı (2007-2013), değişimin çok boyutlu ve hızlı bir şekilde yaşandığı, rekabetin yoğunlaştığı ve belirsizliklerin arttığı bir döneme rastlamaktadır. Küreselleşmenin her alanda etkili olduğu, bireyler, kurumlar ve uluslar için fırsatların ve risklerin arttığı bu dönemde, plan Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda bütüncül bir yaklaşımla gerçekleştireceği dönüşümleri ortaya koyan temel politika dokümanıdır. Bu kapsamda Dokuzuncu Kalkınma Planı, "İstikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen, AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye" vizyonu ve Uzun Vadeli Strateji (2001- 2023) çerçevesinde hazırlanmıştır.

Türkiye'yi 21. yüzyıla hazırlamanın gerekli alt yapısını oluşturmak amacıyla hazırlanan 2001-2023 yıllarını kapsayan Uzun Vadeli Gelişme Stratejisinin ortaya koyduğu perspektif, öncelikleri ve politikaları itibarıyla çağın değişen ekonomik ve sosyal gelişmelerini dikkate almaktadır.

Uzun Vadeli Gelişme Stratejisinin temel amacı; Atatürk'ün gösterdiği çağdaş uygarlık düzeyini aşma hedefi doğrultusunda, Türkiye'nin 21. yüzyılda kültür ve uygarlığın en ileri aşamasına ulaşarak dünya standardında üreten, gelirini adil paylaşan insan hak ve sorumluluklarını güvenceye alan, hukukun üstünlüğünü, katılımcı demokrasiyi, laikliği, din ve vicdan özgürlüğünü en üst düzeyde gerçekleştiren, küresel düzeyde etkili bir dünya devleti olmasıdır. Bilgi toplumuna dönüşümün sağlanarak dünya hasılasından daha yüksek oranda pay alınması,

toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesi, bilim ve uygarlığa katkı ile bölgesel ve küresel düzeylerdeki kararlarda etkin söz sahipliği, uzun vadeli gelişme stratejisinin nesnel amaçlarını oluşturmaktadır. Türkiye ekonomisinin 2020'lerde dünyanın en büyük ilk on ekonomisi arasında yerini alması öngörülmektedir. Uzun Vadeli Gelişme Stratejisi, dünyada yaşanmakta olan kapsamlı ve hızlı değişimi göz önünde bulundurarak, ekonomik ve toplumsal dönüşümlerin yönlendirilmesinde önemli bir işlev üstlenecektir. Amaçlanan dönüşümün daha uyumlu biçimde ve etkin kaynak kullanımıyla, Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde gerçekleştirilmesinde planların önemli katkısı olacaktır (ÖZ, 2012).

1.3.3.2. Türkiye'nin Bölgesel Kalkınma Planları

Kalkınma planlarının sektörel öncelikleri ile mekansal boyutların bütünleştirilmesine yönelik olarak, bölgeler arası gelişmişlik farklarını azaltmak ve sürdürülebilir kalkınmayı gerçekleştirmek amacıyla, çeşitli dönemlerde muhtelif bölgesel kalkınma planları hazırlanmıştır. Ülkemizde ilk bölgesel planlama çalışması 1950 sonlarında başlamış, I. ve VII. Plan dönemlerinde hız kazanmıştır. Bunların başlıcaları; Doğu Marmara Planlama Projesi, Antalya Projesi, Çukurova Bölgesi Projesi, Güneydoğu Anadolu Projesi, Zonguldak-Bartın-Karabük Bölgesel Gelişme Projesi, Doğu Anadolu Projesi ve Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı'dır. Bununla birlikte son yıllara kadar anılan bölgesel kalkınma projelerinden GAP dışında kalanlar kapsamlı bir uygulama şansı bulamamıştır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2003, s. 49).

Türkiye’de geri kalmış bölgelerde ekonomik faaliyetlerin arttırılması ve dolayısıyla gelirin arttırılmasıyla birlikte refah seviyesinde artışlar sağlanabilecektir. Refah seviyesinin arttırılması amacıyla bölgesel kalkınma projeleri ile birlikte kırsal kalkınma projeleri de uygulanmıştır. Kırsal kalkınma projeleri, tarım ve hayvancılığın geliştirilmesi ve üretimin arttırılması alanlarını kapsamaktadır.

1.3.3.3. Türkiye’nin Bölgesel Kalkınma Politikası Araçları

Türkiye’de bölgesel kalkınmanın sağlanması ve bölgeler arası dengesizliklerin giderilmesinde temel araç olan bölgesel kalkınma planlarının yanı sıra; Yatırım Teşvikleri ve Kalkınmada Öncelikli Yöre Politikaları, Organize Sanayi Bölgesi ve Küçük Sanayi Sitesi ile Kırsal Kalkınma Projeleri gibi araçlar kullanılmıştır (DURAN, 2002, s. 49).

Bölgelerarası dengesizlikleri gidermek, sermayeyi tabana yaymak, istihdamı arttırmak, katma değeri yüksek ileri ve uygun teknolojilerin kullanılmasını sağlamak ve uluslararası rekabet gücünü arttırmak amacıyla yatırımların desteklenmesine yönelik yatırım teşvikleri, ilk olarak 1913 tarihinde uygulanmaya başlanmıştır. 1960 sonrası planlı dönemde de yatırım teşvikleri uygulaması devam etmiştir. Yatırım teşvik araçları; yatırım indirimi, gümrük muafiyeti, KDV desteği, vergi resim ve harç istisnası, uygun koşullu kredi, hibe, arsa tahsisi, enerji desteği vb.dir. Buna ek olarak, başta Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerindeki iller olmak üzere, ülkenin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi açısından geri kalmış bazı yöreleri, Kalkınmada Öncelikli Yörelere olarak belirlenerek bu yörelere yönelik özendirici politikalar devreye sokulmuştur. İlk olarak 1968’de tespit edilen Kalkınmada Öncelikli Yöre

kapsamı, 1990'lı yıllarda genişletilerek, 1998 yılı itibariyle 49 il 2 ilçeye ulaşmış bulunmaktadır. Ayrıca ülke genelinde uygulanan teşvik tedbirlerinin KÖY olarak belirlenen yörelerde daha yüksek oranlarda uygulanması yoluna gidilmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2004).

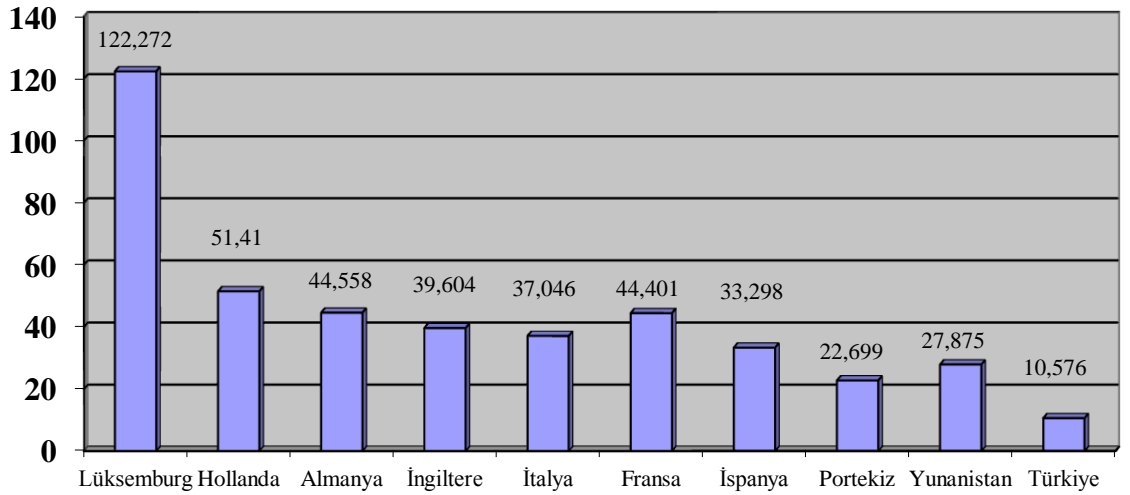
Bunun dışında, Türkiye'de sanayi kuruluşları için altyapı geliştirmenin yollarından orta ölçekli sanayiler için Organize Sanayi Bölgesi (OSB), küçük ölçekli sanayiler için ise Küçük Sanayi Sitesi (KSS) kurmaktır. Planlı dönemin başlangıcından günümüze değin uygulanmakta olan OSB ve KSS politikası, yerel sermaye birikiminin il dışına çıkmasını engellemede ve yerel sanayiye transferinde önemli bir kalkınma aracı olarak işlev görmektedir. Yatırım teşvikleri, KÖY, OSB ve KSS politikaları genel olarak değerlendirildiğinde; bölgelerarası farklılıkları giderememiş olmasına rağmen, Denizli ve Gaziantep başta olmak üzere diğer sanayi odaklarının başarılarının arkasında önemli bir rol oynadığı ifade edilebilir (ACAR, 2006, s. 110). Diğer taraftan, büyük ölçüde; özkaynak, yerel girişimcilik özellikleri, esnek üretim teknolojileri ve ilişkileri, dayanışma, güven ve örgütlenme kapasitesi gibi içsel faktörlere dayalı olarak geliştirilen bu tür bölgeler "Yeni Yerel Sanayi Odakları ya da Yeni Endüstriyel Bölgeler" olarak tanımlanmaktadır.

1.3.4. Avrupa Birliğine Uyum Sürecinde Türkiye'de İzlenen Bölgesel Kalkınma Politikaları

Ülkemiz bölgesel gelişme politikalarının, Avrupa Birliği'ne uyumu için gerekli çalışmalara hız verilmiş olup, AB ile başlatılan işbirliğine yönelik çalışmalar ise yoğun olarak devam etmektedir. Özellikle son 10 yılda bölgesel gelişme ve

bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılmasına yönelik sürdürülen yoğun faaliyetlere rağmen, bölgeler arası gelişmişlik farkları ülkemizde bir sorun olarak devam etmektedir.

Uluslararası para fonunun (IMF) 2011 yılı verilerine göre Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde olan ülkemiz ile Avrupa Birliğine üye ülkeleri arasında kişi başına nominal gayri safi yurtiçi hasıllarına bakıldığında önemli gelişmişlik farkları bulunmaktadır. Aynı durum diğer aday ülkeler ile AB arasında da söz konusudur. Aday ülkelerin AB'ye girmesi halinde AB gelişmişlik düzeyi yarı yarıya düşecektir.



Şekil 1.3 Türkiye ile AB Üyeleri GSYİH (Nominal)

Kaynak: Uluslararası para fonu, World Economic Outlook Database, Eylül 2011

Satınalma Gücü Paritesi (SGP), farklı ulusal para birimiyle ifade edilen ekonomik göstergelerin ortak para birimine dönüştürülmesinde kullanılan, ulusal para birimlerinin satınalma gücünü eşitleyen bir değişim oranı. SGP, belirli bir mal ve hizmet sepetinin satın alınması için gereken ulusal para tutarlarının birbirine oranı şeklinde hesaplanıyor. Bu oran kullanılarak ortak bir para birimine dönüştürülen

harcamalar, ülkeler arasında anlamlı hacim karşılaştırmalarının yapılabilmesine olanak sağlıyor.

Uluslararası karşılaştırmalarda genel olarak ülkelerin ekonomik büyüklüğünün temel göstergesi olan GSYİH değerleri temel alınıyor ve ülkelerin refah düzeylerinin karşılaştırılmasında kişi başına GSYİH değerleri kullanılıyor. Bununla birlikte, karşılaştırmaların amacına uygun olarak farklı göstergelerden de yararlanılıyor. Örneğin, çeşitli ülkelerde tüketicilerin görece refah düzeylerinin karşılaştırılmasında tüketim değerlerine odaklanmak daha anlamlı bulunuyor. Uluslararası karşılaştırmalarda sıklıkla kullanılan göstergelerden biri olan Gerçek Kişisel Tüketim; tüketicilerin satın aldığı mal ve hizmetlere ek olarak devlet tarafından veya kar amacı gütmeyen kuruluşlarca sağlanan (eğitim ve sağlık ve benzeri) hizmetleri de kapsıyor.

SGP Programının temel göstergelerinden biri olan Fiyat Düzeyi Endeksi; SGP'nin döviz kuruna bölünmesiyle hesaplanıyor ve ülkelerin uluslararası alanda fiyat düzeylerinin karşılaştırılmasına olanak sağlıyor. Uluslararası karşılaştırmalarda bir ülkenin fiyat düzeyi endeksi 100'den büyük ise bu ülke karşılaştırmalı olarak "pahalı", 100'den küçük ise "ucuz" olarak ifade ediliyor. Kişi başına GSYİH ve gerçek kişisel tüketim bakımından AB (27) değeri 100 olarak alındığında; Lüksemburg 274, Hollanda 131, Avusturya 129, Almanya 120, İngiltere 108, Fransa 107, İtalya 101, İspanya 100, Yunanistan 83, Türkiye 52 olmaktadır.

Ülkeler arasında görülen bu gelişmişlik farkları ülkelerin kendi içlerinde de söz konusudur. Nitekim, AB'de kişi başına GSYİH değeri yine 100 olarak

alındığında, Almanya'nın Hamburg bölgesi 197, Meclenburg bölgesi 66; Fransa'nın Île De France bölgesi 153, Languedoc-Roussillon bölgesi 74; İspanya'nın Madrid ve Balear bölgesi 101, Extremadura bölgesi 55; Yunanistan'ın Attiki bölgesi 75, İpeiros bölgesi 43, ülkemizin ise Marmara bölgesi 49 iken Doğu Anadolu bölgesi 13'tür.

1.3.5. İstatistiksel Bölge Birimleri Sınıflandırması (NUTS)

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne adaylık sürecinde oluşturulan AB müktesebatının üstlenilmesine ilişkin ulusal programda, kısa vadede yapılacak işler arasında "AB kriterlerine göre hedef bölgeler ve NUTS'lar istatistiki olarak tanımlanacaktır" ifadesi yer almıştır. Bölgesel gelişme politikalarında AB'ye uyum sağlanması kapsamında; bölgesel istatistiklerin toplanması, geliştirilmesi, bölgelerin sosyo-ekonomik analizlerinin yapılması, bölgesel politikaların çerçevesinin belirlenmesi ve AB bölgesel istatistik sistemine uygun karşılaştırılabilir istatistiki veri tabanının oluşturulması amacıyla, ülke çapında İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasının (İBBS) tanımlanmasına ilişkin 2002/4720 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı 22 Eylül 2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu çerçevede, DPT ve DİE tarafından yürütülen istatistiki bölge birimleri sınıflandırması çalışması sonucunda; 12 adet Düzey 1 (NUTS 1), 26 adet Düzey 2 (NUTS 2) ve 81 adet Düzey 3 (NUTS 3) bölge birimi oluşturulmuştur. Belirlenen 26 adet NUTS 2 bölgesi Türkiye'nin AB'ye katılım sürecine ilişkin 2002 yılı ilerleme raporunda değinildiği üzere, bölgesel kalkınma amaçlarına yönelik olarak ileride entegre bölgesel kalkınma planlarının hazırlanmasında ve bölgesel yardımların öncelikli alanlarının AB rekabet kuralları ile uyumlu şekilde tanımlanması amacıyla kullanılması öngörülmüştür (Devlet Planlama Teşkilatı, 2003, s. 19).

Düzyey 1 seviyesindeki bölgeler Şu Şekildedir; İstanbul, Batı Marmara, Ege, Doğu Marmara, Batı Anadolu, Akdeniz, Orta Anadolu, Batı Karadeniz, Doğu Karadeniz, Kuzeydoğu Anadolu, Ortadoğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu. Düzyey 2 seviyesindeki bölgeler ise oluşturulan kalkınma ajansların bünyesindeki illerden oluşmaktadır. Düzyey 2 seviyesindeki bölgeler bir sonraki bölüm olan “Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Ajansları” nda anlatılacaktır. Düzyey 3 Bölgeleri ise mevcut 81 il olarak belirlenmiş olup NUTS kodları ise Tablo 1.2’de belirtilmiŐtir.

Tablo 1. 2 Düzyey 3 Bölgeleri ve NUTS Kodları

Adana	(TR621)	Edirne	(TR212)	Malatya	(TRB11)
Adıyaman	(TRC12)	Elazığ	(TRB12)	Manisa	(TR331)
Afyon	(TR332)	Erzincan	(TRA12)	Mardin	(TRC31)
Ağrı	(TRA21)	Erzurum	(TRA11)	Mersin	(TR622)
Aksaray	(TR712)	Eskişehir	(TR412)	Muğla	(TR323)
Amasya	(TR834)	Gaziantep	(TRC11)	Muş	(TRB22)
Ankara	(TR510)	Giresun	(TR903)	Nevşehir	(TR714)
Antalya	(TR611)	Gümüşhane	(TR906)	Niğde	(TR713)
Ardahan	(TRA24)	Hakkari	(TRB24)	Ordu	(TR902)
Artvin	(TR905)	Hatay	(TR631)	Osmaniye	(TR633)
Aydın	(TR321)	Iğdir	(TRA23)	Rize	(TR904)
Balıkesir	(TR221)	Isparta	(TR612)	Sakarya	(TR422)
Bartın	(TR813)	İstanbul	(TR100)	Samsun	(TR831)
Batman	(TRC32)	İzmir	(TR310)	Siirt	(TRC34)
Bayburt	(TRA13)	Kahramanmaraş	(TR632)	Sinop	(TR823)
Bilecik	(TR413)	Karabük	(TR812)	Sivas	(TRC33)
Bingöl	(TRB13)	Karaman	(TR522)	Şanlıurfa	(TRC21)
Bitlis	(TRB23)	Kars	(TRA22)	Şırnak	(TR722)
Bolu	(TR424)	Kastamonu	(TR821)	Tekirdağ	(TR211)
Burdur	(TR613)	Kayseri	(TR721)	Tokat	(TR832)
Bursa	(TR411)	Kilis	(TRC13)	Trabzon	(TR901)
Çanakkale	(TR222)	Kırıkale	(TR711)	Tunceli	(TRB14)
Çankırı	(TR822)	Kırklareli	(TR213)	UŞak	(TR334)
Çorum	(TR833)	Kırşehir	(TR715)	Van	(TRB21)
Denizli	(TR322)	Kocaeli	(TR421)	Yalova	(TR425)
Diyarbakır	(TRC22)	Konya	(TR521)	Yozgat	(TR723)
Düzce	(TR423)	Kütahya	(TR333)	Zonguldak	(TR811)

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı

1.3.6. Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Ajansları

Türkiye, planlı dönemle birlikte uygulamaya başladığı bölgesel gelişme ve bölgeler arasındaki dengesizlikleri giderici yöndeki politikalarını günümüzde yeniden gözden geçirme zorunluluğu ile karşı karşıyadır. Bu zorunluluğun esas nedeni Avrupa Birliği’ne katılım sürecinde bölgesel gelişme politikalarının entegre edilmesidir. Türkiye, yaklaşık 40 yıldır uygulamakta olduğu bölgesel gelişme model, politika ve araçlarını bir yana bırakarak yeniden bir yapılanma içine girmiştir. Bu yeni yapının ana kütlesini Bölgesel Kalkınma Ajansları (BKA) olarak adlandırılan birimler oluşturmaktadır (BERBER & ÇELEPÇİ, 2005, s. 146).

BKA’lar AB’ye üye ülkelerde 1950’lerde kurulmaya başlanmıştır. Fakat akademik literatürde BKA’lar ile ilgili tartışmalar sadece küçük organizasyonlar tarafından vaka çalışması şeklinde olmuş ve bu konuya büyük çaplı önem 1990’larda verilmeye başlanmıştır (CAMERON & DANSON, 2000, s. 15). Türkiye, BKA ile ciddi anlamda ilk kez üye adaylığının tescil edildiği 1999 Helsinki zirvesi sonunda tanışmıştır. Avrupa Birliği Komisyonunun hazırlamış olduğu Katılım Ortaklığı Belgesi’nde orta vadede yapılması gereken düzenlemeler arasında BKA’ları oluşturmak yer almış ve buna yönelik yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi için süreç başlatılmıştır.

Bu doğrultuda öncelikle Topluluk kurallarına uygun olarak kısa vadede istatistiksel bölge olarak bilinen İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması (NUTS) sistemi 22 Eylül 2002 tarih ve 4720 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile kabul edilmiştir. Daha sonra da 2003 yılı Katılım Ortaklığı Belgesinde, katılım öncesi mali

yardım programından yararlanabilmek için BKA'ların kurulması öngörülmüştür. Takip eden süreçte de, 31 esas ve 5 geçici maddeden oluşan Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkındaki Kanun Tasarısı getirilmiştir.

Bölgeler AB terminolojisinde NUTS I, NUTS II ve NUTS III olarak adlandırılmakta, planlama ve bölgeler arası karşılaştırmalar bu sınıflandırmaya göre yapılmaktadır. NUTS sınıflandırması, bir ülkeyi NUTS I bölgelerine, her bir NUTS I bölgesini NUTS II bölgelerine ve yine aynı şekilde, her bir NUTS II bölgesini NUTS III bölgelerine böler. Söz konusu sınıflandırma ülkeden ülkeye NUTS I ve NUTS II; NUTS I ve NUTS III; NUTS II ve NUTS III düzeylerinin kullanımı şeklinde farklılık gösterebilir. Eksik kalan üçüncü düzeyin tamamlanması için bir sonraki düzeydeki idari birimler gruplanarak, birleştirilir. İlave olarak NUTS bölgelerinin belirlenmesi için nüfus aralıkları tespit edilmiştir. Avrupa Birliği'nde NUTS'ın kullanım alanları şunlardır (ATAY, 2005, s. 148):

- Topluluk bölgesel istatistiklerinin toplanması, geliştirilmesi ve uyumlaştırılması;
- Bölgelerin sosyal ve ekonomik analizlerinin gerçekleştirilmesi;
- Topluluğun bölgesel politikasının çerçevesinin oluşturulması.

NUTS tüzük önerisinde, üye ülkelerin NUTS bölgelerindeki mevcut nüfus değerleri dikkate alınarak, her NUTS düzeyi için belirlenen ortalama en az-en çok nüfus eşikleri şöyle belirlenmiştir: NUTS-1 için en az nüfus eşiği 3 milyon, en çok nüfus eşiği 7 milyon olurken, NUTS-2 için en az nüfus eşiği 800 bin en çok nüfus eşiği 3 milyon ve NUTS-3 için ise en az nüfus eşiği 150 bin ve en çok nüfus eşiği 800 bindir (ÇAMUR & GÜMÜŞ, 2005, s. 182).

EUROSTAT'a göre İBBS, bölgesel istatistiklerin toplanması, geliştirilmesi, bölgelerin sosyo-ekonomik analizlerinin yapılması, bölgesel politikaların çerçevesinin belirlenmesi ve karşılaştırılabilir istatistiği bir veri tabanının oluşturulması amacıyla kullanılmaktadır (HASANOĞLU & ALİYEV, 2002, s. 84).

Devlet Planlama Teşkilatı kaynaklarına göre NUTS çalışması “bölgesel istatistiklerin toplanması, geliştirilmesi, bölgelerin sosyo-ekonomik analizlerinin yapılması, bölgesel politikalarının çerçevesinin belirlenmesi ve Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemine uygun, karşılaştırılabilir istatistiki veri tabanı oluşturulmasına katkıda bulunacak temel göstergeleri ortaya koyma çabasıdır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2003).

Türkiye’de NUTS kavramı 28 Ağustos 2002 tarih ve 2002/4720 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi’nde Türkçe İBBS kısaltmasıyla karşılanmıştır. İBBS’de iller “Düzey 3” olarak tanımlanmış; ekonomik, sosyal ve coğrafi yönden benzerlik gösteren komşu iller ise bölgesel kalkınma planları ve nüfus büyüklükleri de dikkate alınarak “Düzey 1” ve “Düzey 2” olarak gruplandırılmak suretiyle hiyerarşik İBBS yapılmıştır.

Ülkemizde merkezi idari bölünüş hiyerarşisi il, ilçe ve bucak düzeylerine sahiptir; temel idari birim ise il’dir. Daha üst ölçekte bir bölgesel idari yapı bulunmamaktadır. İstatistiki verilerin büyük bölümü il bazında derlenmektedir. Türkiye’de NUTS-2 ve NUTS-1 düzeylerine karşılık gelecek bir idari bölünme

bulunmadığından, Düzey 3'te yer alan illerin gruplandırılarak daha üst düzeylerin elde edilmesi yoluna gidilmiştir.

Türkiye Düzey 1 itibariyle 12 bölgeye ayrılmıştır. Düzey 2 kapsamında ise ülkemizde 26 bölge oluşturulmuştur. Düzey 2 seviyesinde oluşturulan her bölge için de bir kalkınma ajansı kurulmuştur.

Tablo 1. 3 26 Kalkınma Ajansı Bölgesi (12 İstatistiki Bölgeye Göre)

TR1: İstanbul TR10: İstanbul – İSTANBUL KALKINMA AJANSI
TR2: Batı Marmara TR21: Edirne, Kırklareli, Tekirdağ –Trakya Kalkınma Ajansı TR22: Balıkesir, Çanakkale –(GMKA) Güney Marmara Kalkınma Ajansı
TR3: Ege TR31: İzmir –İzmir Kalkınma Ajansı TR32: Aydın, Denizli, Muğla –(GEKA) Güney Ege Kalkınma Ajansı TR33: Afyonkarahisar, Kütahya, Manisa, Uşak –Zafer Kalkınma Ajansı
TR4: Doğu Marmara TR41: Bilecik, Bursa, Eskişehir –(BEBKA) Bursa, Eskişehir, Bilecik Kalkınma Ajansı TR42: Bolu, Düzce, Kocaeli, Sakarya, Yalova –Doğu Marmara Kalkınma Ajansı
TR5: Batı Anadolu TR51: Ankara –Ankara Kalkınma Ajansı TR52: Karaman, Konya –Mevlana Kalkınma Ajansı
TR6: Akdeniz TR61: Antalya, Burdur, Isparta –(BAKA) Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı TR62: Adana, Mersin –Çukurova Kalkınma Ajansı TR63: Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye –(DOĞAKA) Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı
TR7: Orta Anadolu TR71: Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Niğde, Nevşehir –Ahiler Kalkınma Ajansı TR72: Kayseri, Sivas, Yozgat –(ORAN) Orta Anadolu Kalkınma Ajansı
TR8: Batı Karadeniz TR81: Bartın, Karabük, Zonguldak –Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı TR82: Çankırı, Kastamonu, Sinop –Kuzey Anadolu Kalkınma Ajansı TR83: Amasya, Çorum, Samsun, Tokat –Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı
TR9: Doğu Karadeniz TR90: Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon –Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı
TRA: Kuzeydoğu Anadolu TRA1: Bayburt, Erzincan, Erzurum –(KUDAKA) Kuzey Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı TRA2: Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars –Serhat Kalkınma Ajansı

TRB: Ortadoğu Anadolu

TRB1: Bingöl, Elazığ, Malatya, Tunceli –Fırat Kalkınma Ajansı

TRB2: Bitlis, Hakkari, Muş, Van –Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı

TRC: Güneydoğu Anadolu

TRC1: Adıyaman, Gaziantep, Kilis –İpek Yolu Kalkınma Ajansı

TRC2: Diyarbakır, Şanlıurfa –Karacadağ Kalkınma Ajansı

TRC3: Batman, Mardin, Şırnak, Siirt –Dicle Kalkınma Ajansı

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı



Şekil 1. 4 Düzey1 Seviyesinde Türkiye'nin İstatistikî Bölge Birimleri



Şekil 1. 5 Seviyesinde Türkiye'nin İstatistikî Bölge Birimleri

Yerine getirdikleri hizmetler ve kuruluş gerekçeleri dikkate alındığında Bölgesel Kalkınma Ajansları ile ilgili birçok tanımlama söz konusudur. Bir yaklaşıma göre Bölgesel Kalkınma Ajansları; merkezi hükümetten bağımsız bir idari

yapıda, sınırları çizilmiş bir bölgenin sosyo-ekonomik koşullarını geliştirmek amacıyla 1930'lu yıllardan itibaren kurulmuş ve faaliyetlerini kamunun veya özel sektörün finanse ettiği kuruluşlardır (APAN, 2004, s. 48).

Bölgesel Kalkınma Ajansları, tanımdan da anlaşıldığı gibi, üst kurul olarak bilinen düzenleme ve denetleme kurumları benzeri kamu karar gücünü kamu organlarından alıp özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarından oluşan tüzel kişilere paylaştıran yönetimi kuruluşlardır (HASANOĞLU & ALİYEV, 2002, s. 85).

Bölgesel Kalkınma Ajansları; bir ülkenin belli bir coğrafi bölgesi içerisindeki özel ve kamusal tüm şirketler, yerel otoriteler ile sivil toplum kuruluşları arasında işbirliği sağlayarak, o bölgenin ekonomik kalkınmasını hedefleyen ve yasal bir hükme dayanarak kurulan yapılardır (KOÇİBERBER, 2006, s. 37).

Avrupa Bölgesel Kalkınma Ajansları Birliği'ne (EURADA) göre bir Bölgesel Kalkınma Ajansı sektörel ve genel kalkınma problemlerini belirler, bunların çözümüne yönelik olanakları ve çözümleri saptar ve bu çözümleri geliştiren projeleri destekler (KAYASÜ, 2003, s. 7).

Bölgesel Kalkınma Ajansları çalışma alanı merkezi ve yerel hükümetlerin dışında olan kurumlardır (RÖSCH, 1992, s. 5). Ağırlıklı olarak yabancı yatırım çekmek amacıyla kurulmuş olsalar da Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın pek çoğu, belli bir coğrafi alanda bulunan içsel potansiyeli geliştirmeye yönelik olarak faaliyet göstermektedir (BERBER & ÇELEPÇİ, 2005, s. 150).

Genel olarak BKA sisteminin çalışma ilkeleri ise su esaslara dayanmaktadır (DEMİRCİ, 2005, s. 182):

- Kalkınmanın temeli kamudan özel sektöre aktarılmalıdır. Kamu yatırımları, altyapı yatırımları dışında temel alınmamalıdır,
- İhracata yönelik işletmeler, iç piyasaya yönelik hizmet verenlere göre tercih edilmeli, işletmeler sağlıklı bir yapıya kavuşuncaya kadar çeşitli araçlarla desteklenmelidir,
- Özel girişimcinin kamusal bürokratik işlemleri hızlandırılmalıdır,
- Sanayinin kurulmasını ve gelişmesini engelleyen sosyal altyapı katılım yolu ile geliştirilmelidir.

Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın en belirgin hedefi, belirli bir bölgenin ekonomik kalkınmasını sağlamaktır. Bu aynı zamanda Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın ekonomik amacını da oluşturmaktadır. Burada kastedilen ise, uzun dönemli bölgesel ekonomik kalkınma için uygun koşulların oluşturulmasıdır (RÖSCH, 1992, s. 7).

Bölgesel çekiciliğin artırılması ajansların çevresel amacını oluştururken; bölgenin sosyo-kültürel değerlerinin geliştirilmesini sağlamak ise sosyal amacını oluşturmaktadır (BERBER & ÇELEPÇİ, 2005, s. 149). Böylece ajanslar katalizör etkisi yaparak zenginliğin oluşturulmasına daha fazla odaklanma imkanı bulmaktadırlar (KAYASÜ, 2003, s. 9).

Bölgesel Kalkınma Ajansları, bölgesel kalkınma adına, ihracata teşvik ve destek sağladıkları için; bu işlevleri ile bir anlamda bölgesel ihracatı geliştirme etüt merkezi görevi gören kurumlardır (RÖSCH, 1992, s. 4).

Bölgesel gelişme farklarını ortadan kaldırmayı amaçlayan Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın ana amacı; öncelikle bölgelerin potansiyelini ve sorunlarını göz önüne alarak geliştirdikleri politikalarla hizmetler vererek bölgedeki ekonomiyi canlandırmak, bölgesel yatırımları artırmak ve bölge halkının kalkınmaya katılımını sağlamaktır (HASANOĞLU & ALİYEV, 2002, s. 90).

Halkier ve Danson'a göre BKA modelinin üç karakteristik özelliği vardır: BKA'ların organizasyonel olarak kısmi özerk (semi-autonomous) bir yapıları vardır ve buna karşılık politik otoriteyi temsil ederler. İkinci olarak, BKA'lar esas olarak yumuşak (soft) politika araçları ile yerel firmaları desteklerler. Son olarak ise çok fonksiyonlu ve tamamlayıcı (integrated) ajanlardır ve bu özelliklerinin seviyesi kullandıkları politika araçlarının dağılımına bağlıdır (HALKIER & DANSON, 1998, s. 245).

BKA'lar bürokratik yapılarına, özerkliklerine, kuruluş amaçlarına ve eylemlerine göre sınıflandırılabilir. BKA'lar arasındaki temel ayrım, geniş politik hükümetin çekirdek idari yapısının içinde veya dışında yer alması ile belirlenebilir. Avrupa'daki birçok BKA bağımsız birer kuruluş niteliğindedir ve politik destekleyicilerine belirli bir mesafede çalışırlar. Bu kuruluşların varlığı ekonomik ve politik desteğe bağlıdır. Dolayısıyla BKA'ların faaliyetlerinde politik müdahaleler söz konusudur (ATAY, 2005, s. 146).

Faaliyetlerine göre BKA'lar üç ana grupta toplanabilir (DEMİRCİ, 2005, s. 62):

- Stratejik Bölgesel Kalkınma Ajansları: Bu ajansların bilgi bankalarının oluşturulması, bölgenin ulusal ve uluslararası platformda desteklenmesi, KOBİ'lere destek bilgi sağlama, girişim potansiyelini ortaya çıkarma gibi hedefleri vardır.

- Genel Operasyonel Bölgesel Kalkınma Ajansları: Stratejik BKA'ların işlevlerini dikkate almak suretiyle temel hedefleri, sektörler arası gelişme projelerinin oluşturulması, desteklenmesi ve yönlendirilmesidir.

- Sektörel Operasyonel Bölgesel Kalkınma Ajansları: Bu ajanslar, bir bölgenin belirli bir faaliyetini veya bir yerin belirli projelerini desteklemek amacıyla kurulurlar.

BKA'lar, türlerine göre aşağıdaki biçimde sınıflandırılabilir (EURADA, 1998, s. 18);

a) Kuruluşuna göre:

- Merkezi idare tarafından kurulanlar,
- Yerel veya bölgesel otoritelerin içinde mevcut olanlar,
- Yerel veya bölgesel otoriteler tarafından kurulanlar,
- Kamu ve özel sektör ortaklığıyla kurulan ve bağımsız nitelik taşıyanlar.

b) Faaliyetine göre:

- Stratejik,
- Küresel ölçekte faaliyet gösteren,

- Sektörel ölçekte faaliyet gösteren,
- İçsel cazibe yaratanlar olmak üzere dörde ayrılmaktadır.

Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın hedefe, bütçeye ve insan kaynaklarına göre düzenlenen içsel örgütlenmeleri ikili bir yapıdan oluşmaktadır (KAYASÜ, 2003, s. 12). Bunlardan ilki Genel Kurul, Denetim Kurulu, Denetleme Komitesi ve Genel Müdür gibi temel öğelerden oluşan yasal yapıdır. Diğerleri ise belli bir konuyu ele alan çalışma grupları veya teknik konuları inceleyen komiteleridir. Ayrıca ajansların politikalarını oluşturmak ve yürütmekle görevli bir de Yönetim Kurulları bulunmaktadır. Kurulun temsilcileri genellikle hükümet tarafından atanmakta olup ajansın kurulmasına katkısı olan kuruluşların temsilcileri de bu kurulda yer almaktadır (RÖSCH, 1992, s. 7).

BÖLÜM 2

LOJİSTİK KAVRAMININ TANIMLANMASI VE ÖNEMİ

2.1. LOJİSTİK KAVRAMI

2.1.1. Lojistiğin Tanımı

Lojistik kavramının ticari alanda kullanımı oldukça yeni bir olgudur. Askeri literatürde çok eski bir geçmişe sahip olan lojistik kavramı zamanla mal ve hizmet üretimini kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Böylece iş literatürüne girmiş ve bu kavramın getirdiği anlayış, oldukça hızlı bir şekilde yayılmaya başlamıştır. Eskiden var olan salt nakliyenin yerine, günümüzün gerektirdiği hizmetleri sağlayabilmek için faaliyet, kapsam ve konu alanları geliştirilmiş bir şekilde hizmet anlayışı ortaya çıkmıştır. Bu anlayışla; doğru ürünün, doğru yerde ve doğru zamanda müşteriye ulaştırılması şeklinde olmuştur.

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'nin (The Council of Supply Chain Management Professionals- CSCMP) tanımına göre lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, süreç içindeki envanterin, etkin, verimli ve en az maliyetli olacak şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir.

Lojistik terimi günümüz is dünyasındaki kullanımıyla literatürdeki tüm tanımların sentezlenmesiyle kısaca; mal ve hizmet tedarikine yönelik planlama, organizasyon, nakliye ve yönetim faaliyetlerinin bütünü şeklinde tanımlanabilir. Lojistik faaliyetlerinin doğru malzemeyi doğru zaman ve yerde bulundurma amacı en uygun maliyet olgusuyla şekillenerek rekabet gücüne olumlu etkiler sağlayacak avantajlar doğurabilir.

Dünya’da yaşanan hızlı gelişmeler ve artan rekabet; tüketici ihtiyaçlarını tatmin etmek için hammaddenin, süreç içerisindeki envanterin, nihai mamulün veya ilgili bilginin çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Bu ihtiyacı karşılayabilecek olan çözüm de lojistik kavram etrafında tanımlanmaktadır.

2.1.2. Lojistiğin Önemi

Küreselleşen ekonomi ile birlikte şirketlerin içine girmiş oldukları rekabet ortamı, firmaları üretim süreçlerinde birçok noktadan çekilerek bu aşamaları maliyet, zaman ve kalite açısından denetleyebilecekleri başka şirketlere devretmeye sevk etmiştir. Bu hizmeti alan firmalar maliyetlerini aşağıya çekerken hız açısından da rekabet edebilir duruma gelmişlerdir. Böylelikle daha önce nakliyecilik yapan firmalar taşımanın çok daha ötesinde hizmet vermeye başlamışlardır. Ayrıca, her geçen gün daha fazla firma bu ortamda uluslararası pazarlara ihracat, ortak girişimler, satın almalar veya lisans devirleri gibi yollarla dâhil olmaktadır. Bu eğilim uluslararası ticaretin gelişmesine paralel olarak gelecekte de devam edecektir. Uluslararası pazarlara yayılma beraberinde dünya üzerine yayılmış bir lojistik ağ

ihtiyacını da beraberinde getirmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında, uluslararası lojistik sisteminin işletilmesinin, ülke içerisinde geliştirilecek bir faaliyetten daha fazla, özellikle uluslararası finans, belgelendirme, siyaset bilgisi ve yabancı ülkelerin dış ticaret uygulamaları ve gümrük konusunda kabiliyet, bilgi ve kapasite gerektirecektir.

Lojistiğin amacı, iş süreçleri arasında, bilgi ve malzeme akışının kurum içerisinde tasarımı, kontrolü ve düzenlenmesidir. Bunlar, işçilerden şirkete ve en tabandaki müşteriye kadarki ilişkileri içerirler. Geniş bir ifade ile lojistiğin görevi, ürün, hammadde ve yardımcı malzemelerin ihtiyaç duyulduğunda, uygun koşullarda, ihtiyaç olan yerde en düşük maliyetle teslimatını sağlamaktır. Dar bir anlama çekilecek olursa lojistiğin görevi: taşıma, depolama ve tasniftir.

Dünyaca ünlü lojistik otoriteleri olan Donald Bowersox ve David Closs'a göre lojistiğin temel amacı; hedeflenen müşteri hizmet düzeyini en az maliyetle başarabilmektir. Bu temel amaca ulaşmada lojistik; ağ tasarımı, bilgi akışı, stok ve depo yönetimi gibi taşımacılığı kontrol altında bulunduran ve kuşatan birçok faaliyetin koordinasyonunu gerektirmektedir. Bu bağlamda bir lojistik sistemin 6 operasyonel amacı bulunmakta olup bunlar; hızlı yanıt, tutarlılık, en az stok, taşımaların birleştirilmesi (konsolidasyonu), yaşam çevrim desteği ve kalitedir (TANYAŞ & DÜZGÜN, 2012, s. 7).

2.1.2.1. Lojistik Faaliyetlerin Ekonomideki Yeri ve Önemi

Dünya kadar sadece nakliye yapan taşımacılık firmalarının da katılımıyla lojistik sektörü çığ gibi büyümektedir. 10 yıl öncesinin nakliye firmalarının hepsi

günümüzde isimlerini lojistik firması olarak değiştirirken, lojistik nakliyyeyi de kapsayan bir üst konu olarak dikkat çekmektedir. Küreselleşen ekonomi ile birlikte şirketlerin içine girmiş oldukları rekabet ortamı, onları üretim süreçlerinde birçok noktadan çekilerek bu aşamaları maliyet, zaman ve kalite açısından denetleyebilecekleri başka şirketlere devretmeye sevk etmiştir. Bu hizmeti alan firmalar maliyetlerini aşağıya çekerken hız açısından da rekabet edebilir duruma getirmiştir. Böylelikle daha önce nakliyatçılık yapan firmalar taşımanın çok daha ötesinde hizmet vermeye başlamıştır. Bugün dünyada, mal üretmek kadar onu satabilmek, hatta üretilen malı son alıcıya ulaşıncaya kadar zarar vermeden taşımak büyük önem taşımaktadır.

Modern yönetim uygulama ve yaklaşımlarında yaşanan ilerlemeler müşteri odaklı felsefe temelinde organize edilmektedir. Özellikle, yerine getirilen süreçlerde değer ekleyen süreçlerin geliştirilmeleri, değer eklemeyen süreçlerinde elimine edilmesi yoluna gidilerek değer analizleri çalışmalarına da ağırlık verilmektedir. Bu açılardan bakıldığında, lojistik faaliyetlerin işletme faaliyetlerine değer ekleyen nitelikte olduğu ve bunların öneminin de giderek arttığı görülmektedir. Lojistik, firma hissedarları, tedarikçileri ve müşteriler açısından değer yaratmaktadır. Lojistikteki değer, yer ve zaman olarak ifade edilmektedir. Mal ve hizmetler müşterilerin sahipliğinde tüketilmek istedikleri yer ve zamanda bulunmadıkça her hangi bir değer ifade etmemektedirler. Etkin bir lojistik yönetimi, değer ekleyen süreçlere katkı sağlamak üzere tedarik zincirindeki her bir faaliyeti ele almaktadır. Eğer düşük bir değer eklenmesi söz konusu ise; faaliyetin yapılıp yapılmayacağı sorgulanabilmelidir. Ayrıca; değer, müşterinin ürün veya hizmetin maliyetinden daha

fazlasını ödemeye istekli olması halinde eklenmiş olmalıdır. Çoğu küresel firma açısından, değer ekleyen süreçler büyük önem taşımaktadır (BALLOU, 1999, s. 11).

Etkili lojistik yönetimi, zaman ve yer faydası ile tüketicilere ürün ve hizmetlerin etkin bir şekilde hareket etmesini sağlamaya çalışan firma pazarlama çalışmalarının başarısını yükseltmektedir. Lojistik faaliyetler çevresel faktörlerden etkilenmektedir ve müşteri memnuniyetini sağlama yönünde firmalara birçok fayda sağlamaktadır.

Lojistik faaliyetler ülke ekonomileri içerisinde, hem iş dünyası ve toplumsal açıdan yarattıkları katma değerle, hem de sektörel olarak gayrisafi milli hasıla içerisindeki payları ile önemli bir konumdadırlar. Tüketicilerin refahının yükselmesi, mal ve hizmetlerin artan bir şekilde ulusal ve uluslararası pazarlara yönelmesini sağlamıştır. Bu yüzyılda, çok sayıda mal ve hizmet ortaya çıkmış ve dünyanın her köşesine satılmış ve dağıtılmışlardır.

Üretim noktalarından tüketim noktalarına doğru ürünlerin dağıtılması, sanayileşmiş ülkelerin gayri safi milli hasılasının çok önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Örnek olarak ABD’de lojistik, gayri safi milli hasılanın yaklaşık olarak %10’unu oluşturmaktadır (TANYAŞ, 2011). Görülüyor ki, lojistik faaliyetlerin ülke ekonomilerinde gayri safi milli hasıla içindeki payları çok önemli boyutlardadır. Bu pay lojistiğe yapılan yatırımlarla daha da yükselmektedir.

Gayri safi milli hasılanın önemli bir bileşeni olarak lojistik, enflasyon oranı, faiz oranları, verimlilik, enerji maliyetleri ve ulaşılabilirliği ile ekonominin diğer

elemanları üzerinde etkili bir unsurdur (LAMBERT & STOCK, 1993, s. 5-6). Ayrıca, Türkiye'deki GSMH'nin en az %13'lük bölümü lojistik harcamalardan oluşmaktadır (TANYAŞ, 2011)

2.1.2.2. Lojistik Faaliyetlerin Firmalardaki Yeri ve Önemi

Lojistik faaliyetlerinin işletmeler için önemini her geçen gün artmaktadır. Pazarlama ve üretim faaliyetlerinin başarısı lojistik faaliyetlerinin iyi işletilmesine bağlı olmaktadır. Müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) başlayıp içe yönelik lojistikle (Inbound Logistics) devam edip tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde ileri ve geri yönlü akışının gerçekleştirilmesi açısından lojistik faaliyetler önemlidir.

Etkili lojistik yönetiminin sağlanabilmesi için, doğru ürünün doğru zamanda doğru yerde ve doğru miktarda ulaştırılması önemlidir.

Rekabetin boyutları değişim gösterdiği ve küresel rekabet koşullarının var olduğu günümüzde, rakipleri ile dünya ölçeğinde kıyasıya mücadele etmek durumunda olan işletmeler için, birçok konuda olduğu gibi üretim ve işletme maliyetleri ile üretim ve hizmet kalitesi konusuna olan duyarlılık artmıştır.

Global rekabette artık üretimin her özel bileşeni, Dünya'da üretim faktörlerinin birleşiminin en düşük maliyetle gerçekleştirdiği yerde konumlanmak durumundadır. Bu gelişme birçok sektör için yeni fırsatlar yaratmıştır. Özellikle

sermaye, teknoloji ve nihai ürünlerin hız kazanan hareketliliği bu yöndeki gelişmede etkili olmuştur.

Bu koşullarda firmaların belirledikleri maliyet düşürücü stratejiler arasında, lojistik gibi geniş alanda geliştirdikleri iş modellerinin artık daha fazla ön plana yerleştiği görülmektedir. Lojistik olgusu gündemde bu boyutu ile yer almakta ve lojistik hizmetlerin önemi ciddi biçimde tartışılmaktadır. Son dönemde gözlemlenen lojistik faaliyetlerdeki yapısal değişimde, işletmeler tarafından lojistik süreçlerinin rekabet üstünlüğü yaratan fonksiyonunun önemli görünmesi ve değerlendirilmesi dikkat, çekmektedir (ZHOU, 2002, s. 36).

Küreselleşme; lojistik hizmet verenlerin yeniden şekillendirilmesine neden olmuştur. Buna bağlı olarak; katma değer hizmetleri, tedarik zinciri yönetimi, dağıtım hizmetleri, gümrükleme hizmetleri, depo yönetimi, paketleme ve ambalajlama, etiketleme, elleçleme, muayene ve gözetim, dış ticaret ve sigorta danışmanlıkları rekabeti etkileyen boyutu ile çok daha önem taşıyor hale gelmiştir. Lojistik faaliyetlerin içerisinde yer alan bu temel fonksiyonlar, ulusal ve uluslararası ticarete en karmaşık ve en önemli maliyet kalemleri olarak görülmektedir. Firmaların ürettiği mal ve hizmetlerin tüketiciye ulaştırılması sürecinde yer alan bu kalemlerin en doğru, en kaliteli ve üretim maliyetlerine en az yansıtacak şekilde planlanması büyük önem taşımaktadır.

Lojistik faaliyetler çok yönlü olup, işletmelerin etkinlik ve verimlilik düzeyi üzerinde ve rekabet güçlerini ortaya koymada, doğrudan belirleyici olabilecek çeşitliliktedir. Bu açıdan lojistik yönetim sisteminin doğru kurulması ve ihtiyaç

duydıkları hizmetleri, alanlarında uzmanlaşmış lojistik firmalarından dış kaynak kullanımına gitmek yoluyla karşılamaları, günümüzde artık firmaların faaliyetlerini yürütmede ve rekabet üstünlüğü yakalamada etkili bir yöntem olarak görülmektedir (RODRIGUES, BOWERSOX, & CALANTONE, 2005, s. 14).

Lojistik süreçler öncelikle firmaların faaliyet gösterdiği farklı endüstrilerin ve aynı zamanda firma ve endüstrilerin bulunduğu ülkelerin rekabet üstünlüğünde önemli rol oynamaktadır. Bu nedenle de firmalar için lojistik süreçler çok önemlidir.

Mikro ekonomik açıdan bakıldığında doğru yönetilen lojistik süreçlerin, firma ve endüstri düzeyinde maliyet düşürücü, üretim süreçlerinde verimlilik ve katma değer yaratıcı etkileri tartışılırken, makro ekonomik açıdan değerlendirildiğinde ise yabancı yatırımlar, milli gelir, uluslararası ticaret, rekabet gücü ve istihdam gibi ekonomik göstergeler üzerinde lojistik süreçlerin önemli etkileri olduğu görülmektedir. Söz konusu etkiler, özellikle dış kaynak kullanımının artmasıyla daha da fark edilir duruma gelmeye başlamıştır (LAGNEAUX, 2008, s. 125). Bundan dolayı, dünya ölçeğinde düşünüp, faaliyetlerini bu yönde yaygınlaştırma girişiminde bulunan işletmeler bir süreç olarak gördükleri lojistik faaliyetleri, dış tedarik ile atın almayı daha fazla tercih etmektedirler. Ayrıca; hizmet satın aldıkları lojistik firmalarının uzmanlıklarını; güvenilirliklerini, hizmet ağının genişliğini de titizlikle değerlendirmektedirler.

2.1.3. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi ve Bugünü

Sözlük anlamı açısından bakıldığında, “Lojistik, Yunanca Logistikos kelimesinden gelmekte olup, hesap kitap yapma bilimi anlamına gelmektedir.” Lojistik sözcüğü, çok çeşitli alanlarda kullanılıyor olsa da, ilk kullanım şekli ve köken itibarıyla askeri bir terimdir (TANYAŞ, 2003, s. 1). İlk kez, 1905 yılında ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi faaliyetlerini kapsayan işlemlerin bütünü tanımlamak üzere kullanılmıştır. Bu tanımın ortaya konmasından sonra, askeri alanda, sonuç üzerindeki ciddi etkisinin de farkına varılması ile birçok lojistik model geliştirilmiş ve kullanılmıştır.

Lojistik alanında hizmetler dünya üzerinde tarih öncesi çağlardan beri yapılmaktadır. Başlangıçta askeri operasyonlarda kullanılan ve askeri bir kavram olarak zihinlerde yer eden lojistik kavramı, daha sonra iş dünyasına girerek asıl etkisini üretim, dağıtım ve tüketim fonksiyonları üzerinde göstermiştir (RODRIGUE & SLACK, 2008, s. 86).

2.1.3.1. Lojistiğin Askeri Alandaki Gelişimi

Birçok savaşın kazanılmasında ya da kaybedilmesinde anahtar bir rol oynayan lojistik, köken itibarıyla askeri bir terim olarak kullanılmaktadır. Askeri uzmanlar, lojistiğin savaş kazanmanın temel koşullarından biri olduğunu söylemektedir. Tarihsel bazda; lojistik, bir çok askeri savaşların kazanılmasında ya da kaybedilmesinde önde gelen bir faktör olmuştur (TANYAŞ & DÜZGÜN, 2012, s. 18).

İlk kez, 1905 yılında ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi faaliyetlerini kapsayan işlemlerin bütünü tanımlamak üzere askeri bir terim olarak kullanılmaya başlanan lojistiğin; Osmanlı imparatorluğunun topraklarını büyütmesi için yapmış olduğu seferlerdeki ve savaşlardaki başarısında da önemi ve yeri büyüktür. Osmanlı ordusunun çıkmış olduğu seferlerdeki başarılarında; taktiksel açıdan askeri boyutları ile stratejik açıdan siyasi sonuçlarıyla başarılar elde edilmiştir. Ancak bu seferlerin başarıyla tamamlanmasında mükemmel yakın bir biçimde organize edilen lojistik desteğin planlanması ve icrası göz ardı edilmemesi gerekiyor.

Osmanlı imparatorluğunda, savaşta kullanılmak üzere götürülen malzemelerin ve insanların nakli için canlı hayvanlar kullanılmakta ve çoğu zaman mesafeler yaya olarak gidilmekteydi. Batı seferlerinde nehirlerin su gücünden kısmen faydalanılmış olsa da doğu seferlerinde bu imkandan faydalanılamamıştır. Seferlerde kalabalık tutulan ordunun en önemli dezavantajı ordu ağırlıklarının taşınması, iâşe ve barınma sorunuydu. Seferlerin başlangıç noktası ile varış noktası arasındaki iklim farkı, aylarca süren bu seferlerde, gerekli tedbirlerin alınmasını gerektiriyordu. Teknolojinin gelişmesiyle muharebe sahasına sonradan giren ve zamanla devasa boyutlara ulaşan toplar ve bu toplara ait mühimmatın nakli, başlı başına lojistik çözümler gerektiren sorunlardandı.

Seferlerin lojistik desteğinin etkin olabilmesi için, seferin hedefine ve yönüne göre başlama ve bitiş zamanları, ordunun ihtiyaç duyacağı erzak ve iâşe için ürünlerin hasat zamanına göre belirleniyordu. Batı yönüne açılan seferler baharın ilk aylarında başlayıp kış başlamadan biterdi. Doğu yönündeki seferlerde yaz mevsimi,

aşırı sıcaklar nedeniyle uygun değildi. Batıya yönelik yapılan seferlerde önceleri develerden, sonraları Tuna Nehri'nden faydalanılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun en güçlü olduğu dönemde bile Viyana kapılarına kadar gidip fethedemediğinden dönmesinin de nedeni lojistikdir.

Lojistikte “depolama” faaliyeti cephesinden bakıldığında; Osmanlı ordusunda “stok alanlarına dayalı planlama” anlayışının hakim olduğu ortaya çıkmaktadır. Söz konusu stok yönetimi gereği, ordu bir sefer gittiğinde erzaklarını, ülkenin kilit noktalarında kurulan erzak depolarından temin etmekteydi. Bunun nedeni seferlerin aylarca sürdüğü ve genelde ordunun sayıca yüzbinleri de aştığı göz önüne alındığında, bu boyutlardaki bir orduya sefer boyunca yeterli olacak yiyeceğin ordu ile birlikte taşınmasının, o dönemin teknolojik imkanlarıyla mümkün olmadığı tespiti yapılabilmektedir. Aylarca, bazen yıllarca süren seferlerde bu sorun, ihtiyaçların sefer güzergahlarında önceden alınacak tedbirler kapsamında ancak yapılan bölgesel stoklama sistemi ile çözümlenebilmekteydi.

Sadece Osmanlı İmparatorluğu'nda değil insanlık tarihi boyunca yaşanan savaşlarda kazananı ya da kaybedeni belirlemede tarafların lojistik konusundaki kuvveti ve becerisi ya da zaafı kilit konuların başlarında gelmiştir. Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nda Büyük Britanya ordusunu oluşturan İngilizler, Amerikan sahilleri boyunca kara ordusunun ilerleyebildiğinden daha hızlı ilerleyebilmişler, hangi hedefler savunmasız ise bunlara saldırı düzenlemiş olsalar bile Büyük Britanya ordusunun Amerikan Bağımsızlık Savaşını kaybedişinin altında lojistik olarak zayıf kalması yatmaktadır. İngilizlerin 12.000 kişilik ordusu ile Amerika'da bu savaşa katılarak, ordusunun yalnızca ekipmanını değil, aynı zamanda yiyecek ve içecek

ihtiyacını da İngiltere'den karşılamakta idi. Savaşın ilk altı yılı boyunca savaş halindeki ordunun ihtiyaçları yeterli olarak karşılanamamıştı. Ancak çok geç kalmış olsa da 1781 yılında, bu durumun ordunun güçsüz ve moralsiz kalmasında en büyük etken olduğunun anlaşılmasından sonra, bir lojistik plan ve organizasyon yapılmıştı.

2. Dünya Savaşı süresince de lojistik önemli yer teşkil etmekle birlikte yeni tekniklerde öğrenilmiştir. Orduların ihtiyaç duydukları malzeme ve mühimmatın istenilen yerde olmasının sağlanmasıyla savaşta önemli başarılar elde edilmiştir.

Son dönemde ise Amerika Birleşik Devletleri, 1991 yılında, Körfez Savaşı için sadece aylarla ifade edilecek bir zaman diliminde topraklarından 12.000 km uzağa yarım milyon insan ve yarım milyon ton ağırlığında tedarik malzemesini havayolu, 2,3 milyon ton ağırlığında malzeme ve donanımı ise denizyolu ile taşıyarak bu konuda çok çarpıcı bir örnek vererek savaşlarda mutlak kuvvetle değil, lojistik ve manevra kabiliyeti ile kazanıldığını göstermiştir (CHRISTOPHER, 1998, s. 3).

Günümüzde lojistik faaliyetinin gelişimi, askeri alanda hız kazanmış, sanayi ve ticarete bağlı olarak sıçrama yapmıştır.

2.1.3.2. Lojistiğin Sivil Alandaki Gelişimi

Öncelikle Osmanlı İmparatorluğu'nda, daha sonra özellikle batılı ülkelerdeki silahlı kuvvetlerde başlayan lojistik yaklaşımı, askeri alanda gelişip daha sonra sivil

alana sıçrayan ve Amerika Birleşik Devletleri ile Avrupa başta olmak üzere güçlü kavramları, terminolojisi, sistemleri ve yöntemleri ile çok hızlı bir şekilde gelişen hizmet sektörü ve bir bilim dalı haline gelmiştir.

Lojistik askeri operasyonların kritik bir faktörü olduğu gibi, aynı zamanda birçok şirket için de son derece önemlidir.

II. Dünya Savaşı'ndan 1950'li yıllara kadar dünya genelinde işletmeler lojistik kavramını tanımakta ve lojistik faaliyetlerini ayrı ayrı bölümlerde ve farklı sorumluluklar altında sürdürmekteydiler. Genellikle de bu bölümlerin hedefleri birbiriyle çatışmakta ve ortak hareket etmeyi güçleştirmekteydi. Lojistik yönetimin sorumluluk ve hedefleri, 1950 ve 1960'lı yıllarda dünyadaki ekonomik yapı ve değişen eğilimlerle beraber lojistik kavramın gelişmesi için uygun bir zemin hazırlamıştır. Özellikle pazarlama yaklaşımının gelişmesiyle, desteklenen faaliyetlerden biri olarak ele alınan lojistik kavramı da gündeme gelmeye başlamıştır

Bugün lojistik kavramını, dağıtım yönetimi vb. kavramlardan ayıran en temel özellik, işletmelerde bir fonksiyon değil bir süreç olarak ele alınması gerekliliğidir. İşletmelerin büyük çoğunluğu "bir şeyler yapan" bölümler bazında fonksiyonel olarak organize olmuştur. Satış bölümü satış yapar, imalat bölümü ürünü oluşturur, satınalma bölümü hammadde ve parçaları satın alır, dağıtım bölümü ürünlerin dağıtımını ile ilgilenir ve muhasebe de gelirleri ve maliyetleri hesaplar (BYME & MARKHAM, 1991, s. 45). Tüm bu bölümler belirli bir işi gerçekleştirir. Ancak tek tek düşünüldüklerinde ne müşterilere ne de firma sahiplerine bir değer katmazlar. Geleneksel organizasyon anlayışına göre işleri fonksiyonlar gerçekleştirmektedir. Öte yandan süreçler, işleri tamamlar ve bir değer yaratır.

Bugüne kadar, yöneticiler lojistik sürecini yönetmenin yolunu, süreçle ilgili tüm fonksiyonları, lojistik adı altında ayrı bir bölüm yaratarak burada toplamakta bulmaktaydılar. Ancak, lojistik bir işletmedeki fonksiyonların hepsi neredeyse tümünü kapsayan ve bütün olarak düşünülmesi gereken bir kavramdır. Bu nedenle de bugün bu görüş değişmeye başlamıştır (KEARNEY, 1991, s. 25).

Lojistik süreci müşterileri bugün memnun etmeyi amaçlarken, yeni ürün geliştirme gelecekteki memnuniyeti hedefler. Bugün işletmeler süreç yaklaşımı ile işleri ve işletmeye değer katan faaliyetleri daha iyi tanıyabilmekte, zamanlarını ve kaynaklarını hangi konularda yoğunlaştıracaklarını da daha iyi saptayabilmektedir. Lojistik süreci de işletmeye kattığı değerle üzerinde durulması gereken önemli faaliyetleri kapsamaktadır. Özellikle müşterilerin daha çok şey beklediği ve rekabet farklılığının müşteri memnuniyetinden geçtiği günümüz iş düzeninde lojistik faaliyetleri ayrı bir önem kazanmaktadır. Küresel dünya düzeninin getirdiği değişiklikleri anlamak bu açıdan işletmeler için önemlidir (BYME & MARKHAM, 1991, s. 52).

Önümüzdeki yıllarda ise şirketlerin lojistikten temel beklentileri daha verimli tedarik zinciri ve talebe daha hızlı cevap verebilmek olacaktır. Bunu sağlamak için öne çıkacak kavramlar; şeffaflık, iletişim ve çevikliklerdir. Şeffaflık; çok genel tanımıyla arz ve talep durumunu doğru ve güncel olarak takip edebilme yeteneğidir. Hızın öne çıktığı günümüz lojistik is çevresinde envanterin, siparişlerin ve sevkiyatların tedarik zinciri boyunca bastan sona izlenebilmesi, tedarik ağındaki toplam stok seviyesinin azaltılabilmesi, müşteri memnuniyetinin yükseltilebilmesi ve

operasyon sırasında karşılaşılan olaylara hızlı tepki verilebilmesi açısından son derece önemlidir. İletişimin amacı, şirketler, organizasyonlar ve sistemler arası bilginin daha az manüel müdahale ve yorumla akmasıdır. Şeffaflık verinin elde edilmesini, iletişim verinin akmasını sağlarken, çeviklik hızlı bir şekilde yanıt verebilmek ve adapte olmak için bu bilginin kullanılmasını sağlar. Çevikliğe ulaşmak üretim, süreç ve tedarik zinciri konfigürasyonunda yapısal değişiklikler gereklidir (TANYAŞ, 2003).

2.1.3.3. Lojistik Sektörünün Gelişiminde Küreselleşmenin Etkisi

Gelişen dünya düzeninde, küresel pazarların ihtiyaçlarını karşılamada geleneksel tedarik zinciri yaklaşımları yetersiz kalmıştır. Bu değişimleri fark etmek ve değerlendirmek, işletmelerin müşteri taleplerine cevap verebilmelerini ve rekabet avantajı elde etmelerini sağlayacaktır. Yeni eğilimlerin ve müşteri beklentilerinin etkisiyle, işletmeler daha verimli ve müşteri odaklı çalışmaya mecburdurlar. Günümüzde işletmeler artık, müşteri beklentilerini düzenli olarak karşıladıkları ve aştıkları sürece farklı ve müşteriler için vazgeçilmez olmaktadır. Bu da müşteri beklentilerini anlamak ve bunları geçmekle mümkündür (MACHBETH & FERGUSON, 1994, s. 102).

Uluslararası rekabetin sonucu olarak, üretim süreçleri daha da özel olmaya başlamıştır. Bu durum firmaların kendi üretim tesisleri dışında katma değer yaratma faaliyetlerinin olacağına göstergesidir. Bilişim ve ulaşım sistemlerinin etkinliğini artırmak amacıyla alınan önlemler, tedarik zincirinin küreselleşmesinde temel rol oynamıştır. Bu önlemler, uzak tedarikçilerden malların satın alınmasında ve uzak

müşterilere malların dağıtılmasında daha ucuzluk, güvenilirlik ve hızlilik sağlar. Bu gelişimdeki diğer bir faktör, üretimdeki ölçek ekonomilerinin hızlı teknolojik gelişmelerle bütünleştirilmesidir. Bu durum bazı bileşen pazarlarında nispeten birkaç küresel tedarikçiye odaklanmayla sonuçlanmıştır. Ayrıca, dünyanın çeşitli bölgeleri arasında ücret ve üretim maliyetleri arasında büyük farklılıklar olması diğer bir faktördür.

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.

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 (BİRDOĞAN, 2004, s. 552).

Ticaret ve lojistik gelişip uluslararası rekabet arttıkça lojistik hizmeti talep eden tarafların (gönderici, alıcı) lojistik hizmet üretenlerden beklentileri artmaktadır. Belirlenen miktarda eşyanın doğru zamanda, doğru yerde ve doğru alıcıya sorunsuz bir şekilde teslimi lojistiğin doğasıdır. Dış ticarete lojistik hizmetin tüm boyutlarıyla gerçekleştirilmesi, gönderici ve alıcı tarafları büyük ölçüde tatmin etmektedir (RODRIGUE, 2009).

2.1.4. Lojistiğin İktisadi Teorilerdeki Yeri

Lojistik disiplinin iktisat bilimi ile olan ilgisi farklı teoriler kapsamında ifade edilebilmektedir. Yatırım projelerini etkinlik yönünden değerlendirilmesi, topluma en yüksek faydayı sağlayacak olan projelerin seçimini veya öncelik sırasının tespiti noktasında önem arz eden Fayda-Maliyet analizi, lojistik uygulamalarında bütçeleme ve özellikle denge analizinde önemli rol oynamaktadır. Diğer taraftan Girdi-Çıktı analizi, lojistik karar mekanizmasının etkin çalışmasında ve lojistik uygulamaların planlanmasında yönlendirici bir role sahip olmaktadır. Girdi-çıktı analizi, girdi-çıktı tabloları yoluyla bir ekonomideki endüstrilerin birbiri ile ilişkilerini saptama yöntemi olup, endüstriler arası mal ve hizmet akımlarını göstermektedir. Lojistik karar mekanizmasının etkinliğinde, pareto etkinliği ve ürün yaşam döngüsü teorisinin de etkisi bulunmaktadır. Pareto Etkinliği, bir genel denge durumu olup, üretim ya da tüketimdeki değişikliklerin kimseyi daha kötü duruma sokmadan, en az bir kişiyi daha iyi duruma getirmesini ifade etmektedir. Pareto Etkinliğinde, tüketicilerin, üreticilerin ve üretim faktörleri sahiplerinin eşanlı denge durumları söz konusu olmaktadır. Bu yönüyle lojistik uygulamalar kapsamında envanter, başka bir ifade ile stok yönetiminde yol gösterici olmaktadır. Diğer taraftan Ürün Yaşam Döngüsü

teorisi, bir ürünün üretiminde kullanılan çeşitli girdilerin ülkeler arasındaki karşılaştırmalı üstünlüklerinin farklı olduğunu, dolayısıyla ürünün karşılaştırmalı üstünlüğünün de yaşam dönemi boyunca girdilerdeki değişmeye paralel olarak değişebileceğini ifade etmektedir. Bu kapsamda lojistik kararların etkinliği yanında lojistik stratejilerin belirlenmesinde etkin bir teori olarak görülmektedir. Lojistik disiplininin ilgili olduğu iktisat teorilerinden biri de Fayda Teorisidir. Fayda, iktisatta mal ve hizmetlerin insan ihtiyaçlarını karşılama özelliği olarak tanımlanmakta, tüketici denge analizinde önem arz etmektedir. Lojistik kapsamında tedarikçilerin seçimi, lojistik ile tüketicide katma değer yaratma konularında önem kazanmaktadır. Weber'in kuruluş yeri teorisi, firmanın kurulacağı veya üretimin yapılacağı yerin, yapılan üretimin hangi koşullar altında yapılacağını, firmanın hammadde tedarik masraflarının, üretim maliyetinin ve pazarlama harcamalarının üretimi optimal biçimde etkileyebileceği yerin nasıl seçileceğini kapsama alan iktisat teorisi. Bu kapsamda lojistikte özellikle depo yeri seçiminde kuruluş yeri teorisi etkin olmaktadır. Klasik uluslararası ticaret teorilerinden Mutlak Üstünlükler Teorisi, Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi, lojistik ve rekabet gücü ilişkisinin temellerini açıklamaktadır. Mutlak Üstünlüklere göre, uluslararası ticaretin temeli serbest mal dolaşımıdır. Ülkeler kapalı ekonomi durumuna göre daha karlı olduğu için uluslararası ticarete yönelmekte, hangi ülke hangi malın üretiminde mutlak üstünlük sahibiyse o ürünü ihraç etmektedir. Birçok yönden eksikliği bulunan Mutlak Üstünlükler Teorisinin devamında D. Ricardo tarafından geliştirilmiş olan Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi ortaya atılmıştır. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi, uluslar arası ticareti savunarak, uluslararası ticaret için mutlak üstünlüğün değil, karşılaştırmalı üstünlüğün gerekli ve yeterli olduğunu ifade etmektedir. Bu klasik uluslar arası ticaret teorileri, günümüzde ülkelerin rekabet gücü elde etmesinde

büyük öneme sahip olan uluslar arası ticaret faaliyetlerinin temeli olmuştur. Rekabetçi Üstünlükler, klasik uluslar arası ticaret teorilerinin günümüze uyarlanmış hali olarak ifade edilebilir. Rekabetçi üstünlükler ile Porter, ülkelerin rekabet gücü elde etmesinde firmaların ve buldukları endüstrilerin önemine değinmektedir. Firmaların ise ancak değer yaratmak suretiyle rekabet üstünlüğüne sahip olabileceğini ve uluslar arası ticaret hacmini arttırabileceğini savunmaktadır. Firmaların sahip olacakları rekabet üstünlüğü, fiyat rekabeti veya fiyat dışı rekabet yoluyla olabilmektedir. Her iki şekilde de lojistik önem arz etmektedir. Bu yönüyle inovasyon, lojistik ile değer yaratma konularında önem kazanmaktadır. Diğer taraftan, sektörlerin rekabet üstünlüğü sağlayabilmesi için kümelenmenin önemine yer verilen rekabetçi üstünlükler yaklaşımı, lojistik kümelenmelerin oluşması için de bir temel oluşturmaktadır. Krugman'ın Yeni Ticaret Teorisi, bir bölge içinde yer alan firmalar, alıcılar, satıcılar, sektör ile ilgili kuruluşlar gibi iktisadi aktörlerin, sektördeki diğer firmaları da aynı bölgeye çektiğine ve bu çekim alanının ortak bilgi kaynaklarının ve yaratılan sinerji ile oluşan olumlu dışsallıklar yolu ile oluştuğuna işaret etmektedir. Dolayısıyla, lojistik kümeler içinde sinerji ve sanayi sektörlerine olan etkileri bu kapsamda önem arz etmektedir. Diğer taraftan Nash Dengesi, bir firmanın karşısındaki firmaların uyguladığı stratejiye göre seçebileceği en iyi strateji olarak ifade edilmektedir. Bu yönüyle lojistik, karar mekanizmalarında ve tedarikçi ilişkilerinde etkili olmaktadır. Firma Teorisi, firmanın bulunduğu piyasa türüne göre kar maksimizasyonu hedefli stratejileri kapsamına almaktadır. Dolayısıyla lojistik stratejilerin belirlenmesi ile önemli bir ilişkiyi ifade etmektedir (STOCK, 1997, s. 515-539). İktisat teorileri ve lojistik disiplini arasındaki bu ilişkiler Tablo 2.1'de özetlenmektedir (KESER, 2011, s. 24-25).

Tablo 2. 1 İktisat Teorileri ve Lojistik Uygulamalar

Teori	Lojistik Uygulamaları
Fayda-Maliyet Analizi	Bütçeleme; Denge Analizi
Girdi-Çıktı Analizi	Lojistik Karar Mekanizması ve Planlama
Pareto Etkinliği	Envanter Yönetimi; Lojistik Karar Mekanizması
Ürün Yaşam Döngüsü Teorisi	Lojistik Karar Mekanizması, Strateji Formüle Etme
Fayda Teorisi	Tedarikçi Seçimi, Lojistik ile Katma Değer Yaratma
Weber'in Kuruluş Yeri Teorisi	Depolama Yeri
Mutlak Üstünlükler Teorisi	Rekabet Gücü, Uluslararası Ticaret
Karşılaştırmalı Üstünlükler	Rekabet Gücü, Uluslararası Ticaret
Rekabetçi Üstünlükler	Rekabet Gücü, Uluslararası Ticaret, Yenilik (inovasyon), Lojistik ile Değer Yaratma, Lojistik Kümelenmeler
Yeni Ticaret Teorisi	Lojistik, Kümelenme, Rekabet Gücü
Nash Dengesi	Lojistik Karar Mekanizması, Tedarikçi İlişkileri
Firma Teorisi	Lojistik Strateji

Kaynak: STOCK, 1997: 521-525'den uyarlanmıştır.

2.2. LOJİSTİK YÖNETİMİ

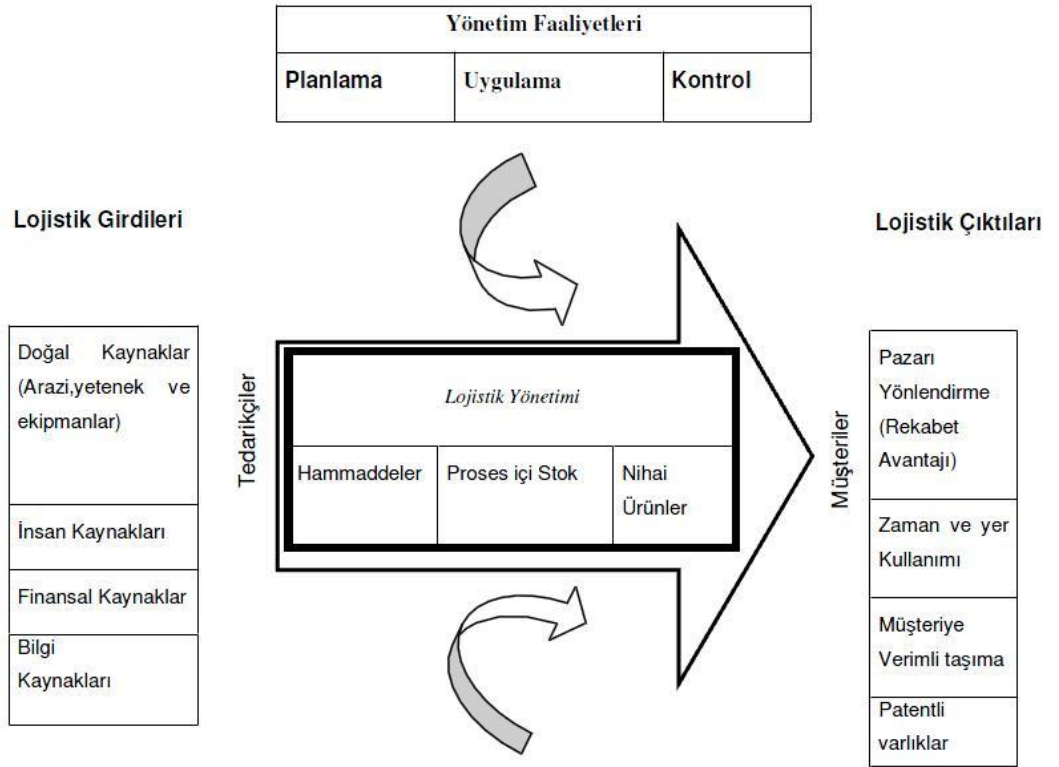
2.2.1. Lojistik Yönetimin Tanımı

Lojistik yönetimi, müşteri gereksinimleri doğrultusunda sevkiyat noktaları ile teslimat noktaları arasındaki malzemenin iki yönlü akışı boyunca yer alan faaliyetlerin bütünsel yönetimini ifade etmektedir (TANYAŞ, 2005, s. 4). Lojistik

yönetimi tedarik zinciri içindeki süreçte müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve denetiminin gerçekleştirilmesidir (DOUGLAS, JAMES, & STOCK, 1999, s. 3).

Lojistik sürecini yönetmenin amacı, doğru ürünlerin doğru zamanda ve doğru yere uygun maliyetle ulaştırılmasının sağlanmasıdır.

Etkin bir lojistik yönetiminin firmalar için; maliyet düşürücü, üretim arttırıcı, kalite yükseltici, müşteri memnuniyeti, sağlayıcı gibi çok önemli etkileri vardır. Son yıllarda lojistik yönetiminin daha çok dışa yönelik stratejik bir fonksiyona dönüştüğü görülmektedir. Lojistik yönetimi bir anlamda siparişin üretilmesi, siparişin alınması, siparişin yerine getirilmesi ve ürünün, hizmetin veya bilginin dağıtımının koordinasyonunun sağlanmasıdır.



Lojistik Faaliyetler	
Talep Tahminleri	Rota planı yapma ve araç optimizasyonu
Tedarikçideki siparişleri izleme	Lojistik Bilgi Sistemi
Tedarik	Yedek Parça Desteği
Nakliye	Dağıtım
Kalite kontrol, gözetim işleri	İade İşlemleri
Gümrük işlemleri	Tersine Lojistik
Sigortalama	Üretime Malzeme Verme
Depolama-Elleçleme	Hurda ve Iskartaların Elden Çıkarılması
Fasona gönderme-	Katma değerli işlemler
Fasondan Aldırma	Sevkiyat
Envanter Yönetim	Paketleme

Şekil 2. 1 Lojistik Süreçler

Kaynak: HOLWEG & MIEMCZYK, 2003

Lojistik yönetiminin unsurları üç temel süreçten oluşmaktadır. Bunlar; tedarik lojistiği (gelen lojistik), üretim lojistiği ve dağıtım lojistiği şeklindedir (HOLWEG & MIEMCZYK, 2003, s. 65).

Lojistik yönetimi faaliyetleri ise sekiz temel başlık altında toplanmaktadır (TANYAŞ, 2013).

1. Taşımacılık
2. Depolama
3. Paketleme ve Katma Değerli İşler
4. Muayene ve Gözetim
5. Müşteri hizmetleri
6. Stok ve Envanter Yönetimi
7. Sigorta
8. Gümrük

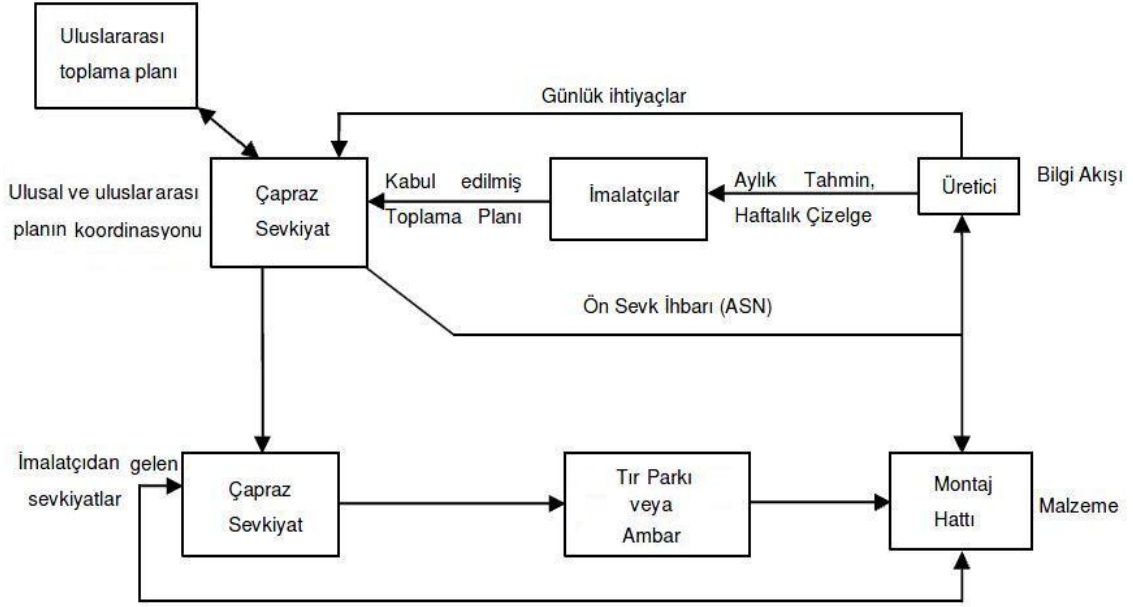
2.2.2. Lojistik Yönetiminin Temel Unsurları

İşletme lojistiği, tedarik kaynağından başlayıp müşteriye kadar uzanan kanal içerisinde ürün ya da hizmetlerin akışı ile ilgili birçok faaliyeti kapsamaktadır. İşletme lojistiği üç temel süreçten oluşmaktadır.

2.2.2.1. Tedarik Lojistiği

Tedarik lojistiği (inbound logistics), şirketin tedarikçileri ile ilgili olarak hammadde ve/veya yarı mamulleri konusundaki rota seçimi, araç, kargo takibi, taşıma, stok muhafazası, teslim alma, sipariş, tedarik, depolama gibi faaliyetleri içerir. Tedarik lojistiği süreci, tamamen üretim öncesi gerçekleştirilen ve kaynakların üretim hattına taşınmasına hizmet eden bir süreçtir. Lojistik süreç içerisinde

hammadelerin firma adına daha ucuz bir şekilde temin edilerek üretim hattına kadar getirilmesini sağlar (HOLWEG & MIEMCZYK, 2003, s. 66).



Şekil 2.2 Tedarik Lojistiği Operasyonları
Kaynak: HOLWEG & MIEMCZYK, 2003

Bütün lojistik faaliyetlerinde olduğu gibi tedarik lojistik operasyonlarında bütün sürecin kontrol altında tutulmasına imkan veren karşılıklı bilgi akışı mevcuttur. Hizmet sağlayıcının seçimi, yük akışının birleşmesi ve stok yönetimi bu operasyon içinde yer almaktadır. Ayrıca malın fiziki akışı diğer bir operasyondur. Bu operasyonda hizmet alan firma, hizmeti sağlayacak olan firmadan hammaddeye konu mala ilişkin stok yönetimini gerçekleştirmesini, girdilerin temini, bazı özellikli ürünlerin üretimi sırasında ihtiyaç duyulan gerçek zamanlı tedarik ihtiyacı dolayısıyla üretim hattına yakın depolama faaliyetinin yapılması veya doğrudan üretim zincirine dağıtımın yapılması ve bazı durumlarda üretimin hemen öncesinde ürünlerin hazırlanması gibi işlemlerin gerçekleştirilmesini talep etmektedir. Bütün bu

süreç tedarik lojistiği faaliyeti yansıtmaktadır (HOLWEG & MIEMCZYK, 2003, s. 175).

Şirketler artık dikkatlerini üretim öncesi yani tedarik lojistiğine vermektedir ve ciddi miktarda paranın göz ardı edildiğinin farkına varmaktadır. Tedarik lojistiği süreci şirketlere üretim öncesi masraflarında önemli avantajlar sağlamaktadır. Bir işletme hizmet sağlayıcısını doğru seçmek, stok yönetimini iyi yapmak ve hammadde sağlayıcılarla devamlı iletişimi korumak ve yük akışının kombinasyonunu en uygun hale getirmek suretiyle az sayıdaki stoklarla üretim faaliyetlerini sürdürme imkanına kavuşabilmektedir. Bu durum üretim öncesi için maliyet avantajı sağlamaktadır (GONZALEZ, 2002, s. 1).

Üreticilerin stokta bulunan malzemeyi değil imalattaki malzemeye, ürünleri zaman açısından mümkün olan en verimli biçimde belirlemeye ve dağıtıma odaklanmalıdır. Stoğun büyük bir kısmı bitmiş ürün olarak değil, düzenleme ve imalat talimatını bekleyen yarı mamul olarak tutulmalıdır. Stok, mümkün olan en az çıkış noktasında tutulmalı ve stoğun yenilenmesi gerçek satış ve kullanım bilgisiyle olmalıdır. Malzeme tedariki, sevkiyat kalitesi ve performansına güvenilebilen az sayıda imalatçıdan yapılmalıdır. Ancak bu ana hatlar belirlendikten sonra doğru teknolojinin tedarik zinciri ağına entegrasyonu etkili bir şekilde gerçekleştirilebilir (ROMANY, 2003, s. 40).

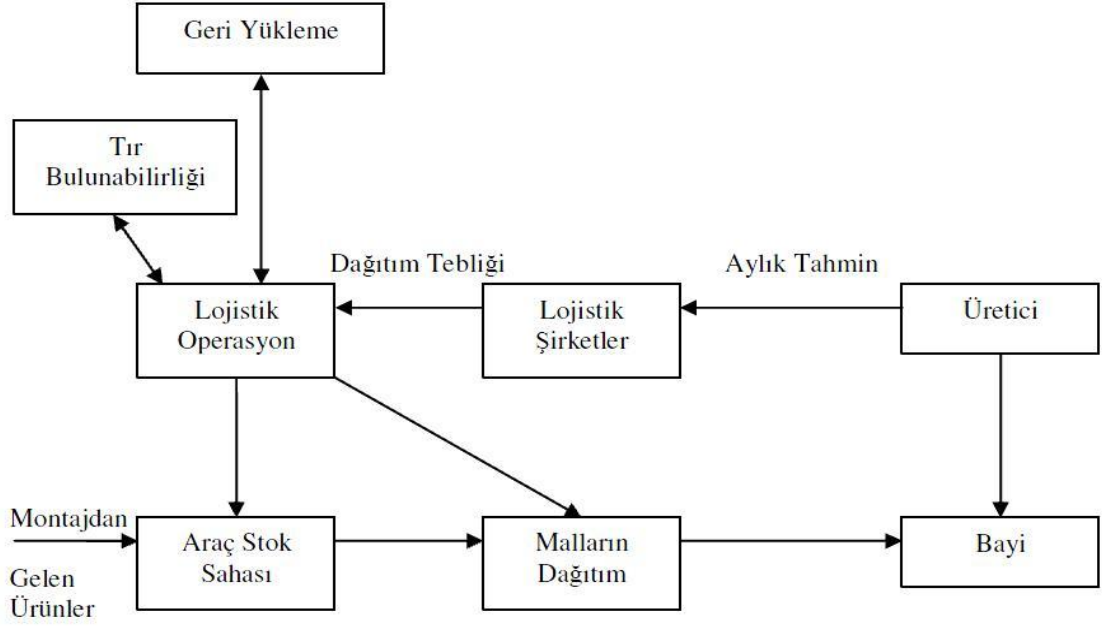
2.2.2.2. Üretim Lojistiği

Malzemelerin fabrika içerisindeki hareketleri ile ilgili faaliyetleri kapsar. Üretim noktası içerisinde gerçekleştirilen tüm lojistik faaliyetler ile ilgilenmektedir. Bu faaliyetler çoğunlukla hammadde yönetimi, üretilen, seçilen, montaj ile ilgili olan parçalar ile üretim içi stokların yönetimi gibi faaliyetleri içerir (HOLWEG & MIEMCZYK, 2003, s. 65).

2.2.2.3. Dağıtım Lojistiği

Dağıtım lojistiği (outbound logistics), üreticilerden mamullerin toplanarak stoklanması ve müşterilere dağıtılmasını sağlayan sistemin işlemesiyle oluşan faaliyettir. Dağıtım lojistiği, üreticileri dağıtım kanalı içerisinde yer alan toptancı ve perakendeciler ile birleştirirken “ürün elverişliliğini” hedefleyerek işletmenin rekabetçi üstünlüğünün önemli bir unsuru olmaya çalışmaktadır.

Dağıtım lojistiği sürecinde üretim işlemi tamamlanmış olup üretilen malların pazara ve müşterilere ulaştırılması mevcut olmaktadır. şirketler ile müşteriler arasında gerçekleşen dağıtım, araç kargo takibi, teslimat, iadeler gibi lojistik faaliyetleri kapsar. Tedarik lojistiğinde olduğu gibi, fiziksel akış ve bilgi akışı olarak nitelenen iki temel operasyon şekil 2.3’de şematik olarak gösterilmiştir.

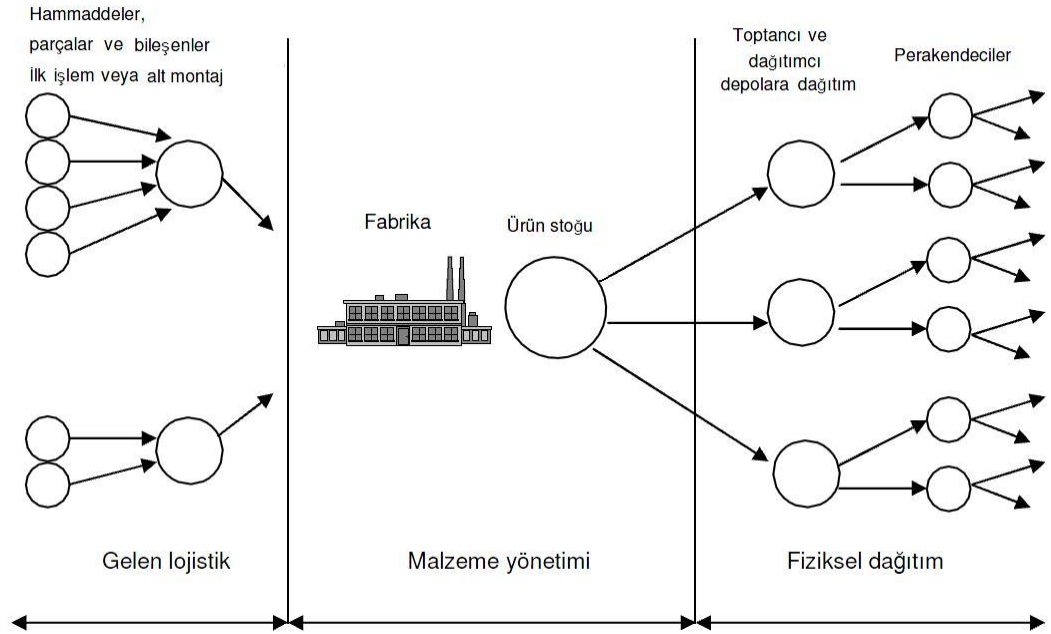


Şekil 2. 3 Dağıtım Lojistiği Operasyonları
 Kaynak: HOLWEG & MIEMCZYK, 2003

Dağıtım lojistik süreci, fiziki dağıtım kanallarını içine alan ve malın müşteriye ulaştırılmasını içeren faaliyetleri kontrol altında tutan süreçtir. Bu süreç içerisinde stok yönetiminden malın müşteriye ulaşmasına kadar olan faaliyetlerin çift taraflı bilgilendirilme yolu ile kontrol altında tutulmasına ve böylece müşteriye en uygun şartlar altında ulaştırılmasına imkan tanınmaktadır. Bu faaliyetler bilgi akışı ile ilgilidir. Operasyonun bütün aşamalarında taraflar arasındaki bilgi akışı sayesinde kontrol altına alınmış olur. Diğer bir operasyon ise fiziksel akışı sağlayan operasyondur. Bu süreçte üretim hattının hemen bitiminde ürünün paketlenmesi ve etiketlenmesiyle başlayan depolanması ile devam eden, ardından verilen siparişlerin hazırlanmasını sağlayan, müşteri isteklerine yönelik bazı hizmetlerin yapılması amaçlanmaktadır (HOLWEG & MIEMCZYK, 2003, s. 65).

Dağıtım lojistiğinin büyük bölümünü fiziksel dağıtım hizmetleri oluşturmaktadır. Fiziksel dağıtım malın uygun fiyatlarla rekabet edilebilir şartlarda

müşterilerle buluşmasını sağlar. Dağıtım lojistiğinin temel aşamaları, üretim hattından sonra malın satış noktasına hatta nihai müşteriye kadar olan süreç arasında gerçekleştirilen hizmetleri içine alır. İlk olarak ürünün nakliye noktasına hareketidir. Bu da toplu bir şekilde yapılacak nakliyenin avantajlarından faydalanmak üzere ürünün trene, kamyonu kadar olan hareketini içerir. Buna nakliye öncesi operasyon da denebilir. İkincisi transfer noktasındaki hizmetlerdir. Bu süreçte sipariş hazırlama, ürün üzerindeki bir takım değişiklikler, ambalajlama gibi faaliyetler yürütülmektedir. Üçüncüsü ise mamulün nihai müşteriye ulaşmasıdır. Bu durum da nakliye sonrası faaliyet olarak ele alınabilir. Ara faaliyet olarak depolama işlemi, bütün bu sürecin içinde tedarik zincirinin en önemli ayaklarından biridir. Lojistik faaliyetlerinin zamanında ve sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesinde malın niteliği ve niceliğine göre güvenli bir şekilde istiflenmesi, depolanması ve bilgisayar desteği ile kayıt altına alınması gerekmektedir (GENTRY, 2003, s. 52).



Şekil 2.4 İşletme Lojistiğinin Süreçleri
Kaynak: GENTRY, 2003

Günümüzde artan rekabet, müşteri odaklılık anlayışını benimseyen ve faaliyetlerine yansıtan işletmelerin pazarda tutunmalarına olanak tanımaktadır. Lojistik de bu süreçte vazgeçilmez bir hizmet unsurudur. İşletmelerin, rakiplerinin önüne geçebilmek için kaliteli malı müşterilerine en kısa zamanda ve sorunsuz bir şekilde ulaştırmayı hedeflemelidir. Lojistiğin misyonu, istenilen kalite ve hizmet düzeyini mümkün olan en küçük maliyet ile sağlamaya yönelik faaliyetlerin planlanması ve koordinasyonunun sağlanmasıdır. İnsan faaliyeti ile ilgili hemen her alan lojistikten etkilenir (BİRDOĞAN, 2004, s. 65). Lojistik verimliliği, dağıtım etkinliğini, faiz oranlarını, enerji maliyetlerini etkilediği için ülke ekonomisinin önemli bir bileşenidir. Dış ticaretin artması lojistik hizmetlerine olan talebi artırır.

2.2.3. Lojistik Yönetimi Faaliyetleri

Lojistiğin faaliyet alanı ve rolü özellikle son 20 yılda önemli bir şekilde değişime uğramıştır. Lojistik genel olarak, pazarlama ve üretim gibi işletme fonksiyonları için destekleyici bir rol oynamıştır. Son zamanlarda ise lojistik, çok daha belirgin bir şekilde ortaya çıkarak işletmelerde rekabet avantajı sağlamak için kritik bir faktör olarak bilinmeye başlamıştır. Böylece günümüzde lojistik eylemler sadece fiziksel eylemler olmaktan çıkmış, içinde müşteri hizmetleri ve bilgi iletimi gibi konuları da barındıran iletişim ve ilişkiye dayalı bir sistem haline almıştır. Faaliyet alanı; başlangıçta ulaşım ve depolamayla sınırlı olan lojistik; satın alma, dağıtım, stok yönetimi, sipariş yönetimi ve işleme, paketleme, parça ve hizmet desteği, üretim programlama, iadeler, talep tahmini, atıkların geri kazanılması ve imha edilmesi ve hatta müşteri hizmetlerini de içine alarak genişlemiştir.

Genel olarak birçok işletme açısından lojistik faaliyetlerinin amacı, ilk madde ve malzeme, yarı mamul ve mamullerin doğru zamanlarda, doğru yerlerde, doğru miktarlarda ve kullanılabilir biçimlerde en düşük maliyet ve en hızlı yöntemlerle alıcıya teslimidir. Fakat hiçbir sistem eş zamanlı olarak hem maliyetleri minimuma indirip hem de hizmet düzeyini maksimuma çıkaramaz. Bundan dolayı lojistik sisteminde hedef önceden belirlenmiş bir üretim-pazarlama desteği düzeyine, mümkün olan en düşük toplam maliyetle etkin bir biçimde erişmektir. Bu ise, lojistik faaliyetlerinin tek bir performans sistemi içerisinde ele alınmasını ifade eden bütünlük lojistik sistemine bağlıdır (TEK & ÖZGÜL, 2005, s. 539).

Lojistik, arz ve talep noktalarındaki farklılığın dengelenmesi için hayata geçirilen sistematik ve dinamik bir süreçtir. Taşımacılık ve depolamaya ilave olarak talep ve ihtiyaca göre uygulanan paketleme, katma değerli hizmetler, stok yönetimi, sipariş yönetimi, sigorta, gümrük, muayene ve gözetim faaliyetlerini de kapsayan lojistik, rekabet gücünü arttırıcı fonksiyonuyla da tüm sektörler için önemli bir paydaştır.



Şekil 2. 5 Temel Lojistik Faaliyetler
Kaynak: TANYAŞ, 2013

2.2.3.1. Depolama

Gereksinime bağlı olarak belirli bir süre için ürünlerin konulduğu kapalı ya da açık güvenlikli alanlara depo denir. Depo; rnlerin hammadde atamasından üretim ortamına, oradan da tkretim merkezlerine dağıtımına kadar olan bütün bir faaliyetler dizisinin gerçekleştirilmesinde stratejik rol oynayan ara noktalardır (ÇANCI & ERDAL, 2003, s. 20). Depolama ise, belirli bir noktadan veya noktalardan gelen ürünlerin veya yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli bir noktaya veya noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Depolama, rnler için zaman ve yer faydası sağlayarak firmalara dinamik ve katma değerli müşteri hizmetleri sunmalarını sağlayan bir fonksiyondur.

Depolamanın temel görevi, ürünlere zaman faydası ve fiziksel dağıtımın ekonomik güvenirliliğini sağlamaktır. Zira depolama beklenmedik zamanda ve istenen miktardaki talebin karşılanması fırsatı yaratır. Bu nedenle işletmenin herhangi bir kayba uğramaması için sağlıklı depolama sistemini oluşturması zorunludur. Günümüzde rn ve malzemelerin nihai tüketicilere ulaştırılması ve çoklu tedarik zinciri elemanları arasındaki bilgi akışının eşgüdümlü yürütülmesi gerekliliği, deponun ve depolamanın farklı bir rol üstlenmesine neden olmuştur. Diğer yandan üreticilerin artan depolama ve gönderme maliyetleri, insan gücü yoğun operasyonlar yerine katma değerli (value-added) hizmetlere olan gereksinimlerini de giderek daha da arttırmaktadır. Ayrıca teknolojinin gelişmesine bağlı olarak geleneksel depoların yerini dağıtım merkezleri almaya başlamıştır. Dağıtım merkezleri yalnızca ürünlerin saklanabileceği bir yer olmayıp, sipariş alma-işleme, yollama, envanter kontrol ve faturalama gibi pek çok işlevi kapsamaktadır. Böylece

depolar, değişik üretici ve satıcılardan alınan siparişleri toplayıp gruplandırarak geçiş noktalarından ekonomik biçimde ürünlerin akış kolaylığı sağlanmaktadır (GÜRDAL, 2006, s. 16-17).

Dağıtım merkezleri (depolama); Toplama/Yığıma, Tasnifleme, Ayırma, Çeşitlendirme olmak üzere dört temel işleve sahiptir ve bu operasyonlar tedarik zinciri içerisinde lojistik hizmetlerin değer kazanmasına yardımcı olur.

Depolama kararları, depo yeri seçimi, depo içi yerleşim, depoda kullanılacak sistemler ve ekipmanları kapsamaktadır. Maliyet ve işlevsellik açısından değerlendirildiğinde Türkiye’de genel olarak depo yeri seçimi ve yerleşimi gereksinimleri ve amaçları belirlenerek matematiksel modellemelere göre yapılmamaktadır. Günümüzde depo yönetim sistemleri, entegre teknolojik bir çözüm olup, deponun etkinliğini ve verimliliğini artırmakla birlikte müşteri memnuniyetinin de artmasını sağlamakta olup yeni müşterilerinde kazanılmasında önemli bir rol oynamaktadır.

2.2.3.2. Taşımacılık

Taşıma, sevkiyat, transportasyon, ulaştırma, nakliye gibi kavramlarla ifade edilen taşımacılık, lojistik faaliyetlerinin en önemlilerinden biridir. Taşımacılık, ürünlerin üretildikleri yerden ihtiyaç duyuldukları yere olan fiziksel hareketidir. Hem tedarikçiden fabrikaya, fabrikadan depoya, depodan depoya taşımayı hem de depodan müşteriye teslimatı içerir.

Lojistik faaliyetlerinin temel ilkelerinden olan ihtiyaca yerinde ve zamanında cevap verilmesi ilkesi gereği, taşımacılık faaliyetleri büyük önem kazanmaktadır. İçinde bulunan Şartlara uygun ulaştırma araçlarının kullanılması, bu araçlarla yapılan sevkiyatların ve bütünleme faaliyetlerinin koordineli, planlı ve programlı bir şekilde yapılması gerekmektedir. Teknolojinin hızlı gelişmesi sonucu, taşıma sistemlerinin verimliliğinin artması Dünya'yı daha da küçültmektedir. Buna bağlı olarak taşıma sistemlerinin daha dikkatli planlanması, birbirine entegrasyonu ve ortak kullanımın gerekliliği ön plana çıkmıştır. Uluslararası personel ve bütünleme maddelerinin taşınması; havaalanları ve limanlarının koordineli çalışması, irtibatların geliştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması gibi ek tedbirlere rağmen, kısıtlı kaynakların kullanımında sıkıntılar doğmuştur. Taşıma yönetimi bu aşamada, işlevsel olarak gittikçe önem ve değer kazanmaktadır.

Taşımacılık hizmetleri, ürünlerin üretim noktalarından tüketim noktalarına aktarılmasını sağlar. Herhangi bir noktada üretilmiş bulunan bir mamül, tüketilmediği müddetçe hiçbir değer ifade etmez. Ona asıl değeri yükleyen, onu oradan alıp tüketileceği yere götüren taşıma işlemidir. Taşımanın önemi, işte bu noktada ortaya çıkmaktadır.

Lojistik hizmet veren firmalar taşıma yöntemini seçerken taşımaya konu olan ürünün cinsine, yükleme ve teslim noktalarına, fiyat beklentisine, taşıma zamanına, taşımada istenilen güvenliğe, ülkelerin taşımalar için koydukları kurallara göre planlama yapmaktadırlar. Bu planlama içinde amaç, taşınan ürünlerin mümkün olduğu kadar liman, depo, dağıtım merkezleri gibi bekleme alanlarında kısa süreli kalmasıdır. Bir firma taşıma işlemini kendi başına gerçekleştirebileceği gibi üçüncü

parti lojistik firmasına da verebilir. Böyle bir karar: kararın işletmeye getireceği maliyet, sağlayacağı fayda, esneklik, yatırım ihtiyacı, organizasyonun etkinliği gibi faktörler göz önüne alınarak verilebilir.

Ulaştırma faaliyetlerinin öneminden ve oluşan maliyetlerin açık bir biçimde görünebilir olmasından dolayı ulaştırma faaliyetleri sonucu oluşan maliyetler işletme yöneticilerinin önemle üzerinde durduğu bir alandır. İşletmelerin ulaştırma gereksinimlerini sağlamanın üç temel yolu vardır. Birincisi, işletmenin kendisine ait özel ulaştırma filosunun olması. İkincisi, bu hizmetleri veren ulaştırma konusunda uzman kuruluşlar ile anlaşmalar yapılarak bu hizmetin alınması. Üçüncüsü de, çok çeşitli taşıma faaliyetini yerine getiren ve taşıma başına ücretlendirme yapan kargo firmaları ile anlaşmadır. Lojistik sistem bakış açısından bakıldığında ve ulaştırma faaliyetlerinden iyi bir performans alınmak istendiğinde maliyet, hız ve tutarlılık en önemli kriterlerdir.

Taşımacılık; unimodal, multimodal, intermodal ve kombine olmak üzere temelde dört türde gerçekleşmektedir. Unimodal taşımacılıkta yer alan; karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığı ve iç su yolu taşımacılığı gibi taşıma yöntemlerinden herhangi biri kullanılmak suretiyle de taşımacılık yapılabilmektedir. Multimodal, intermodal ve kombine taşımacılık ise karma taşımacılığın uygulama şekilleri olup aynı ürün veya yükün iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak yapılan taşımacılık sistemidir.

Karma taşımacılık, taşıma modlarının avantajlarını kendi içinde entegre edip, dezavantajlarını mümkün olduğunca saf dışı bırakan ve sürekli kendini yenileyen gelişime açık bir taşımacılık sistemidir. Amaç; Maliyet, Hız, Güvenilirlik ve Hizmet Kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır (TANYAŞ, 2013).

Karma taşımacılıkta en çok rastlanan kombinasyonlar ise (TANYAŞ & DÜZGÜN, 2012, s. 120);

1) Karayolu – Demiryolu Taşımacılığı (piggybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve demiryolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen kombine taşımacılığa RO-LA (Rollende Landstrasse) denilmektedir.

2) Karayolu – Denizyolu Taşımacılığı (fishybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen kombine taşımacılığa RO-RO (Roll On- Roll Off) denilmektedir.

3) Karayolu – Havayolu Taşımacılığı (birdybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve havayolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemidir.

Lojistik sistemin tasarlanmasında ulaştırma maliyetleri ve hizmet kalitesi arasındaki hassas dengenin kurulmasına özen gösterilmelidir. Bazı durumlarda düşük maliyet ve yavaş ulaşım hızı uygun olurken, bazı durumlarda da operasyonel faaliyetlerde başarılı olabilmek çok daha hızlı bir biçimde bu faaliyetin yerine getirilmesini gerektirmektedir. İşletmeler tarafından tedarik zinciri boyunca

arzulanana ulaştırma faaliyetlerinin yerine getirilmesi lojistik faaliyetlerinin en önemli sorumluluk alanıdır (DONALD, DAVID, & BIXBY, 2002, s. 41).

Tablo 2.2’de lojistik faaliyetlerinden en önemlilerinden biri olan taşımacılığın türlerine bağılı olarak özelliklerinin karşılaştırılması yapılmaktadır.

Tablo 2. 2 Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması

Taşıma Türü	Maliyet	Taşıma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenliğı
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Orta	Yüksek
İç su yolu	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta

Kaynak: ÇANCI & ERDAL; Taşımacılık Yönetimi

2.2.3.3. Paketleme ve Katma Değerli İşler

Araç kapasitesinden en iyi şekilde yararlanmak ve kullanılan araç sayısını azaltmak ve bir seferde daha çok ürünü sevk etmek için, paketlerin en iyiye yakın bir şekilde yüklenmesi gerekir. Birçok çeşidi olan bu problem literatürde üç boyutlu yerleştirme, paketleme, araç veya konteyner yükleme problemleri gibi isimlerle anılmaktadır.

2.2.3.3.1. Paketleme ve Ambalajlama

Paketleme, iş hayatında pazarlama, güvenlik, taşıma ve başka nedenlerden dolayı önemlidir. Paketlemenin üç düzeyi vardır; perakende, gruplama ve taşıma. Bu üç düzey de tanıtım ve korumaya hizmet ederken, tanıtım işi ağırlıklı olarak

perakendeye bağlı şekildedir (ALBAUM, 1998, s. 343). Graplama ve taşıma düzeyindeki paketleme de tanıtıma hizmet eder, ancak güvenlik nedeniyle konteynerlerin üzerinde benzer amaçlı tanıtımlar yoktur. Bu amaçları gerçekleştirmek için gerekli kap ve malzemeler ile ilgili olan paketleme iken, paket ise hem paketleme hem de ürün ile ilgilidir (TANYAŞ & DÜZGÜN, 2012, s. 116).

Lojistik açısından da paketlemenin iki önemli görevi vardır:

- Ambalaj, ürünün taşınması veya depolanması sırasında oluşabilecek hasarlardan koruyucu bir yapıda olmalıdır.
- Uygun paketleme ile kolay taşınabilirlik ve depolanabilirlik sağlanıp, malzeme işleme maliyetleri minimize edilebilir.

Paketleme uluslararası ticarete de iş akışının başarısından doğrudan etkisi olan bir işlemdir. Ürünün kalitesinin fiziki açıdan olduğu kadar üretim ve tüketim koşullarının korunması açısından da paketleme konusunda dikkatli olunması gerekiyor (KOBAN & KESER, 2010, s. 114). Uluslararası ticaret alanında koşulların farklılığı ve ilave yasal düzenlemeler, paketleme faaliyetinin önemini daha da artırır.

Ambalajlama olarak da bilinen paketlemenin pazarlama ve lojistikte olmak üzere iki temel fonksiyonu vardır. Pazarlama açısından paketleme kavramına bakıldığında ürünün teşvik edilmesinde ve reklamında kullanılan bir yöntem olarak karşımıza çıkar. Ürünün şekli, ağırlığı, rengi, müşteriye etkileyen bilgiler ve ürün hakkındaki bilgileri içerir. Lojistik açısından konuya bakıldığında ise paketleme iki hizmet sunar. Bunlardan ilki ürünün nakliyesi ve depolanması sırasında ürünün dış etkenlerden korunması ve ikincisi ise ürünün depolanması ve taşınması esnasındaki

kullanılması gereken işçilik ve malzeme maliyetlerini azaltmasıdır (STOCK & LAMBERT, 2001, s. 132).

2.2.3.3.2. Etiketleme

Ambalajlanmış ürünler doğru bir şekilde etiketlenmelidir. Genellikle ürünün içeriği, taşıma, kullanma, stoklama, elleçleme şartları, hatta geri dönüşüm yöntemleri de etiketin üzerinde gösterildiğinden malın satışından dağıtımına, stoklamasından kullanılmasına kadar birçok konuda fayda sağlar. Etiketleme; “marka etiketi”, “tanımlayıcı etiketler” ve “dereceleme etiketleri” olmak üzere üçe ana gruba ayrılmıştır (TEK, 1999, s. 89).

Fiyat ve barkotlar içerdikleri ürün bilgileri ile sevkiyatlarda, depolamada, elleçleme de büyük kolaylık sağlamaktadır. Barkot otomasyon sistemleri ile insana bağlı hatalar en aza indirilmekte ve stoklama işlemleri, sevkiyatlar hatasız ve hızlı gerçekleştirilmektedir. Etiketleme ürün ve hammaddelerin etkin takibi için gereklidir (LAMBERT, DOUGLAS, STOCK, & ELLRAM, 1998, s. 18).

2.2.3.3.3. Elleçleme ve Katma Değerli Hizmetler

Elleçleme, kısa mesafeli malzeme taşıma işleminin gerçekleştirilmesidir. Malzemenin depoya veya antrepolara vinç, konteyner, forkliftler ile taşınması, istiflenmesi, oradan nakliye araçlarına taşınarak yüklemenin yapılması gibi işlemlerdir. Elleçleme sistem ve ekipmanları taşıma şekillerine ve elleçlenecek malzemenin özelliklerine göre seçilmelidir (LAMBERT, DOUGLAS, STOCK, &

ELLRAM, 1998, s. 18). Ürünün değerinde değişiklik yaratmayan, katma değer sağlayan ancak doğru yapılmadığında ürünün değerinde kayba neden olabilecek işlemlerdir.

Katma değerli hizmetler aşağıdaki türden işlemleri kapsamaktadır (KOBAN & KESER, 2010, s. 113-114);

- Kapların tamir edilmesi veya sağlamlaştırılması,
- Kapların yenilenmesi,
- Eşyanın havalandırılması,
- Kalburlama,
- Karıştırma,
- Büyük hacimli kaplardan küçük hacimli kaplara boşaltma veya kapların birleştirilmesi,
- Yeni kap çeşitleri yapma,
- Kaplardan örnek veya numune alma

Elleçleme hem ürünlerin taşınmasında, hem depolanmasında, hem de yüklenmesi açısından depo operasyonlarının verimliliğini doğrudan etkilemektedir. Ürünlerin kısa süreli olarak depolama alanındaki hareketlerini bir yandan kolaylaştırırken, diğer yandan maliyetler açısından da etkilenmektedir. Buna bağlı olarak depolarda hangi sistem kullanılırsa kullanılsın amaç etkinliğin artırılmasıdır. Elleçleme, insan gücüyle, otomatik sistemlerle ve yarı otomatik sistemlerle yapılabilmektedir. Depolamada hangi elleçleme sisteminin kullanılacağına firmanın finansal gücü, deponun fiziksel yapısı, ürünlerin özellikleri tarafından belirlenmektedir (GÜRDAL, 2006, s. 20).

2.2.3.4. Muayene ve Gözetim

Uluslararası ticarete riskleri ve sonradan çıkabilecek ek masrafları en aza indirip güvenli ticaretin sağlanması, malın kalitesini ve sözleşme koşullarına uygunluğunu garanti edilip teslim sonrasında ortaya çıkabilecek ihtilaflarda geçerli raporlar ile hakların tazmininin sağlanması için muayene ve gözetim işlemleri yapılmaktadır.

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ithalatçılar (müşteriler), ithal etmek veya satın almak istedikleri ürünlerin kalite ve miktarlarını belgelendirme amacıyla bağımsız muayene kuruluşlarınca hizmet almaktadırlar. Bu muayene hizmetleri özellikle ihracatçı ülkelerde yükleme öncesinde yapılarak kontratta belirtilen kalite standartlarına ve teknik spesifikasyonlara ürünlerin uyduğunu, ihraç edilen miktarların doğru olduğunu ithalatçı açısından garanti altına alır. Böylece, yapılan muayene hizmetleri sonucunda, standartlara uygunluk, fiyat doğrulaması ve klasifikasyon konusunda taraflar konsensüs sağlar ve gerekli ticari dokümanlar yayınlanır (TANYAŞ, 2013).

Günlük işler en ince ayrıntısına kadar günlük operasyonlara karışılmadan gözetlenmelidir. Gözetim, ticarete konu olan bir malın alıcıya tesliminin, satış sözleşmesinde öngörülen; miktar, kalite, ambalajlama, etiketleme, yükleme, taşıma, teslim zamanı gibi koşullarına ne ölçüde uygun olarak gerçekleştirildiğinin alıcı veya satıcı tarafından tespit ettirilmesidir. Gözetim metodları değişmekle beraber, firma üretkenliğini optimize edebilmek için kendi maliyetleri ve operasyonları için amaç

ve standartlar belirlemelidir. Şirket üretkenliğini attırarak kaynak kullanımını, nakit akışını, karını, yatırımlarının getirisini arttırabilir ve müşterilerine daha iyi hizmet verebilir (TANYAŞ, 2013).

2.2.3.5. Müşteri Hizmetleri

Servis desteği, yerleşim, geri dönen malların değerlendirilmesi, mal kurtarma ve müşteri şikayetleri ile birlikte taleplerinin de değerlendirilmesi lojistik iş akışında destek hizmetler arasında yer almaktadır (KOBAN & KESER, 2010, s. 115).

Müşteri hizmetleri herhangi bir lojistik sistemin en önemli bileşenidir. Müşteri ilişkilerinin düzeyi ve kalitesi şirketin pazar payını ve maliyetlerini dolayısıyla karlılığını doğrudan etkilemektedir. Müşteri hizmetleri, bir lojistik sisteminin bir ürün veya hizmet için sağladığı konum ve zaman faydasının bir ölçüsüdür. Müşteri hizmetleri; satış öncesi, satış sırasında ve satış sonrası hizmetleri kapsayan bir bütündür (GUARDIN, 2002, s. 32).

Müşteri hizmet kararları firmanın müşterileri ve çalışanları üzerinde doğrudan etkilidir ve lojistik karmasının nasıl yapılandırılacağını belirlerler. Müşteri ilişkileri pazarın şartlarına göre düzenlenmelidir.

Müşteri hizmetlerinin lojistik yönetimindeki amacı ilk seferde her şeyin doğru yapılmasıdır. Böylece müşteri, pazarlama felsefesi, süreç ve malzemelerin çok iyi tanımlanmasıyla varsayılan tüm sistemde toplam kalite anlayışı kapsamında lojistik performansın arttırılması yer almaktadır (GÜRDAL, 2006, s. 13).

2.2.3.6. Stok ve Envanter Yönetimi

Stok yönetimi; lojistik ve üretim fonksiyonlarının ortak ilgilendiren konuların başında gelir. Stokta bağlı duran para, işletme yönetimini ilgilendiren bir husustur. Başarılı bir stok yönetiminin hedefi, arzu edilen müşteri hizmet düzeyini sağlayacak ve bunu yaparken diğer lojistik hizmetlerin (taşıma, depolama, malzeme aktarımı vb.) maliyetini dengeleyecek bir stok düzeyini belirlemektir (ERDEM, 2002)

Envanter yönetimi önemli ve temel lojistik faaliyetlerden biri olup, çoğu zaman envanter ve stok kavramları karıştırılmaktadır. Stok kavramı ile mal ve hizmet üretimi ve satışı için gerekli olan malzemeler (fiziksel varlık) kastedilmektedir. Envanterin anlamı ise daha geniş olup, stokların yanı sıra makine vb. demirbaş malzemeleri de içerir ve genellikle parasal olarak ifade edilir. Envanter, üretimi istenen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla malzeme, materyal, yarı işlenmiş ve tamamlanmış ürün mevcudunun elde bulundurulmasıdır (GÜRDAL, 2006, s. 15).

Envanter yönetimi, yüksek müşteri hizmet seviyesine sahip olmak için gerekli envanter seviyesi ile, envanter tutma maliyeti arasındaki ilişkiyi içine alır. Bu maliyetler, yıllık envanter seviyesinin %14 ila %50'sinin içine alır. Yüksek teknoloji ürünler, otomobiller ve mevsimlik ürünler gibi yüksek maliyetlere sahip kalemler birden bire değerlerini büyük oranda kaybedebileceklerinden, envanter yönetimine çok daha fazla önem verirler. Hammadde, malzeme ve ürünlerin elde bulundurulması sadece mekan işgal etmekle kalmaz, aynı zamanda başka yerlerde kullanılacak sermayenin envantere bağlı kalmasına neden olur (AŞICI & TEK, 1985, s. 159).

Stok kontrolünden beklenen amaç, malzeme gereksiniminin; istenilen zamanda, istenilen miktarda, istenilen yerde, istenilen kalitede ve istenilen özelliklerde karşılanmasını sağlamaktır. Bunun için hangi malzemeden ne miktarda stok yapılacağına karar verilmesi gerekmektedir. Bu karar verilirken (TANYAŞ & BASKAK, 2006, s. 58);

- Üretim planlarındaki gereksinimin yeterli düzeyde karşılanması,
- İşletme sermayesinin stoklamaya olanak tanınması,
- Sipariş zamanları ve tedarik süreleri,
- Büyük partilerle yapılacak alımların avantajları,
- Uygun ve yeterli depolama olanakları,
- Tedarik ve stoklama masrafları dikkate alınmalıdır.

Stok politikaları sosyo-ekonomik yapı, talebin karakteristiği, tedarik süresi ve üretim teknolojisi, müşteri hizmet düzeyi ve stok maliyetleri gibi etmenlerden etkilendiğinden stok kontrol politika ve ilkeleri geliştirilirken, yukarıdaki ilkelerden hareketle her malzeme için ayrı saptamalarda bulunulmalıdır.

Stok yönetimi, fiziksel dağıtım kararlarının odak noktasını oluşturur. Fiziksel dağıtım, esas olarak stok yönetimi dışı çevresinde odaklanmış olan birbiriyle ilişkili faaliyet dışılarından oluşur. Stok yönetimi, fiziksel dağıtım sisteminin önemli faaliyet merkezlerinden biridir. Finansal açıdan “stok” tedarik, satışlar ve üretim arasında uygun bir denge kurulmasını gerektirir. Bir işletme için önemli olan stoklara

bağladığı ortalama stok miktarı ya da yatırımınıdır. Fiziksel dağıtım açısından stok, yer ve zaman faydası yaratılmasıyla ilgilidir (AŞICI & TEK, 1985, s. 153).

Bütünleşik lojistik yönetiminin önemli bir unsuru olan stok yönetimi doğrudan kuruluş yeri ile ilgilidir. İşletmeler müşterilerinin gereksinimlerini karşılayabilmek amacıyla her türlü malzemeyi stoklarında bulundurabilirler. Stok yönetimi stratejilerindeki temel hedef müşteri istek ve gereksinimlerini tam zamanında karşılayabilmektir. Bazı durumlarda işletmelerde aşırı stok bulundurma basit bir lojistik sistem tasarımı içerisinde giderilebilmektedir, fakat bu durum çok daha yüksek lojistik maliyetlerine neden olabilmektedir. Lojistik stratejileri stoklara en düşük finansal yatırımı yapmak için tasarlanabilir. Stok yönetiminde müşteri gereksinimlerini tatmin etmenin yanı sıra temel hedef maksimum stok devir hızına ulaşmaktır. Stok yönetimi stratejisindeki başarının temelinde beş temel alandaki ilişkinin iyi bir biçimde kurulması vardır. Bu alanlar; (1) temel müşteri segmenti (2) ürün karlılığı (3) ulaştırma faaliyetlerinin bütünleştirilmesi (4) zaman temeline dayanan performans (5) rekabetçi performans olarak sıralanabilir.

2.2.3.7. Sigorta

Malların alıcılardan satıcılara taşınması sırasında doğabilecek kazalara karşı korunması amacıyla sigorta işlemine tabi tutulur. Bu sayede gelecekte karşılaşılabilecek olan risklere karşı bir önlem alınmış olur. Günümüzde çok çeşitli sigorta seçenekleri müşterilere sunulmaktadır. Bu seçeneklerden bir sigorta şirketinden karşılanabileceği gibi bazı 3PL şirketleri tarafından da sağlanmaktadır. Lojistik yönetimi kapsamı içine girebilecek sigortacılık ürünleri ise depo işleten sorumluluğu sigortası, nakliye

tasıma sigortası, uluslar arası nakliyecı sorumluluk sigortası ve yurtiçi nakliyecı sorumluluk sigortası olarak sıralanabilir.

Sigortalının deposunda gerçekleştirileceği depolama faaliyetleri ile ilgili olarak 3. şahıslara karsı olan hukuki sorumluluğunun sigortalanmasına depo işleten sorumluluğu sigortası denir. Bu sigorta ile depoda bulunan malların depo içinde bir yerden bir yere taşınması, yükleme, boşaltma işlemleri ve depolanması, istiflenmesi sırasındaki kazalar sonucu oluşabilecek hasarlar özel ve genel şartlar kapsamında teminat altına alınmaktadır (LAMBERT, DOUGLAS, STOCK, & ELLRAM, 1998, s. 20).

Uluslararası ticarete konu olan malların taraflar arasındaki anlaşma hükümleri gereğince sigortalanması gerekmektedir. Sigortası yapılmamış ürünlerin taşınması mümkün olmayacağı gibi banka ve gümrük işlemlerinin gerçekleşmesi de zordur. Sigortalamaya ilişkin işlemler ithalatçı ya da ihracatçı tarafından yerine getirilirken, tarafların aralarında uzlaştıkları teslim şekilleri de belirleyici olmaktadır. Sigorta sorumluluğunu üstlenen tarafın diğer lojistik faaliyetleri için anlaşmış olunan lojistik hizmet sağlayıcı firmalar, günümüzde lojistik firmalarının hizmet anlayışındaki gelişmenin de uzantısı olarak, sigortalama hizmetlerini de verebilmektedir (KOBAN & KESER, 2010, s. 115).

2.2.3.8. Gümrük

Gümrükleme lojistik faaliyetler içerisinde katalizör rol oynayan, tamamlayıcı ve destek hizmetlerden biri olarak görölmektedir. Lojistikte dış kaynak kullanımının ilk uygulamaları, gümrük alanında görölmüştür. Gümrükleme diğer ülkelerde

olmamakla birlikte özellikle ÷lkemizde önemli olup maliyetler açısından geniş yer tutan bir lojistik hizmetidir. ÷lkemizde gümrükleme işlemlerinde mal bedeli üzerinden alınan KDV ve AB dışı ÷lkelerden yapılan ithalatlarda alınan %3 ila %15 arası değişen ek vergiler firmaların ürün satış fiyatlarına yansımakta ve maliyetleri arttırmaktadır. Ayrıca aracı firmanın alacağı komisyon ve gümrüklerde oluşacak ardiye, iç nakliye, özel test işlemleri gibi ek giderlerde hiç azımsanmayacak meblağlar oluşturmaktadır.

÷lkemizde gümrükleme işlemleri beyanname doldurma yetkisi bulunan karneli gümrük müşavirleri tarafından yapılmak durumundadır. Bu sebepten firmalar ya bünyelerinde bir ithalat-ihracat departmanı kurmalı ya da bu hizmeti firmalar adına yapan müşavirlik firmalarına yetki vererek yaptırmalıdır.

2.3. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

2.3.1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Tarihsel Gelişimi

Lojistik, eski çağlardan günümüze kadar var olan bir hizmet süreciydi. Bu süreç, yaşanan dönemin toplumsal gelişmelerine, ekonomik ve teknolojik gelişmelerine bağlı olarak kendi içinde de gelişerek günümüze kadar gelmiştir.

İnsanoğlunun yaşadığı ilk çağlarda avlanan hayvanların ve toplanan gıdaların ileride tüketilmek üzere saklanmasıyla başlamış olup, tekerleğin icat edilmesine bağlı olarak taşımacılığın başlamasıyla lojistiğin tarihsel gelişimi günümüze kadar

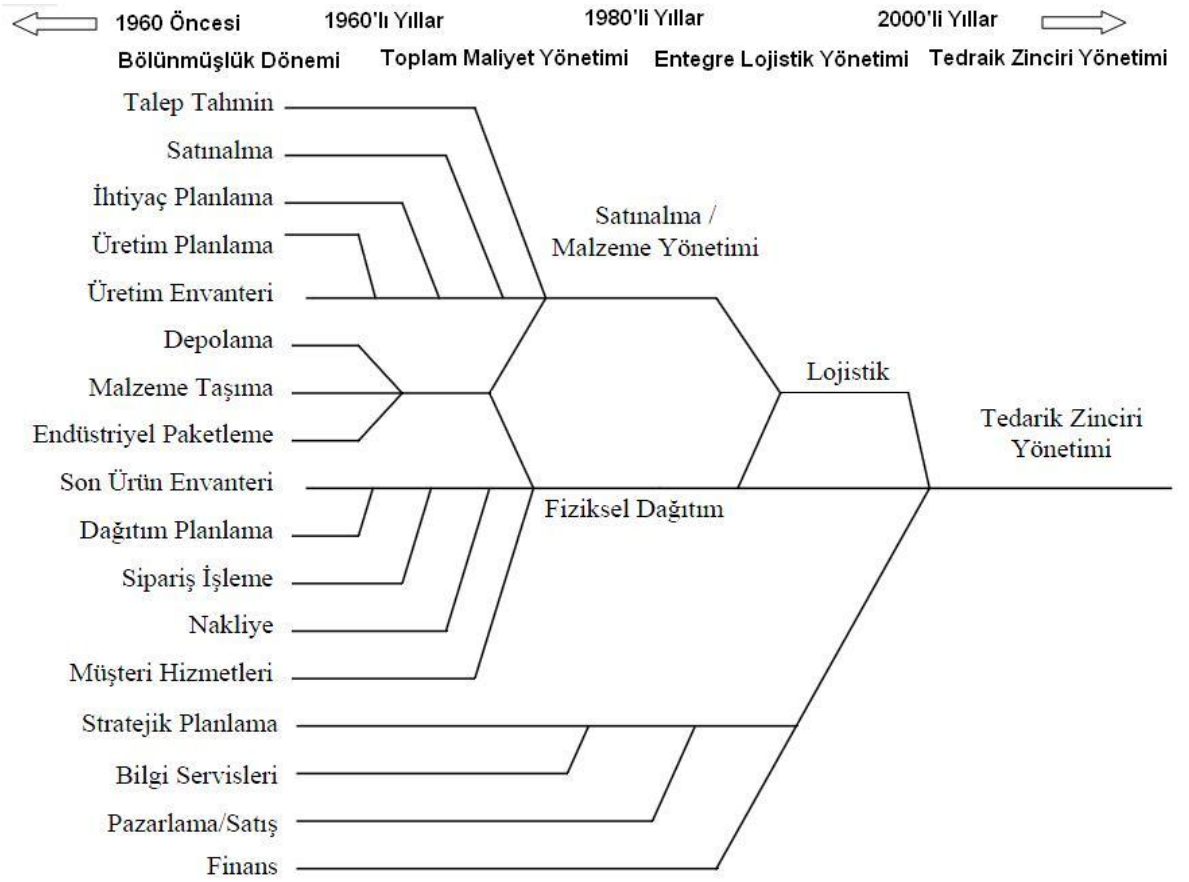
gelmiştir. Bu süreç içerisinde lojistik kelimesi daha henüz kullanılmıyor olsa da önemli dönüm noktalardan bir tanesi de 1800'lü yılların başında yaşanan sanayi devrimidir. Feodal dönemden sanayi devrimine geçiş sürecinde buhar gücüyle çalışan makinelerin icat edilmesine bağlı olarak buharlı geminin ve buharlı lokomotifin yapımı gerçekleşmiş ve taşımacılık işleri hız kazanmıştır. Bu hızın sayesinde üretim odaklı olan işletmelerin miktar hedeflerini yakalamalarıyla birlikte ürettikleri mallarının maliyetlerini düşürebilmek için çözüm aramışlardır. 1900'lü yılların işletmeler mevcut pazarlarında talebi dengelenmişler ve işletme çevreleri satışların önemini fark etmeye başlamasıyla ve yeni pazarlara doğru yönelme eğilimine girmişlerdir. İşletmeler ürünlerini kendi lokal pazarlarından daha geniş pazarlara ulaştırmaya başlamasıyla taşımacılık, depolama ve dağıtım gibi lojistik fonksiyonlarının tek tek ele alınmasına sebep olmuştur.

Lojistik; ilk olarak 1905 yılında askeri alanda Amerikalı bir personelin "Orduların sevk ve tedariki ile ilgili savaş sanatı dalı" olarak tanımlanmış olmasıyla kullanılmaya başlanan askeri kökenli bir kavramdır (JAMES & WOOD, 1996, s. 6). Böylece lojistik kelimesi ilk kez ticari alanda değil askeri alanda kullanılmaya başlanmıştır. Lojistik kelimesinin kullanılmaya başlamasından önce tüm Dünya'da gerçekleşen savaşlarda lojistik faaliyetler aslında uygulanmıştır, Osmanlı Devleti'nin de 3 kıtaya yayılmasındaki başarısı savaşlarda göstermiş olduğu lojistik performanstır. Eğer lojistik açıdan daha da yeterli olabilseydi topraklarını daha da büyütebilirdi. 1905 yılında sonra II. Dünya Savaşı'nda ve daha sonraki savaşlarda da lojistik faaliyetleri başarı ile uygulayan ülkelerin, savaş meydanlarından zaferle dönmesi, konu üzerine yapılan çalışmalara hız kazandırmıştır. Askeri yapıların lojistik faaliyetleri ile olan bu yakın ilişkisi, birçok kişinin bugün bile lojistiği askeri

bir terim olarak düşünmesine neden olmaktadır. Oysaki günümüze kadar gelişen süreçte lojistik ve lojistik yönetimi, askeri bir işleyiş ya da sadece dağıtım, taşımacılık faaliyetleri olmanın ötesinde bir anlama ve uygulama alanına sahip olmuştur.

1905 yılı itibariyle yaşanan savaşların etkisiyle lojistiğin sivil alandaki gelişimi 1950'li yıllara kadar gecikmiştir. Özellikle endüstri devriminden sonra yaşanan gelişmelere bağlı olarak kitle üretim ve fordizmin etkisiyle üretim kapasiteleri artmakta ve buna bağlı olarak da ürünlerin pazarlara ulaştırılabilmesi için dağıtım işlevi önem kazanmış olup lojistik faaliyetlere de ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Ancak işletmelerin üretim odaklı yönetimleri ve üretime olan aşırı talep olmasına karşın lojistik fonksiyonlar göz ardı edilmiştir. 1960'lı yıllarda Peter Drucker'ın işletmelerde üretim fonksiyonlarını incelemesiyle birlikte tüketim odaklı ve müşteri odaklı ürün ve hizmet sunulmasına bağlı olarak lojistiğe dikkat çekmesi gelişmeye ivme kazandırmıştır (VOORDIJK, 1999, s. 146).

1950'li ve 1960'lı yıllarda dünyadaki ekonomik konjonktüre ve değişen eğilimlere bağlı olarak lojistik kavramının gelişmesi ivme kazanarak bütünleşik lojistik kavramı ortaya çıkmıştır. 1960 yıllarda sonra günümüze kadar söz konusu faaliyetler arasındaki entegrasyon boyutu artmış ve hatta 1990'lı yıllardan sonra entegrasyonun boyutu sadece işletmelerin kendi içlerinde kalmamış tedarikçiler ve müşterileri de kapsayacak şekilde gelişmiş ve günümüzün Tedarik Zinciri Yönetimi yaklaşımına ulaşılmıştır (BALLOU, 2004).



Şekil 2. 6 Lojistiğin Tarihsel Gelişimi
Kaynak: (BALLOU, 2004)

Günümüzde ise hizmetlerine yenilerini ekleyen lojistik ile tedarik zinciri yönetiminin önemi anlaşılmış, işletme stratejilerinin önemli bir bileşeni ve işletmeler açısından rekabet avantajı yaratan önemli bir işletme fonksiyonu olarak kabul edilmektedir. Bunda her gün gelişen teknolojinin artan bir şekilde kullanılması, endüstriyel bazda kaynakların azalması, maliyet azaltıcı yeni destek ve bakım sistemlere ihtiyaç duyulması, küresel pazarlara girmekle birlikte dünya çapında rekabetin artmasından dolayı etkin ve verimli lojistik yönetimine duyulan ihtiyaç kaçınılmaz olmuştur. Günümüzde artık işletmeler birbiriyle değil tedarik zincirleriyle rekabet eder duruma gelmişlerdir. Bu yüzden de lojistiğin önemi her geçen gün artmaktadır.

2.3.2. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Karşılaşılan Sorunlar ve Gelişimi için İzlenmesi Gereken Stratejiler

Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrasında Türkiye’de ihracata dayalı büyüme stratejilerini geliştirmesi ile dış ticaret hacmi artış göstermiş, buna paralel olarak lojistik sektöründe önemli gelişmeler yaşanmıştır. Halen kurumsal yapı ve alt yapı eksiklikleri bulunmasına rağmen Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek konuma gelmiştir (GÜRDAL, 2006, s. 48).

Türkiye’de lojistik sektörünün özellikle son yıllarda hızlı bir değişim ve gelişim sürecinde olduğu görülmektedir. Ancak bu gelişimin çok sağlıklı ve planlı olduğu görülmemektedir. Gelişmiş ülkelerde yatırımlar belli bir plan dahilinde ve otoritelerin belirlediği alanlarda, altyapıya dikkat edilerek kurulmaktadır. Türkiye lojistik sektörünün en temel sıkıntıları olarak hukuki altyapı eksiklikleri, mevzuatların getirdiği bürokratik engeller, lojistik konusunda eğitilmiş işgücü eksikliği, teknolojik altyapının yetersizliği ve teknolojinin yeterince etkin kullanılmaması, ihtiyaçtan fazla araç ve firma olması sayılabilir. Sektörün herhangi bir kolunda faaliyet göstermekte olan firmaların kendilerini lojistik firması olarak tanımlama eğilimi ve lojistiği sadece nakliye veya dağıtım işlemi olarak görüp, hizmetlerini bu ölçüde gerçekleştiren şirketlerin sektörde yoğun bir rağbet olduğu izlenimini uyandırmaktadır.

Sektörün gelişmesine katkıda bulunan gelişmelerin başında yabancı firmaların birleşmeler veya satın almalar yolu ile pazara girmeleri ve beraberlerinde sektör uzmanlığı (know – how) getirmeleri gelmektedir. Hızla gelişen ve büyüyen ticari potansiyeli, yüksek ihracat ve ithalat hacmi ve coğrafi konumu nedeniyle Türkiye lojistik sektörü yabancı yatırım çekmeye devam etmektedir. Bununla birlikte Türkiye, coğrafi olarak küresel lojistik üreten doğu ile tüketen batı arasında bir köprüdür. Tüketimin doyacağı batı ile tüketimin artacağı doğu arasındaki mal hareket trafiğinin de ters dönme potansiyeli mevcuttur. Bu durumda yeni taşıma kanallarına ihtiyaç vardır. Türkiye uzak mesafede en ekonomik seçenek olan deniz taşımacılığı ile doğuya gelecek malların uzak doğuya, BDT ülkelerine ve Arap ülkelerine hareketinde bir aktarma noktası, yani lojistik üs olmak durumundadır (YILDIZTEKİN, 2006).

2.3.3. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Durum Analizi

Türkiye’de lojistik sektörünün durumunu analiz edebilmek için lojistiğin en temel fonksiyonu olan taşımacılık hizmetleri üzerinden analiz etmemiz daha doğru olacaktır. Türkiye’deki taşımacılık hizmetlerin analizini ise daha iyi anlayabilmek için ulusal ve uluslararası taşımacılık verileri incelenecektir.

2.3.3.1. Uluslararası Taşımacılık

Uluslararası taşımacılığın mevcut durumuna ilişkin analiz yaparken hangi kanallarla uluslararası taşımacılığın yapıldığına bakılması gerekmektedir. Bu nedenle

dış ticarete gerçekleşen ithalat ve ihracatın taşıma modlarına göre dağılımına bakılması önem arz etmektedir.

Tablo 2. 3 Taşıma Modlarına Göre İhracat (000 ABD Doları)

Yıl	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2007	107 271 750	52 183 474	1 081 911	44 497 744	7 018 930	2 489 690
2008	132 027 196	66 456 960	1 260 202	50 923 205	10 435 291	2 951 539
2009	102 142 613	47 145 609	906 923	42 392 616	9 764 289	1 933 175
2010	113 883 219	57 784 065	990 802	45 948 708	7 684 769	1 474 875
2011	134 906 869	73 576 384	1 242 610	50 257 713	8 577 891	1 252 272
2012	152 488 652	77 991 976	1 017 947	50 455 854	21 784 044	1 238 830
2013*	23 933 889	13 099 855	149 880	8 181 155	2 276 049	226 950

2013* Ocak ve Şubat ayı toplam değerleridir

Kaynak: TÜİK

Tablo 2. 4 Taşıma Modlarına Göre İthalat (000 ABD Doları)

Yıl	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2007	170 062 715	86 670 737	2 540 385	38 631 821	16 912 422	25 307 350
2008	201 963 574	105 743 822	2 573 376	41 296 201	16 898 462	35 451 714
2009	140 928 421	73 962 307	1 723 345	33 514 253	11 562 648	20 165 868
2010	185 544 332	98 629 933	2 454 604	42 442 194	15 131 613	26 885 987
2011	240 841 676	133 440 206	3 185 525	44 516 802	21 514 596	38 184 548
2012	236 545 042	129 029 434	2 346 113	39 414 178	23 797 105	41 958 213
2013*	38 195 077	20 425 695	431 210	6 224 578	4 375 663	6 737 932

2013* Ocak ve Şubat ayı toplam değerleridir

Kaynak: TÜİK

2.3.3.2. Ulusal Taşımacılık

Sektörün doğru bir şekilde analizi için sadece dış ticaret verilerine bakmak yeterli değildir. Ülke içinde yapılan taşımalarında hangi taşıma modlarıyla yapıldığı önem kazanmaktadır. Tablo 8'den de görüleceği gibi taşımalar da karayolu ağırlığı mevcuttur. 2006 ve sonrası için THY'nın yapısal değişikliğinden dolayı veriler derlenememektedir.

Tablo 2. 5 Taşıma Modlarına Göre Yük Taşınması

Ton Kilometre (milyon)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Karayolu	156 853	166 831	177 399	181 330	181 935	176 455	190 365	203 072
Denizyolu	3 929	3 477	3 825	5 169	6 001	6 154	6 787	8 617
Demiryolu	9 417	9 152	9 676	9 921	10 739	10 326	11 462	11 677
Havayolu	321	392

Kaynak: TÜİK

Türkiye'deki ulaştırma sektörünün analizini daha detaylı olarak analiz edebilmek için taşıma modlarına göre altyapı ve üstyapı analizi ile devam edilecektir.

2.3.3.2.1. Türkiye'de Karayolu Ulaştırması

Uluslararası karayolu taşımacılığında, Ulaştırma Bakanlığı'na taşımacılık için engel teşkil eden geçiş belgeleri, kotaları, yüksek seviyedeki geçiş ücretleri ve bazı gümrüklerde karşılaşılan problemler gibi konuların çözüme kavuşturulması hedeflenmektedir. Karayoluna alternatif güzergah olan Ro-Ro (özel gemilerle yapılan bir uluslararası taşımacılık türü) taşımalarının geliştirilmesi ve yeni Ro-Ro hatlarının işletmeye açılması için yapılan çalışmalar da olumlu sonuçlar vermiştir.

2.3.3.2.1.1. Karayolu Taşımacılığında Alt Yapı

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün istatistiklerine göre; karayolu ağının yaklaşık %3'ünü otoyollar, %49'unu il yolları, %48'ini devlet yolları oluşturmaktadır. Toplam 65.382 karayolu ağı bulunmaktadır. Türkiye'deki otoyollarının tamamının üstyapısı asfalt betonu ile kaplamalıdır.

Tablo 2. 6 Ülke Genelindeki Sath Cinsine Göre Yol Durumları (Km.)

Yol Sınıfı	Asfalt Beton	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam Uzunluk
Otoyollar	2.127	---	---	---	---	---	2.127
Devlet Yolları	11.240	19.631	73	112	29	290	31.375
İl Yolları	1.910	26.831	183	957	637	1.362	31.880
Toplam	15.277	46.462	256	1.069	666	1.652	65.382

Kaynak: KGM, 2013

2.3.3.2.1.2. Karayolu Taşımacılığında Üst Yapı

Türkiye karayolu sisteminin anlaşılabilmesi için sadece altyapı özelliklerine bakılması yeterli değildir. Bunun yanı sıra, bu yollarda akan taşıtların tipleri ve özellikleri hakkında bilgi sahibi olunmalıdır. İstatistik Kurumu tarafından yayınlanan raporun yansıtılmış verilerine göre yıllara göre araç sayılarında genel olarak bir artış meydana gelmektedir.

Tablo 2. 7 Yıllara Göre Kayıtlı Taşıtların Sayıları (2012)

Yıl	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Ozel Amaçlı Taşıtlar	Traktör
2012	17033413	8648875	396119	235949	2794606	751650	2657722	33071	1515421
2011	16089528	8113111	389435	219906	2611104	728458	2527190	34116	1466208
2010	15095603	7544871	386973	208510	2399038	726359	2389488	35492	1404872
2009	14316700	7093964	384053	201033	2204951	727302	2303261	34104	1368032
2008	13765395	6796629	383548	199934	2066007	744217	2181383	35100	1358577
2007	13022945	6472156	372601	189128	1890459	729202	2003492	38573	1327334
2006	12227393	6140992	357523	175949	1695624	709535	1822831	34260	1290679
2005	11145826	5772745	338539	163390	1475057	676929	1441066	30333	1247767
2004	10236357	5400440	318954	152712	1259867	647420	1218677	28004	1210283

Kaynak: KGM, 2013

Türkiye’de son yıllarda taşıma araçlarının kullanımı ve ulaşım politikalarının oluşumu, dünyadaki ve Avrupa’daki eğilimlerle paralellik arz etmektedir. Ülkemizde

yük taşımacılığının %87'sinin, yolcu taşımacılığının %94'e yakınının karayolu ile yapıldığı hesaplanmaktadır.

2.3.3.2.2. Türkiye'de Denizyolu Ulaştırması

2.3.3.2.2.1. Denizyolu Ulaştırması Alt Yapısı

Denizyolu ulaştırmasında mevcut kıyı tesisleri, liman başkanlıkları ve bu liman başkanlıklarına göre toplam ithalat-ihracat değerleri ile konteyner bazında toplam elleçleme değerleri altyapı hakkında bilgi verilmesi uygun görülmüştür.

Ekim 2012 itibariyle faaliyeti devam eden tüm kıyı yapılarımızın toplamı 906 adettir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2012). Ülkemiz kıyılarında yer alan kıyı tesisleri hizmet sunan;

- Liman ve İskele Tesisi: 208 adet (181 adedi ISPS kodlu),
- Tersane: 71 adet,
- Marina/Yat Limanı/ Yat Yanaşma Yeri: 44 adet,
- Balıkçılık Kıyı Yapısı: 367 adet,
- Tekne İmal Yeri: 170 adet
- Çekek Yeri: 25 adet
- Gemi Söküm Tesisi: 21 adet

Tablo 2. 8 Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri-Ton

LİMAN BAŞKANLIĞI	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT – İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	0	0	0	0	0
ALİAĞA	233.522	233.474	2.346.700	2.813.696	396.873	503	3.211.072
AMASRA	0	0	0	0	8.400	0	8.400
AMBARLI	307.754	108.859	1.292.797	1.709.410	477.090	1.102.837	3.289.337

Tablo 2. 9 Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri-Ton (Devam)

ANAMUR	0	0	0	0	0	0	0
ANTALYA	17.258	18.726	529.934	565.918	63.171	0	629.089
AYANCIK	0	0	0	0	0	0	0
AYVALIK	29	0	0	29	0	0	29
BANDIRMA	57.734	18.434	392.545	468.713	51.236	0	519.949
BARTIN	24.713	16.984	56.781	98.478	55.066	0	153.544
BODRUM	0	0	0	0	0	0	0
BODRUM (TURGUT REIS)	0	0	0	0	0	0	0
BOTAŞ (CEYHAN)	60.892	100.000	701.675	862.567	361.800	3.598.000	4.822.367
BOZCAADA	0	0	0	0	0	0	0
CİDE	0	0	0	0	0	0	0
ÇANAĞKALE	8.000	0	172.436	180.436	139.573	0	320.009
ÇEŞME	94.929	0	0	94.929	2.726	0	97.655
DATÇA	0	0	0	0	0	0	0
DİKİLİ	10.984	3.001	66.895	80.880	2.150	0	83.030
EDREMİT	0	0	0	0	0	0	0
ENEZ	0	0	0	0	0	0	0
ERDEK	0	0	0	0	2.200	0	2.200
FATSA	0	0	7.501	7.501	7.450	0	14.951
FETHİYE	0	0	0	0	0	0	0
FİNİKE	0	0	0	0	0	0	0
FOÇA	0	0	0	0	0	0	0
GEMLİK	99.292	19.854	845.615	964.761	153.002	4.236	1.121.999
GERZE	0	0	0	0	0	0	0
GİRESUN	0	0	4.648	4.648	725	0	5.373
GÖCEK	0	0	0	0	0	0	0
GÖKÇEADA	0	0	0	0	0	0	0
GÜLLÜK	91.567	61.150	252.826	405.543	15.971	0	421.514
HOPA	439	3.050	26.962	30.451	30.140	0	60.591
İĞNEADA	0	0	0	0	0	0	0
İNEBOLU	3.300	0	3.605	6.905	27.740	0	34.645
İSKENDERUN	171.323	30.333	2.968.159	3.169.815	225.742	2.290	3.397.847
İSTANBUL	140	150	145.850	146.140	243.352	0	389.492
İZMİR	147.275	18.534	650.896	816.705	26.152	0	842.857
KARABİGA	19.047	28.465	665.043	712.555	153.614	0	866.169
KARADENİZ EREĞLİ	107.614	25.912	585.321	718.847	188.900	0	907.747
KARASU	0	0	0	0	0	0	0
KAŞ	0	0	0	0	0	0	0
KEFKEN	0	0	0	0	0	0	0
KOCAELİ	636.037	206.048	3.802.098	4.644.183	751.853	0	5.396.036
KUŞADASI	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2. 10 Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri-Ton (Devam)							
MARMARA A.	0	8.000	35.230	43.230	147.111	0	190.341
MARMARİS	128	4	4.793	4.925	3.500	0	8.425
MERSİN	186.868	84.756	2.191.441	2.463.065	82.325	10.076	2.555.466
MUDANYA	2.150	0	0	2.150	985	0	3.135
ORDU	0	0	5.595	5.595	2.620	0	8.215
PAZAR	0	0	0	0	0	0	0
RİZE	12.350	0	25.127	37.477	64.520	0	101.997
SAMSUN	45.168	25.064	471.126	541.358	137.206	0	678.564
SİLİVRİ	0	0	0	0	0	0	0
SİNOP	0	0	0	0	0	0	0
SÜRMENE	0	0	0	0	0	0	0
ŞİLE	0	0	0	0	0	0	0
TAŞUCU	0	15.750	20.691	36.441	4.350	0	40.791
TEKİRDAĞ	44.748	134.611	1.413.835	1.593.194	79.775	0	1.672.969
TİREBOLU	0	0	3.130	3.130	27.250	0	30.380
TRABZON	7	12.287	133.183	145.477	60.970	0	206.447
TUZLA	234.292	0	8.600	242.892	190.361	0	433.253
ÜNYE	0	4.350	7.227	11.577	56.950	0	68.527
VAKFIKEBİR	0	0	0	0	0	0	0
YALOVA	0	0	35.977	35.977	46.400	0	82.377
ZONGULDAK	56.873	0	415.125	471.998	19.075	0	491.073
TOPLAM	2.674.433	1.177.796	20.289.367	24.141.596	4.308.324	4.717.942	33.167.862

Kaynak: DTGM, 2013

Tablo 2. 11 Liman Başkanlıkları Bazında Gerçekleştirilen Toplam İthalat-İhracat Konteyner Elleçleme İstatistikleri

Liman Başkanlığı	TOPLAM		
	ADET	TEU	TON
ALİAĞA	27.423	37.395	393.724
AMBARLI	100.699	163.541	1.494.329
ANTALYA	11.880	13.317	198.972
BANDIRMA	0	0	0
GEMLİK	27.395	43.290	418.339
İSKENDERUN	7.479	10.753	119.534
İSTANBUL	6.731	10.556	99.467
İZMİR	41.275	58.073	611.605
KARABİGA	0	0	0
KOCAELİ	41.620	65.411	790.480
MERSİN	71.877	114.462	1.225.802
SAMSUN	1.234	1.345	10.711
TEKİRDAĞ	16	31	98
TRABZON	393	472	3.499
TOPLAM	338.022	518.646	5.366.560

Kaynak: DTGM, 2013

2.3.3.2.2.2. Denizyolu Ulaştırması Üst Yapısı

Denizyolu taşımacılığında Türk Deniz Ticaret Filosuna baktığımızda, gemi cinslerine göre adet ve DWT gelişimi tablo 13’de verilmiştir. Toplamda DWT ve adet bazında artış olduğu gözlenmiştir.

Tablo 2. 12 Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Gelişimi - 150GT ve Üzeri Gemiler, 30’lu Grup

GEMİ CİNSİ (30’LU GRUP)	2009		2010		2011		2012	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri	431	1.550.319	422	1.514.872	416	1.523.871	411	1.576.972
Dökme Yük Gemileri	100	3.633.125	106	4.189.277	115	4.987.983	115	5.164.647
Konteyner Gemileri	42	592.060	42	620.959	44	718.463	46	763.534
Konteyner / Kuruyük Gemileri	23	169.417	27	204.467	26	195.473	26	213.744
Konteyner Ro-Ro	1	6.261	1	6.261	0	0	0	0
Ro-Ro Gemileri (Sadece Araç)	30	171.701	26	172.101	25	170.923	26	188.342
Ro-Ro / Yolcu Gemisi (Feri)	54	59.939	60	72.689	63	74.704	58	74.135
Tren Ferisi / Ro-Ro	4	7.566	4	7.566	8	8.326	8	8.326
Ham Petrol Tankerleri	2	303.622	2	303.167	2	303.167	2	303.167
Akaryakıt- İşlenmiş Ürün-Tankerleri	88	720.519	88	679.264	89	798.304	86	942.019
Kimyevi Madde Tankerleri	98	764.405	99	847.795	94	813.684	93	857.481
Lpg / Lng Tankerleri	6	25.888	6	25.888	7	34.568	7	35.029
Asfalt Tankerleri	2	4.632	1	2.770	1	2.770	1	2.770
Bitkisel Hayvansal Yağ Tankeri	1	518	1	518	1	518	1	518
Su Tankerleri	15	6.592	16	8.080	15	7.590	15	7.590
Yolcu Gemileri	85	9.632	88	9.582	90	9.617	93	9.437
Feribot (Yolcu-Araba-Kuruyük)	37	7.226	40	10.330	41	12.427	56	14.544
Şehir Hatları Deniz Otobüsü-Sadece Yolcu	25	1.531	26	1.617	24	1.207	24	1.207
Şehir Hatları Deniz Otobüsü - Yolcu/Araç	2	0	2	0	2	185	0	0
Yolcu Motorları	67	1.115	74	1.116	64	613	66	613
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri- Sadece Yolcu	0	0	0	0	0	0	0	0
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri - Yolcu / Araç	1	72	0	0	0	0	0	0
Balıkçı Gemileri	205	28.409	209	27.915	216	8.759	218	8.757

Römorkörler	113	3.088	109	3.088	111	2.711	121	3.088
Hizmet Gemileri	77	47.722	80	59.001	86	74.643	90	77.397
Bilimsel Araştırma Gemileri	5	0	6	0	5	0	7	0
Deniz Araçları	107	2.826	118	2.586	123	5.261	122	1.077
Yüzer Havuz / Vinç	33	0	36	0	40	287	43	287
Ticari Yat	51	2.125	57	2.100	66	2.100	72	2.046
Özel Yat	17	277	31	141	58	781	72	901,1
TOPLAM	1.722	8.150.588	1.777	8.773.151	1.832	9.758.936	1.879	10.257.627

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2013

2.3.3.2.3. Türkiye’de Demiryolu Ulaştırması

Türkiye’de demiryolu ulaştırması Osmanlı döneminde başlamıştır. Osmanlı topraklarında demiryolunun tarihi ise, 1851 yılında 211 km’lik Kahire-İskenderiye Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle, bugünkü milli sınırlar içindeki demiryollarının tarihi ise 23 Eylül 1856 yılında 130 km’lik İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlamaktadır. Osmanlı Devleti döneminde daha çok yap-işlet modeli ile sermaye sahiplerince işletilen demiryolları, 24 Mayıs 1924 tarihinde çıkarılan 506 sayılı Kanun ile devletleştirilmeye başlanmıştır. Günümüze kadar gelen süre içerisinde Türkiye’nin demiryolu ulaştırmasını üç döneme ayırmak mümkündür. Bu dönemler; Cumhuriyet öncesi, Cumhuriyet dönemi (1923-1950 Dönemi) ve 1950 sonrası dönemdir. Bu dönemlerin belirgin özelliği; birincisinde demiryolu hatlarının büyük bölümünün yabancılara verilen imtiyazla yaptırılması, ikincisinde demiryolu ulaştırmasının altın çağı olması, üçüncüsünde ise demiryolu ulaştırmasının yok sayılması, ihmal edilmesidir (TCDD, 2013).

2.3.3.2.3.1. Demiryolu Taşımacılığında Alt Yapı

1950’li yıllar itibariyle demiryollarında yapılan yatırımların azalmasına rağmen son yıllarda yeni yapılan yatırımlar olmasına rağmen istenilen düzeyde değildir. Aşağıdaki tabloda ise 2007 yılından 2011 yılına kadar olan sürede demiryolu hat uzunluklarının gelişme durumu görülmektedir.

Tablo 2. 13 Demiryolu Hat Uzunlukları ve Durumu (km) (2012)

Türler		2007	2008	2009	2010	2011
Ana Hatlar	Elektriksiz	6.693	6.686	6.672	6.705	6.755
	Elektrikli	1.564	1.571	1.571	1.571	1.569
	TOPLAM	8.257	8.257	8.243	8.276	8.324
2,3,4. Hatlar	Elektriksiz	84	85	95	98	98
	Elektrikli	356	357	348	348	348
	TOPLAM	440	442	443	446	446
Ana Hat Toplamı	Elektriksiz	6.777	6.771	6.767	6.803	6.853
	Elektrikli	1.920	1.928	1.919	1.919	1.917
	TOPLAM	8.697	8.699	8.686	8.722	8.770
İltisak Hatları	Elektriksiz	422	434	448	452	464
	Elektrikli	0	0	0	0	0
	TOPLAM	422	434	448	452	464
İstasyon Yolları	Elektriksiz	1.518	1.518	1.520	1.524	1.524
	Elektrikli	354	354	354	354	354
	TOPLAM	1.872	1.872	1.874	1.878	1.878
Toplam	Elektriksiz	8.717	8.723	8.735	8.779	8.841
	Elektrikli	2.274	2.282	2.273	2.273	2.271
	TOPLAM	10.991	11.005	11.008	11.052	11.112

Kaynak: TCDD, 2013

2.3.3.2.3.2. Demiryolu Taşımacılığında Üst Yapı

Demiryolları taşımacılığında üst yapıya demiryollarında kullanılan vagon sayılarına bakılması gerekmektedir. Tablo 15 incelendiğinde yüksek hızlı trenlerin 2009 yılı itibariyle devreye girdiği ve 2010 yılında artış olduğu görülmektedir. Yük vagonunda ise 2007 yılı itibariyle bir artış olduğu da tablodan yorumlanabilmektedir.

Tablo 2. 14 Demiryollarında Kullanılan Dizel Lokomotif ve Vagon Sayısı (2012)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Yüksek Hızlı Tren	-	-	-	-	-	-	-	-	7	12	12
Dizel lokomotif	568	555	544	525	529	535	530	549	550	544	542
Ana hat	479	470	470	457	461	477	472	494	502	498	496
Manevra	89	85	74	68	68	58	58	55	48	46	46
Elektrikli Lokomotif	78	74	74	73	71	67	67	64	64	64	45
Elektrikli Dizi	92	90	88	87	86	84	83	83	83	99	101
Dizelli Dizi	50	50	49	49	49	46	44	44	52	55	56
Yük vagonu	16 513	16 241	16 070	16 004	16 102	16 320	17 041	17 079	17 607	17 773	18 200
Yolcu vagonu	1 031	1 013	965	993	996	993	1 010	995	990	965	962

Kaynak: TÜİK, 2013

2.3.3.2.4. Türkiye’de Havayolu Ulaştırması

Küreselleşme ile birlikte dünyadaki ticaret hacminin hızla artması, ulaşım sektörünü bugün dünya ekonomisinin en önemli aktörlerinden biri haline getirmiştir. Buna paralel olarak havacılık sektörü de, dünyada baş döndürücü bir hızla gelişmekte, gerek uluslararası gerekse kıtalararası entegrasyon ve bütünleşmede büyük rol oynamakta, hatta öncülük etmektedir. Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmeler, Türkiye’de de sektörün hızla büyümesini beraberinde getirmiş ve hava ulaşımı, Türkiye Cumhuriyeti’nin ekonomik büyümesinde ve zenginliğinde artarak önem kazanan parçalarından biri haline gelmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2008).

2.3.3.2.4.1. Havayolu Taşımacılığında Alt Yapı

Hava ulaşımının geliştirilmesi, sanayinin büyümesini, uluslararası ticaretin genişlemesini ve insanların daha hızlı ve kolay seyahat etmesini sağlamaktadır. Ayrıca modern ve güvenilir bir havacılık sistemi, Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne uyum sürecindeki hedeflerinin gerçekleştirilmesine de katkı sağlayacaktır.

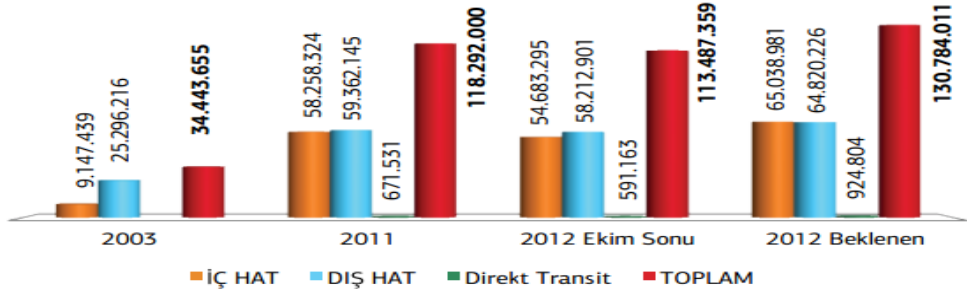
Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'ne göre Dünya'da 16.364 adet, Avrupa'da 3.716 adet, Türkiye'de ise 68 adet havalimanı bulunmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2012).

Tablo 2. 15 Havaalanları ve Heliportlar İstatistik Bilgileri

HAVAALANLARI / YILLAR		2009	2010	2011	2012
İÇ - DIŞ HAT	Sivil	15	15	15	15
	Serbest Kullanım	7	7	7	8
	Müsaadeli Kullanım	1	1	1	1
	Sivil - Asker Toplam	8	8	8	9
YALNIZ İÇ HAT	Sivil	13	13	13	15
	Serbest Kullanım	8	8	8	10
	Müsaadeli Kullanım	11	11	11	8
	Sivil - Asker Toplam	19	19	19	18
Özel Statülü		12	12	12	11
Toplam Sivil Havaalanı		40	40	40	41
Toplam Sivil - Askeri Havaalanı		27	28	28	28
TOPLAM HAVAALANI SAYISI		67	67	67	67
Ruhsath Havaalanları		26	26	26	29
A Grubu		6	6	6	6
B Grubu		7	7	7	7
C Grubu		3	3	3	3
Sertifikalı Havaalanları		16	16	16	16
Onaylı-Ruhsath Heliport Sayısı		59	31	47	54

Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2012

Uçak park yeri sayısı 2003 yılında 326 iken % 92,6 artışla 2012 yılında 628'e ulaşmıştır.



Şekil 2. 7 Uçak Park Yeri Sayısı
Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, 2012

2.3.3.2.4.2. Havayolu Taşımacılığında Üst Yapı

Havayolu taşımacılığında kullanılan taşıt sayısına bakıldığında genel olarak bir artış söz konusudur.

Tablo 2. 16 Faaliyet Alanlarına Göre Sicile Kayıtlı Havayolu Araçları Sayısı

FAALİYET ALANLARI / YILLAR	2009	2010	2011
Uçak Sayısı	814	902	1002
Balon Sayısı	65	73	100
Zirai İşletme Uçak Sayısı	68	68	69
Microlight Sayısı	74	89	93
Helikopter Sayısı	55	74	79
İş Jeti Sayısı	0	70	74

Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2012

Havayolunda hizmet veren işletme sayısı 2013 Mart döneminde 15'tir. Ayrıca hava kargo kapasitesine bakıldığında da argo kapasitesinin 2010 yılındaki düşüş dışında her yıl artış göstermiştir. 2010 yılında yaşanan düşüşün 2009 yılında yaşanan küresel ekonomik krizin etkisiyle yaşandığını açıklamak mümkündür.

Tablo 2. 17 Faaliyet Alanlarına Göre Havayolu İşletme, Uçak, Denetleme Sayıları

FAALİYET ALANLARI / YILLAR	2009	2010	2011	2012	2013
Havayolu İşletmesi Sayısı	17	17	15	15	15
Hava taksi İşletmesi Sayısı	64	60	60	60	55
Havayolu İşletmesi Uçak Sayısı	265	306	333	353	378
Hava taksi İşletmesi Uçak Sayısı	223	255	240	207	203
Genel Havacılık İşletmesi Sayısı	30	31	40	43	48
Genel Havacılık İşletmesi Uçak Sayısı	145	152	224	230	258
Balon İşletmesi Sayısı	12	13	16	16	22
Zirai Mücadele İşletmesi Sayısı	39	39	39	39	39

Tablo 2. 18 Faaliyet Alanlarına Göre Havayolu İşletme, Uçak, Denetleme Sayıları (Devam)

Havayolu Koltuk kapasitesi	42043	49139	58444	62148	66392
Havayolu Kargo Kapasitesi (ton)	1093096	1069616	1112708	1253139	1381838
(AOC) Denetlemesi Sayısı	29	39	47	51	17
Özel Yetki Denetlemesi Sayısı	24	38	5	136	93
Yol Boyu Denetlemeleri	7	0	0	0	0

Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2009- 2013 Mart Dönemi

2.3.3.2.5. Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması

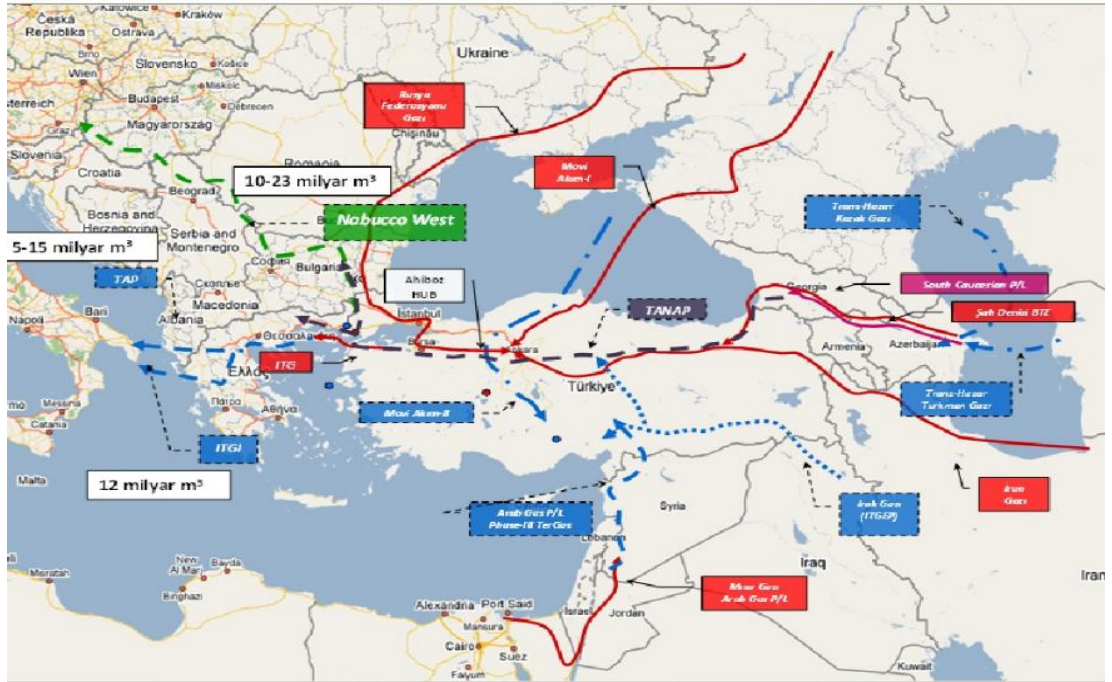
2.3.3.2.5.1. Boru Hattı Ulaştırmasında Alt Yapı

Boru hattı taşımacılığı genellikle sıvı ve gaz maddelerin taşınmasıyla bazen de pnömatik borularla kapsüllere konulan katı maddelerin hava basıncı kullanılarak da taşınmasıyla gerçekleştirilir. Kanalizasyon, sulu çimento, su ve hatta bira boru hatları da mevcut olup bunlar arasında tartışılmaz en önemli taşıma petrol ve doğal gazın taşınmasıdır. Mevcut doğal gaz boru hattının doğu-batı yönlü olduğu görülmektedir. İnşaat aşamasından sonra kuzey-güney yönlü hatlarla doğal gaz boru hattı artacaktır.

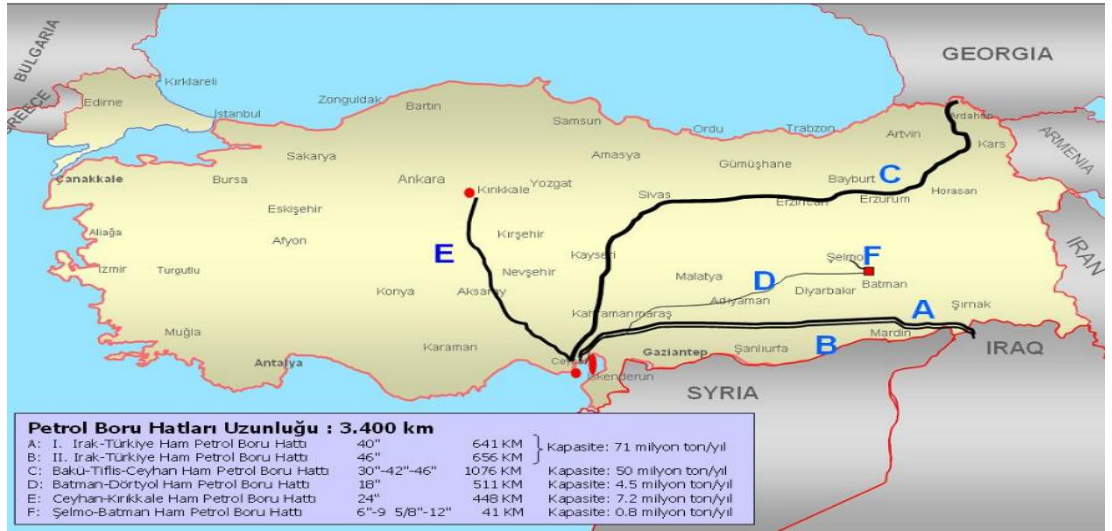


Şekil 2. 8 Doğal Gaz ve Petrol Boru Hatları
Kaynak: BOTAŞ, 2013

Türkiye'nin de içinde bulunduğu uluslararası doğal gaz boru hatları harita yer almaktadır. Mavi akım, Trans-Hazar, Arap Gaz Hattı bunlardan bazılarıdır.



Şekil 2. 9 Uluslararası Doğal Gaz Boru Hatları
Kaynak: BOTAŞ, 2013



Şekil 2. 10 Ham Petrol Boru Hatları

Kaynak: BOTAŞ, 2013

Petrol boru hatlarına baktığımızda toplam uzunluk 3.400 km'dir. Hatlar ve bu hatların uzunlukları ise kapasiteleri ile yer almaktadır. Bakü-Tiflis-Ceyhan 1076 km ile en uzun hattır. Birinci ve ikinci Irak hatlarının kapasiteleri ise en fazla kapasiteye sahip olan hattır.



Şekil 2. 11 Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı

Kaynak: BOTAŞ, 2013

Irak - Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Sistemi, Irak'ın Kerkük ve diğer üretim sahalarından elde edilen ham petrolü Ceyhan (Yumurtalık) Deniz Terminali'ne ulaştırmaktadır. 35 milyon ton yıllık taşıma kapasitesine sahip bulunan söz konusu boru hattı, 1976 yılında işletmeye alınmış ve ilk tanker yüklemesi 25 Mayıs 1977'de gerçekleştirilmiştir. 1983 yılında başlayıp, 1984 yılında tamamlanan I. Tevsi Projesi ile hattın kapasitesi 46,5 milyon ton/yıl'a yükseltilmiştir. I. Boru Hattı'na paralel olan ve 1987 yılında işletmeye alınan II. Boru Hattı ile de yıllık taşıma kapasitesi 70,9 milyon tona ulaşmıştır. Körfez Krizi sırasında Birleşmiş Milletler'in (BM) Irak'a uyguladığı ambargo nedeniyle Ağustos 1990'da işletmeye kapatılan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, BM'nin 14 Nisan 1995 tarih ve 986 sayılı kararına istinaden, 16 Aralık 1996 tarihinde, sınırlı petrol sevkiyatı için tekrar işletmeye alınmış olup, altışar aylık dönemler itibariyle petrol sevkiyatına devam edilmektedir. Birleşmiş Milletler tarafından Irak'a verilen izinler doğrultusunda 2012 yılında Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı ile taşınan ham petrol miktarı 145.626.000 varildir (BOTAŞ, 2013).

2.3.3.2.5.2. Boru Hattı Ulaştırmasında Üst Yapı

Boru hatları taşımacılığına 19. yüzyıl'ın sonlarına Vladimir Shukhov ve Branobel (Nobel Kardeşler) şirketi öncülük etmiştir, büyük miktarda petrol ve doğal gazı başka bir bölgeye nakletmede en ekonomik yoldur. Demir yollarıyla mukayese edildiğinde gönderilen miktar başına daha az masraf ve daha yüksek kapasiteli nakliye dir. Boru hatları deniz altında da inşa edilebilir, her iki yöntemde ekonomik ve teknik yönden çok fazla dikkat gerektirir, çoğunlukla petrol denizlerde tanker gemileriyle taşınır.

Petrol boru hatları iç çapı 30–120 cm (12–47 inç) olan çelik veya plastik borulardan yapılır. Mümkün olan yerlerde boru hattı toprak üstünde inşa edilir. Şehirleşmenin arttığı, hassas çevrelerde veya çevre için potansiyel tehlike görülen bölgelerde boru hatları yerin 1 metre (3 feet) altına döşenir. Petrol'ün hareketi sağlamak için boru hatları ile birlikte pompa istasyonları inşa edilir, genellikle akış hızı yaklaşık 1–6 m/sn'dir. Çoklu kullanım için yapılan boru hatlarında nakil işlemi iki veya daha çok farklı ürünü aynı hattan ard arda gönderilerek yapılır. Genellikle bu tip boru hatlarında ürünler arasında fiziksel bir ayırıcı kullanılmaz. Ürünlerin ard arda gönderilmesinden dolayı bir miktar karışık ürün ortaya çıkar. Bu karışık ürün boru hattından çıkarılır ve diğer ürünlere karıştırmamak için farklı bir yerde depolanır.

2.3.4. Coğrafi Konumu Açısından Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli

Son yıllarda, küreselleşmenin ve zaman zaman yaşanan ekonomik krizlerin etkisiyle, lojistik hizmetlere olan talep önemli derecede artmıştır. Lojistik sektörü, Dünya'da ve Türkiye'de, hızlı bir şekilde gelişme içinde olan sektörlerden biridir. Bununla birlikte önümüzdeki yıllarda lojistik sektörüne yapılacak yatırımlarda artış beklentisi ve lojistik hizmet sağlayıcısı şirketlerin gelişmesiyle de daha da gelişecektir. Özellikle son yıllarda uluslararası yük taşımacılığına bağlı olarak lojistik sektörü 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; depolanmasını, gümrüklenmesini, elleçlenmesini, ambalajlanmasını ve ihtiyaçlara göre dağıtılmasını da talep

etmektedirler. Bu da lojistik hizmetlerin önemini giderek artırmaktadır (ERSOY, 2006).

Türkiye, stratejik konumu açısından Dünya üzerinde oldukça önemli bir yere sahip olan bir ülke olmasıyla birlikte Türkiye'nin coğrafi konumunun uygunluğu ve dışa açılma politikalarına öncelik verilmesi ile ülkemizde özellikle taşıma odaklı lojistik yatırımları son dönemde büyük önem kazanmıştır. 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 önemlidir. Ayrıca 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. Bununla birlikte Türkiye'nin parçası olduğu lojistik ağlar ise; Pan-Avrupa 4. Koridoru, Pan-Avrupa 8. Koridoru, Pan-Avrupa 10. Koridoru, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) Ağı, ESCAP Ağı, Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (KGK) şeklinde sıralanmaktadır.

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. Dünya'da lojistik sektörü hızla büyürken ve bu alanda kullanılan teknolojiler sürekli çeşitlilik kazanırken, Türkiye'de de lojistik sektörünün benzer bir ivme kazandığını görmek mümkündür.

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, s. 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.

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 (FİNANSAL FORUM, 2002, s. 4). Ortadoğu ülkelerinin nüfuslarının çoğunluk olarak 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.

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.

2.4. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ ROLÜ

Lojistik sektörü başlı başına iktisadi bir faaliyet olup ekonominin genelindeki gelişmelerden ve öngörülerden doğrudan etkilenmektedir. Lojistik sektöründe faaliyet gösteren hizmet sağlayıcıların, hizmet alan firmalarda, bir malın üretim öncesi sürecinde siparişin alınması, stok kontrolü, hammaddenin tedariki, üretim sürecine dahil edilmesi, üretim sonrasındaki depolama, dağıtım, gümrükleme, sigortalama, ambalajlama gibi tüm faaliyetlerin yerine getirilmesi, bu firmalara maliyet avantajı, hız ve esnekliğe bağlı olarak rekabet üstünlüğü kazandırmaktadır. Dolayısıyla tüm sanayi sektörlerinde faaliyet gösteren firmalar açısından lojistik sektörünün önemi büyüktür. Diğer taraftan genel olarak bakıldığında, lojistik sektörü ülke ekonomilerinde en fazla döviz geliri sağlayan sektörlerden biri durumundadır. Uluslar arası ticaretin can damarı durumunda olan lojistik sektörü, önemli bir istihdam alanı olmakla birlikte, bünyesindeki faaliyetlerle pek çok sektörde katma değer yaratmaktadır.

Bununla birlikte lojistik sektörü tüm ekonomik aktörlerin rekabet gücünü artıran hizmetler sunmaktadır. Bu nedenle uluslararası standartlarda, yeterli, kaliteli

ve uygun fiyatlarda lojistik hizmetlerin varlığı sağlanmalıdır. Lojistik, bir hizmet sektörü olup mal ve hizmet üretenler ile ihracat ve ithalat yapan ekonomik aktörler için girdi sağlayan hizmetler üretmektedir. Lojistik hizmetlerinin kalitesi ve verimliliği tüm ekonomik aktörlerin rekabet güçlerini doğrudan etkilemekte ve belirleyici rol oynamaktadır.

Küreselleşme ile artan dış ticaret sayesinde ülkelerin bölgesel ve küresel olarak karşılıklı bağımlılığı artmakta ve ulaşım ve lojistik daha da önem kazanmaktadır. Ticaretin serbestleşmesi ve büyümesi ile birlikte ulaşım sektörü de büyümektedir. Bu büyümeyle gelişen hizmet kalitesi, altyapı ve üstyapıyla ülke ekonomisine katkısı özellikle her geçen gün artmaktadır. Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ve hatta lokomotif sektör olma özelliği taşıyan imalat sektörünün gelişmesinde de lojistiğin yeri çok önemlidir. Bugün dünyada, mal üretmek kadar onu satabilmek, hatta üretilen malı son alıcıya ulaşıncaya kadar zarar vermeden taşımak büyük önem taşımaktadır. Modern yönetim uygulama ve yaklaşımlarında yaşanan ilerlemeler ile müşteri odaklı olunması, yerine getirilen süreçlerde değer ekleyen süreçlerin geliştirilmeleri ve değer eklemeyen süreçlerinde elimine edilmesiyle lojistik faaliyetlerin işletme faaliyetlerine değer ekleyen nitelikte olduğu ve böylece işletmelerin büyüyerek milli gelire ve istihdama katkısının arttığı görülmektedir.

Lojistik sektörü 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.

Lojistik sektörü ekonomik faaliyetlerin yanı sıra sosyo-ekonomik gelişmelerden de etkilenmektedir. Bu gelişmeler; sosyo-ekonomik büyüklükler, nüfus-demografi, eğitim seviyesi, kentleşme-kentsel dönüşüm, orta sınıf ve yeni tüketim alışkanlıkları ile iç ve dış turizm hareketleridir (TANYAŞ, 2011).

2.4.1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Milli Gelir ve İstihdamdaki Rolü

Lojistik sektörü ekonominin temel taşlarından birisidir. Ticaret ve endüstri firmaların başarısı güvenilir, emniyetli, ekonomik ve zamanında yapılan lojistik operasyonlarına doğrudan bağlıdır. Bu durum özellikle lojistik ve tedarik zinciri düzgün çalışmadığında çok daha fazla hissedilmektedir. Sonuç üretim ve gelir kaybı olmaktadır.

Türkiye ekonomisi, zamanında alınan ve kararlılıkla uygulanan politikalar sonucunda küresel krizin olumsuz etkilerinden hızla uzaklaşmış ve hızlı bir büyüme sürecine girmiştir. Sağlam makroekonomik temeller ve güçlü bir orta vadeli programla belirsizliklerin azaltılması, sermaye girişinin devam etmesi, faiz oranlarının düşük seviyelerde kalması ve kredi genişlemesi sonucunda Türkiye ekonomisi 2010 yılında ve 2011 yılının ilk yarısında yüksek bir büyüme performansı yakalamıştır. 2010 yılında GSYH yüzde 9 oranında artış kaydetmiş ve Türkiye bu oranla dünyada büyüme hızı en yüksek ülkeler arasında ilk sıralarda yer almıştır. 2011 yılının ilk yarısında da ekonomideki canlanma devam etmiş ve GSYH artış hızı

yüzde 10,2 olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde; sanayi, inşaat, ticaret ve ulaştırma sektörlerinde yüksek katma değer artışları kaydedilmiştir. Küresel ekonomik krizin ardından güçlü bir toparlanma sürecine giren Türkiye ekonomisi 2010 yılında reel olarak yüzde 9 oranında büyümüştür. Bu canlanmada, sanayi sektörü katma değerindeki yüzde 12,6 ve hizmetler sektörü katma değerindeki yüzde 8,5 oranındaki artışlar etkili olmuştur. Sanayi sektöründeki büyümede, imalat sanayinin katma değerindeki yüzde 13,3 oranındaki artış önemli bir rol oynamıştır. Hizmetler sektöründe görülen büyümede ise; toptan ve perakende ticaret, ulaştırma ve inşaat sektörlerinin katma değerlerindeki sırasıyla yüzde 13,5, yüzde 10,5 ve yüzde 17,1 oranındaki artışlar etkili olmuştur. 2010 yılında tarım sektörü katma değeri ise yüzde 2,4 oranında artmıştır (Resmi Gazete , 2011).

Yıllara göre gerçekleşen GSYİH değerlerinin hangi sektörler tarafından sağlanmış olduğu, ülkelerin lojistik operasyonları hangi alanlarda yoğunlaştırması gerektiği konusunda yön gösterecektir. Türkiye genelinde sağlanan GSYİH'nin önemli bir kısmı imalat sanayi tabanlı ürün ve hizmetlerden elde edilen kazançlar olarak kayıt edilmiştir.

Tablo 2.16'da görüleceği üzere 2012 yılı GSYİH değerlerinde Lojistik hizmetlerinde yer aldığı Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme alt sektörü toplam GSYİH değerinin % 15'lük bölümünü oluşturarak önemli bir stratejik sektör olduğunu ispatlamıştır. Bunun yanı sıra, % 23,74'lük pay ile imalat sanayi GSYİH değerinin lokomotif olmayı sürdürmektedir (TCMB, 2013).

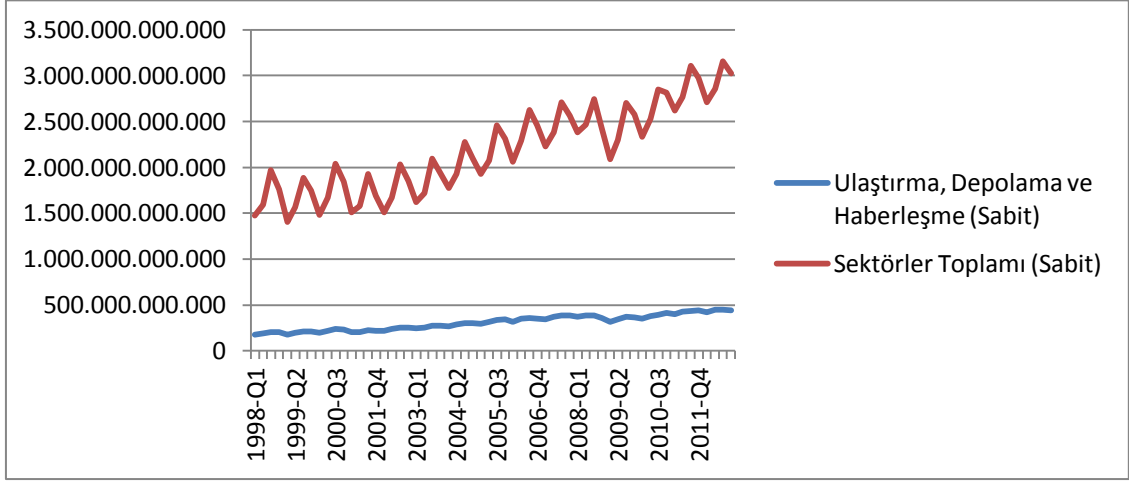
Tablo 2. 19 GSYİH-İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Temel Fiyatlarla (Sabit (1998) Fiyatlarla) (.000 TL)

(3 Aylık Dönemler)	Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme (Sabit)	Sektörler Toplamı (Sabit)	Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörünün GSYİH'daki (%) Yüzdese Payı
1998-Q1	179.555.500.000	1.477.531.400.000	% 12,15
1998-Q2	189.942.900.000	1.593.389.700.000	% 11,92
1998-Q3	202.092.600.000	1.970.235.600.000	% 10,26
1998-Q4	201.981.700.000	1.758.301.500.000	% 11,49
1999-Q1	179.115.100.000	1.402.200.300.000	% 12,77
1999-Q2	197.504.200.000	1.566.970.700.000	% 12,6
1999-Q3	209.960.200.000	1.883.886.900.000	% 11,15
1999-Q4	214.446.400.000	1.744.378.500.000	% 12,29
2000-Q1	199.929.300.000	1.481.344.600.000	% 13,5
2000-Q2	20.958.500.000	1.667.590.900.000	% 13,25
2000-Q3	235.672.400.000	2.038.075.000.000	% 11,56
2000-Q4	234.339.100.000	1.842.272.300.000	% 12,72
2001-Q1	207.083.900.000	1.510.931.600.000	% 13,71
2001-Q2	206.619.500.000	1.582.444.700.000	% 13,06
2001-Q3	225.993.400.000	1.930.746.800.000	% 11,7
2001-Q4	218.360.900.000	1.690.988.900.000	% 12,91
2002-Q1	220.340.300.000	1.511.450.600.000	% 14,58
2002-Q2	238.460.500.000	1.669.803.200.000	% 14,28
2002-Q3	252.439.100.000	2.029.973.700.000	% 12,44
2002-Q4	250.598.700.000	1.851.906.000.000	% 13,54
2003-Q1	245.478.400.000	1.620.991.400.000	% 15,14
2003-Q2	251.329.600.000	1.721.023.800.000	% 14,6
2003-Q3	274.175.000.000	2.097.929.900.000	% 13,07
2003-Q4	276.327.600.000	1.938.459.800.000	% 14,26
2004-Q1	270.271.700.000	1.776.212.800.000	% 15,22
2004-Q2	284.896.700.000	1.926.975.300.000	% 14,78
2004-Q3	302.224.800.000	2.278.494.200.000	% 13,26
2004-Q4	302.309.100.000	2.104.387.700.000	% 14,37
2005-Q1	297.870.200.000	1.927.336.800.000	% 15,46
2005-Q2	317.995.100.000	2.075.459.000.000	% 15,32
2005-Q3	337.917.500.000	2.456.386.700.000	% 13,76
2005-Q4	341.302.600.000	2.314.122.800.000	% 14,75
2006-Q1	318.780.600.000	2.059.688.800.000	% 15,48
2006-Q2	351.072.600.000	2.290.476.800.000	% 15,33
2006-Q3	358.985.300.000	2.623.142.400.000	% 13,69

Tablo 2. 20 GSYİH-İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Temel Fiyatlarla (Sabit (1998) Fiyatlarla) (.000 TL) (Devam)			
2006-Q4	354.208.200.000	2.457.985.700.000	% 14,41
2007-Q1	345.911.300.000	2.229.396.100.000	% 15,52
2007-Q2	368.860.000.000	2.381.769.400.000	% 15,49
2007-Q3	382.910.200.000	2.712.289.900.000	% 14,12
2007-Q4	383.434.900.000	2.563.024.200.000	% 14,96
2008-Q1	374.100.100.000	2.382.244.900.000	% 15,7
2008-Q2	384.875.100.000	2.464.381.700.000	% 15,62
2008-Q3	389.094.000.000	2.742.557.800.000	% 14,19
2008-Q4	354.541.700.000	2.421.906.200.000	% 14,64
2009-Q1	312.865.524.800	2.086.848.932.000	% 14,99
2009-Q2	345.607.144.300	2.294.959.672.000	% 15,06
2009-Q3	370.374.173.800	2.699.586.645.000	% 13,72
2009-Q4	364.841.671.100	2.573.905.874.000	% 14,17
2010-Q1	352.444.400.000	2.332.463.200.000	% 15,11
2010-Q2	381.390.000.000	2.530.772.100.000	% 15,07
2010-Q3	392.457.700.000	2.850.757.300.000	% 13,77
2010-Q4	415.109.100.000	2.816.090.300.000	% 14,74
2011-Q1	399.730.300.000	2.616.911.000.000	% 15,28
2011-Q2	427.571.000.000	2.768.809.700.000	% 15,44
2011-Q3	438.008.000.000	3.108.904.800.000	% 14,09
2011-Q4	438.611.200.000	2.974.505.200.000	% 14,75
2012-Q1	420.758.200.000	2.708.567.400.000	% 15,53
2012-Q2	447.268.900.000	2.855.789.000.000	% 15,67
2012-Q3	450.138.900.000	3.158.676.300.000	% 14,25
2012-Q4	439.770.400.000	3.021.763.600.000	% 14,56

Kaynak: TÜİK

Sektörel açıdan taşınan mamullerine özel bir optimum taşımacılık politikasının gerçekleştirilebildiği bir ülkede lojistik açısından etkinlik en yüksek mertebeden sağlanmış olunacaktır. Şekil 2.1’de görüleceği üzere yıllara göre gerçekleşen artış GSYİH ile ulaştırma, depolama ve haberleşme parametrelerinde paralellik göstermektedir.



Şekil 2. 12 1998- 2012 Yılları Arası GSYİH ile Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Parametreleri

Kaynak: TÜİK

Lojistik sektörü istihdam açısından da önem taşımaktadır. Çok kapsamlı ve bir o kadar karmaşık bir yapıya sahip olan lojistik sektörü insan kaynaklarına duyduğu ihtiyaç artmaktadır. Sektörde yönetici, uzman elemanlar kadar ara kademelerde çalışanlara da gereksinim duyulmaktadır.

Türkiye'de son yıllara kadar lojistik sektöründe çalışan profili; sektöre girip çekirdekten yetişerek, deneyim ve birikimlerini sektöre yeni katılan çalışanlara aktaran insanlardan oluşmaktaydı. Ancak sektörün gelişmesiyle birlikte şirketlerin insan profili, 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.

Lojistik sektörünün ve özellikle uluslararası taşımacılığın gelişimine bağlı 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, Türkiye gibi 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 (PIGM, 2007, s. 33).

Bütün bu gelişmelere rağmen ülkemizde lojistik sektörünün birçok alanında kalifiye personel istihdamı konusunda zorluk yaşanmaktadır. Genç nüfusumuzun lojistik mesleğine yönlendirilmesi ve iyi eğitilmesi gerekmektedir. Sektörde çalışan personelin motivasyonu ve kalıcılığı için çalışma koşullarının da iyileştirmesi artık bir zorunluluk haline gelmiştir (TANYAŞ, 2011).

2.4.2. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Ekonomik Kalkınmadaki Rolü

Lojistik sektörü, ekonomik kalkınma açısından itici bir güce sahiptir. Lojistik sektörü ile sanayi sektörleri arasındaki güçlü ilişki, lojistiğin ekonomik kalkınmadaki rolünü ve önemini ortaya koymaktadır. Günümüzde lojistik faaliyetler olmadan üretim faaliyetinin gerçekleşmesi mümkün olamamaktadır (LEAN & JINGHI, 2010, s. 4).

Ulaşım talebini etkileyen en önemli faktör ekonomideki büyüme ve refah artışıdır. Ticari coğrafya pazar büyüklüğünden, ekonominin kişi başına düşen milli gelir ile ölçülen tüketim seviyesinden ve de Dünya’nın değişik bölgelerinin büyüme potansiyelinden etkilenmektedir.

Lojistik sektörü, yarattığı istihdam, milli gelir ve yabancı yatırımları yönlendirme yönü ile ülke ekonomisinde önemli ekonomik etkiler yaratmaktadır. Sektörün büyük hacme sahip olması ve önemli görülmesinin en temel nedeni ise tüm sektörlerle hizmet vermesidir. Sanayi, tarım ve hizmet sektörleri, bu sektörlerde faaliyet gösteren firmaların verimliliği ve dolayısıyla bölgelerin kalkınması da lojistik sektörünün başarısına bağlıdır.

Lojistik sektöründe büyüme, artan dış kaynak kullanımını nedeniyle ortalama ekonomik büyümeden daha fazladır ve demografik değişimler sonucu ürün çeşitliliği hızla artmaktadır. Kalkınma planlarında lojistik sektörünün müstakil olarak ele alınması ve planlanması da önemlidir.

2.4.3. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Bölgesel Kalkınmadaki Rolü

Ülkemizde sosyal ve ekonomik gelişmeler bölgelere göre farklı özellikler göstermektedir. Bazı bölgelerde gelişmelere bağlı olarak kritik darboğazlar oluşabilme durumu söz konusu olabilir. Darboğazların ortadan kaldırılabilmesi için, bölgesel anlamda; taşıma türü, yük, güzergah ve buna bağlı bilgi akışında etkinlik ve verimliliği engelleyen durumların belirlenmesi ve giderilmesi gerekmektedir. Ayrıca yine bölgelere yönelik alternatifleri olan çözümlerin üretilmesi, tüm taşımacılık türlerine eşit fırsat ortamı yaratılması sağlanmalıdır. Bunu sağlamanın yolu da Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) oluşturulması ve bir bütün olarak ülke lojistik politikasının yönünün belirlenmesi gerekmektedir (TANYAŞ, 2011).

Türkiye’de bölgesel kalkınmanın sağlanabilmesi için Türkiye’nin bulunduğu coğrafyayı en iyi şekilde kullanabilmesi ve ticaret hacmini ve özellikle dış ticaret hacmini artırabilmesi lojistik ve uluslararası taşımacılık bilgisi ve deneyiminden faydalanması gerekmektedir. Lojistik sektörünün GSYİH içindeki ağırlığı her geçen gün artan bir sektör olmasıyla birlikte, ülke ekonomisinin güçlenmesinde ve bölgesel kalkınmanın sağlanmasında da doğrudan fayda üreten ve tüm diğer sektörlerle ihracat-ithalat, dağıtım, depolama, gümrük süreçleri bakımından birebir ilişkisi olan tek sektördür. Ulusal ekonominin canlanması beraberinde bölgesel kalkınmaya yönelik daha çok yatırımların yapılmasına sağlayacak ve böylece ulusal ticaret ile ithalat ve ihracatın artmasına bağlı olarak da lojistik sektörünün gelişmesine neden olmaktadır (ERDAL, 2005, s. 29).

Bölgesel kalkınmada başarılı olunabilmesi için üretim sürdürülebilir olması gerekmektedir, bunun içinde üretilen ürünlerin dış pazarlarda tüketicilere ulaştırılması çok önemlidir. Türkiye gelecekte çevresindeki komşu ülkelerle ve diğer bölge ülkeleriyle daha fazla ticaret yapmak mecburiyetindedir. Komşu ve bölge ülkeleriyle yapılan ticaret geliştikçe hem bölgesel kalkınma açısından başarılı olunacak hem de taşımacılık ve lojistik hareketlilik artarak lojistik sektörü yeni bir dinamizm yakalayacaktır.

2.4.3.1. Bölgesel Kalkınma Stratejisi Olarak Lojistik

Türkiye’nin kalkınması dışarıdan yani ihracattan geçmektedir. İhracatın hızlı ve ekonomik olarak gerçekleştirilmesi ise “taşımacılık ve lojistik” anlayış ve uygulamalarının tüm sektörlerde profesyonel düzeyde yaygınlaştırılmasına bağlıdır.

Uluslararası taşımacılık ve lojistik sektöründe rekabet avantajının sağlanmasında, hava, deniz, kara ve demiryolu taşımacılık türlerinde kamu ve özel sektöre büyük sorumluluklar düşmektedir. Taşıma türlerinin her birinde sevkiyat, dağıtım, depolama ve elleçleme, gümrükleme, sigorta, hizmet yönetimi ve pazarlama gibi konularda uluslararası standart ve kalitenin yakalanması yolunda birtakım hamlelere ihtiyaç duyulmaktadır (DEMİRKOL & ERDAL, 2003, s. 16-19).

Lojistik sektörü 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 sağlayarak bölgesel alanda faaliyet gösteren firmalara da hizmet vererek üretilen ürünlerin ulusal ve uluslararası pazarlarda yer almalarını sağlayarak kalkınma adına çok büyük katkı sağlamış olacaktır.

2.4.4. Lojistiğin Bölgesel Kalkınma Üzerine Etkileri

Küreselleşen ekonomiyle birlikte iç, dış ve transit ticarete lojistik hizmetlerin varlığı ve çeşitliliği önem kazanmıştır. Lojistik maliyetleri yüksek olan ülkelerin ekonomik büyümelerinin daha yavaş olduğu görülmektedir. Türkiye’de lojistik faaliyetler ve yük taşımacılığının geleceğine yön verirken bütünsel bir bakış açısı kullanılması gerekmektedir (TANYAŞ, 2011).

2.4.4.1. Döviz Akışı ve Yabancı Sermaye Girişi Etkisi

Dış ticaret hacmini büyütemeyen ülkelerin ekonomilerinin güçlü ve canlı olması mümkün değildir (GÜRDOĞAN, 2011). İhracat yapma, ülkeye döviz kazandırma kamu ve özel sektörde her kesimin ortak arzusudur. Üretilen ürünlerin uluslararası pazarlara ulaştırılabildiği takdirde ülkeye döviz kazandırma mümkün olabilecektir. Bu noktada lojistik sektörünün önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Ürünün doğru zamanda, doğru yere teslimiyle, düşük maliyetle istenilen şekilde teslim edildiği takdirde müşteri memnuniyet oluşacak ve böylece dış ticaret ilişkileri artarak ülkeye ve bölgesel düzeyde döviz girdisi sağlanacaktır.

Lojistik sektörünün yaratmış olduğu etkilerden bir diğeri de yabancı yatırımlar ile ilgilidir. Sermaye transferi, gelişmiş ülkelerin daha ucuz hammaddeye, işgücüne ulaşarak rekabet gücü elde etmesini sağlamaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde ise sermaye yetersizliği sorunu bulunmaktadır. Satın alma gücünün düşük olması, döviz darboğazı gelişmekte olan ülkelerde yerli sanayinin gelişmesini ve artan rekabet gücüne sahip olmayı engellemektedir. Bu nedenle gelişmekte olan ülkelerde, gelişmiş ülkelere göre daha esnek mevzuat, ucuz işgücü ve diğer uygun koşullar ile yabancı sermaye için uygun bir ortam hazırlanmaktadır (OKSAY, 1998, s. 4-5).

Üretim süreçlerinde yaşanan gelişmeler, lojistik sektöründe yapılan yabancı yatırımları etkilemiştir. Üretim süreçlerinin farklı ülkelerde gerçekleşmesi, üretim süreçlerine hakim olmak durumunda olan lojistik firmalarının yabancı yatırımlara yönelmesine neden olmuştur (ELİSA, MARIOTTİ, & MAGGİ, 2009, s. 4-5). Özellikle gelişmekte olan ülkelerin sahip olduğu ucuz işgücü, esnek mevzuatlar ve

bazı bölgelerin sahip olduğu coğrafi konum avantajı, gelişmiş ülkelerden yabancı sermayenin akışına neden olmaktadır.

2.4.4.2. Gelir Arttırıcı Etkisi

Uluslararası ticaret hacminin ve bilgi akışının sunduğu imkanlar, küreselleşme, müşteri beklentilerinin değişmesi, yeni teknolojiler ve liberalizasyon; tüm Dünya’da lojistik sektörünün yeniden yapılanmasına neden olmaktadır. 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 artmış olup üretim-tüketim merkezi arasındaki ilişki şirketleri dünyanın değişik noktalarında faaliyet göstermeye zorlamaktadır. Böylece müşterilerin artan beklentilerini karşılamak durumunda olan lojistik firmaları da uluslararası hizmet verme kapasitelerini geliştirmek zorunda kalmaktadır. 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 değişme olmayacağı beklenebilir. Böylelikle de, üretim merkezi-yerel pazar arasındaki ilişki yeni lojistik ağlarının kurulmasına sebep olarak gelecekteki yapılanmayı da belirleyecektir (MÜSİAD, 2009).

Son yıllarda satın alan bir pazar özelliğinden satan bir pazar olma özelliğine geçen Türk firmaları da Dünya’daki eğilimlerden etkilenerek, farklı modern yaklaşımlara yönelme gereksinimi duymuşlardır. Bu yaklaşımlardan biri olan lojistik hizmetleri, sektör olarak mal akışını düzenlemesi ve bu sürecin devamlılığı açısından

dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de çok büyük öneme sahip olduğu aşikardır. Maliyet kalemleri içinde önemli bir yere sahip olan lojistik sisteminin verimliliği Türk firmalarının ve dolayısıyla da ülke ekonomisinin rekabet gücünü belirleyen önemli bir faktördür (BİRDOĞAN, 2004, s. 552).

2.4.4.3. Maliyet Düşürücü Etkisi

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. Bu faktör ile taşıma maliyetleri azaldığında firmaların verimliliği artmakta ve maliyet avantajı sağlanmaktadır, nihai tüketiciler sektörün gelişiminden fayda sağlamakta, tüketim mallarını daha hızlı ve daha düşük maliyetle elde etmektedirler.

Lojistik yönetimde toplam maliyet yaklaşımının bileşenlerinden biri olan müşteri hizmeti maliyeti, kısa vadede kaybedilen satışlar ve karşılanmayan müşteri taleplerinin firmaya maliyeti olarak karşımıza çıkabilmektedir. Müşteriyi kaybetmenin sadece o anda değil, gelecekte bazı maliyetlere neden olacağı açıktır.

Bu maliyetlerin hesaplanmasının zorluğu nedeniyle toplam maliyet içindeki diğer bileşenler belirli bir hizmet düzeyinde minimize edilmeye çalışılmalıdır. Yöneticiler toplam maliyette karşılaştırmaya giderek, yaptıkları değişikliklerin müşteri hizmet düzeyinde ne gibi değişikliklere neden olduğunu artan satışlardan ya da gelen tepkilerden anlayabilirler.

2.4.4.4. Altyapı Gelişimine Etkisi

Lojistik sektöründe altyapının ayrı bir önemi vardır. Lojistik sektöründe altyapıyı sınıflandırarak 5 alt başlığa ayırmak mümkündür. Bu alt başlıklar; fiziksel altyapı, yasal ve kurumsal altyapı, çevresel altyapı, teknoloji altyapısı ve eğitim altyapısı şeklindedir. Lojistik altyapılarında öncelikle, karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığının yapılabilmesi için uygun bir altyapının bulunması gerekmektedir. Karayolu taşımacılığında otoyollar, denizyolu taşımacılığında limanlar, demiryolu taşımacılığında demiryolu ağı ve havayolu taşımacılığında havalimanlarının altyapısının uluslararası taşımacılığa konu olan malların kapasitesine uygun olması gerekmektedir. Bununla birlikte depolama hizmetlerinde antrepolarına ilişkin altyapı, gümrükleme hizmetlerinde kurumsal altyapı ve yazılım altyapısının yeterli olması gerekmektedir. Altyapı özelliklerinin zayıf olması lojistik hizmetlerdeki etkinliği azaltmakta, bu durum bölgesel kalkınma açısından yeni yatırımlara yansıdığı gibi var olan sanayi sektörlerine de doğrudan yansımaktadır (KESER, 2011, s. 24-25).

Lojistiğin sektörünün bölgesel kalkınma için bir dinamik sektör olabilmesi için altyapı gelişimi önemlidir. Bu gelişimin sağlanabilmesi için; lojistik altyapısının

etkin yönetim sistemleri, bilişim ve iletişim teknolojileri ve optimizasyon çalışmaları ile en verimli bir şekilde kullanılması, uygun aktarma merkezleri ve ulaştırma koridorları oluşturarak verimsiz taşımaların önlenmesi, tüm taşıma türleri ana güzergâhlarında hızlı trafik ile yavaş trafiğin uygun ayrıştırma yöntemleri (şerit/hat ayırma, önceliklendirme, farklı zaman dilimleri, v.d.) ile birbirinden ayrılması, bölgesel bazda aynı altyapıyı kullanan yük ve yolcu taşımacılığındaki önceliklerin belirlenmesi, sektörü temsil eden sivil toplum örgütlerinin birlikte yükleme ve teslimat zamanlarındaki esnekliklerin kullanılmasını planlaması yoluyla yük trafiğinin zamana yayılması ve böylece lojistik altyapısından en üst düzeyde yararlanacak optimizasyonların gerçekleştirilmesi, çıkış ve varış noktaları yurtdışı olan ve ilerleyen yıllarda artması beklenen transit taşımacılığın ülkemiz sınırları içinde en kısa sürede, en yüksek enerji verimliliği ve en az olumsuz çevresel etki ile tamamlanmasına yönelik çözümler geliştirilmesi ve yeni güzergâhların oluşturulması ve Türkiye' nin tüm kalkınma bölgelerindeki lojistik altyapı kalitesinin bölge ihtiyaçları dikkate alınarak eşdeğer düzeye getirilmesi gerekmektedir (TANYAŞ, 2011).

Bir ülkenin lojistik altyapısı, bölgesel kalkınma faktörlerini etkilediği gibi rekabet gücünü de doğrudan etkilemektedir. Her yıl yayınlanan Küresel Rekabet Gücü Endeksinde, lojistik altyapı mikro ekonomik rekabet gücünün belirleyicileri arasında değerlendirilmektedir.

BÖLÜM 3

DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

3.1. DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

3.1.1. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nin Tanımı

Lojistik Performans Endeksi “The Logistics Performance Index (LPI)” Dünya Bankası tarafından oluşturulan ve ülkelerin lojistik alanındaki performanslarının izlenebildiği önemli kaynaklardan birisidir. Oldukça yeni olan bu endeks ilk olarak 2007 yılında yayınlanmış ve ikincisi teknik ve kapsam olarak daha da geliştirilerek 2010 yılında yayınlanmıştır. Üçüncü rapor ise yayınlanan ikinci rapor ile aynı teknik ve kapsamda 2012 yılında yayınlanmıştır. Bu endeks sayesinde ülkeler uluslararası lojistik faaliyetleri açısından kendilerini diğer ülkelerle karşılaştırma imkânı bulmakta ve önlerindeki fırsat ve engelleri görmektedirler. Endeks bu açıdan 155 kadar ülkeye performanslarını geliştirmek için hangi temel alanlara yönelmeleri gerektiği hususunda da bir takım işaretler vermektedir.

Lojistik Performans Endeksi, temel olarak ülkelerin 1992 yılı sonrası ticaret hacmi, ihracat ve ithalat miktarı ve GSYİH verilerindeki artış oranları ile hesaplanmıştır. Endeks hesaplanırken ülkeler, coğrafi bölgelere göre ve gelir düzeylerine göre farklı kategorilerde incelenmiştir. Endeks ayrıca ülkelerin özellikle öne çıkan altı performans göstergesinin temel bileşen analizi kullanılarak

değerlendirilmesiyle ve bunların istatistiki olarak birleştirilmesiyle elde edilmektedir.

Rapor, 130 ülkeden lojistik sektöründe faaliyet gösteren yaklaşık 1.000 lojistik profesyonelden (uluslararası firma yöneticisinden) web tabanlı 34 soruluk anket yoluyla toplanan 5000'den fazla bireysel ülke değerlendirmelerine dayalı olarak oluşmaktadır (WORLD BANK, 2012). Endeks kapsamında ülkelere 1 ve 5 arasında skor puanları verilmiş olup en yüksek performans puanı 5, en düşük performans puanı ise 1 olarak belirlenmiştir. 1 ile 5 puanları arasında oluşan skorlar ise; lojistik performans çok iyi, iyi, orta ve kötü olmak üzere dört gruba ayrılmıştır (ARVIS, MUSTRA, OJALA, SHEPHERD, & SASLAVSKY, 2010, s. 4).

Lojistik Performans Endeksine dahil olan ülkeler değerlendirildiğinde, gelişmiş ülkelerin tümünün yüksek performansa sahip olduğu görülmektedir. 2007, 2010 ve 2012 yıllarında lojistik performansa sahip ülkeler Tablo 20, Tablo 21 ve Tablo 22'de gösterilmiştir.

3.1.2. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi Göstergeleri

Lojistik Performans Endeksi raporu, ülkelerin özellikle öne çıkan altı performans göstergesinin temel bileşen analizi kullanılarak değerlendirilmesiyle ve bunların istatistiki olarak birleştirilmesiyle elde edilmektedir. Dünya Bankası'nca hazırlanan ve 155 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği bu raporda 2007 yılında 7 performans göstergesi yer alırken 2010 yılında yayınlanan raporda bu göstergelerde değişiklik yapılmış olup gösterge sayısı 6'ya düşürülmüştür.

3.1.3. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nin Amacı

Lojistik büyümeyi ve kaliteyi ölçen Lojistik Performans Endeksi, Dünya Bankası tarafından ilk yayınlanma yılı olan 2007'den itibaren, taşımacılık politikalarındaki karar alıcılar için çok önemli araçlardan biri olmuştur. Bunun nedeni, bir ülkenin maliyet avantajı ancak hedef pazarlarla lojistik bağlantıları varsa en iyi şekilde değerlendirilebilir. Bu amaçla, Dünya Bankası'nın göstergeleri yön belirleme açısından önemli bir yere sahiptir. Lojistik Performans Endeksini oluşturan altı bileşenin, tek başlarına olan ölçüm değerlerinden bağımsız olarak, birleşik endeksin kendisi de, değerlendirmeye alınan ülkelerin kendileri ve firmaları için de, gelecekteki stratejilerini oluşturmada, gelecekteki politikaları belirlemede, karar alıcılara yardımcı olmaya yarayan rekabetçi bir amaç oluşturmaktadır (CEZAYİRLİOĞLU, 2012, s. 82).

3.1.4. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nin Tarihçesi

Dünya Bankası tarafından yayınlanan ve oldukça yeni olan Lojistik Performans Endeksi, web üzerinden yapılan anket sonucunda ilk olarak 2007 yılında yayınlanmıştır. İkinci rapor teknik ve kapsam olarak daha da geliştirilerek 2010 yılında yayınlanmıştır. Üçüncü rapor ise beklenenden erken bir tarihte, 2012 yılında yayınlanmıştır.

3.1.4.1. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2007 Raporu

Dünya Bankası tarafından 2007 yılında yayımlanan Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPI), taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren 800'den fazla uluslararası firma yöneticisinin katılımıyla, web-tabanlı ankete dayalı araştırma sonuçlarından elde edilmiştir. Ülkelerin küresel lojistik performansı 7 kriter esas alınarak ölçülmüştür. Bu araştırma için belirlenen 7 performans alanı şunlardır :

- Gümrüklerin ve diğer sınır kuruluşlarının yaptıkları işlemlerin verimliliği,
- Ulaştırma ve bilgi teknolojilerine ait altyapının lojistik açıdan kalitesi,
- Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylık ve maliyetine katlanılabilirlik düzeyi,
- Yerel lojistik sektörünün yetkinliği,
- Uluslararası sevkiyatları izleyebilme kabiliyeti,
- Yurtiçi lojistik maliyetler,
- Sevkiyatların varış yerine zamanında ulaşabilirliği.

Bu ölçümde 1 en düşük puanı, 5 ise en yüksek puanı ifade etmektedir. 5 üzerinden bir puanlama ile değerlendirilen Endeks, lojistik performansın yedi alanının ağırlıklı ortalamasının toplamı şeklinde hazırlanmış olup; söz konusu 7 alanın sadece birinde veya ikisinde söz konusu olan kötü performans, ilgili ülkenin genel lojistik performansını olumsuz yönde etkilemektedir.

Lojistik Performans Endeksi dünya genelinde faaliyet gösteren lojistik operatörlerinin faaliyet gösterdikleri ya da ticaret yaptıkları ülkelerin lojistik kolaylığı konusundaki geribildirimlerine dayanmaktadır. Ülke ekonomileri Dünya

Bankası Atlas yöntemi kullanılarak hesaplanan kişi başına brüt milli gelirlerine göre gruplandırılmaktadır. Türkiye, kişi başına brüt milli geliri 3.856 ile 11.905 ABD doları arasında olan üst-orta sınıf gelir grubunda yer almaktadır. Türkiye bu gruptaki 24 adet ülke arasında dördüncü sıradadır.

Tablo 3. 1 Lojistik Performans Endeksi 2007 Raporu Ülke Puanları

ÜLKE	Sıra	Puan	ÜLKE	Sıra	Puan	ÜLKE	Sıra	Puan
Singapur	1	4,19	Romanya	51	2,91	Senegal	101	2,37
Hollanda	2	4,18	Ürdün	52	2,89	Fildişi Sahili	102	2,36
Almanya	3	4,10	Vietnam	53	2,89	Kırgız Cum.	103	2,35
İsveç	4	4,08	Panama	54	2,89	Etiyopya	104	2,33
Avusturya	5	4,06	Bulgaristan	55	2,87	Liberya	105	2,31
Japonya	6	4,02	Meksika	56	2,87	Moldova	106	2,31
İsviçre	7	4,02	Sao Tome ve Principe Dom. Cum.	57	2,86	Bolivya	107	2,31
Hong Kong, Çin	8	4,00	Litvanya	58	2,78	Lesotho	108	2,30
İngiltere	9	3,99	Peru	59	2,77	Mali	109	2,29
Kanada	10	3,92	Tunus	60	2,76	Mozambik	110	2,29
İrlanda	11	3,91	Brezilya	61	2,75	Azerbaycan	111	2,29
Belçika	12	3,89	Gine	62	2,71	Yemen	112	2,29
Danimarka	13	3,86	Hırvatistan	63	2,71	Burundi	113	2,29
ABD	14	3,84	Sudan	64	2,71	Zimbabve	114	2,29
Finlandiya	15	3,82	Filipinler	65	2,69	Sırbistan-Karadağ	115	2,28
Norveç	16	3,81	El Salvador	66	2,66	Gine Bissau Cum.	116	2,28
Avustralya	17	3,79	Moritanya	67	2,63	Lao Dem.Halk.Cum.	117	2,25
Fransa	18	3,76	Pakistan	68	2,62	Jamaika	118	2,25
Yeni Zelanda	19	3,75	Venezuela	69	2,62	Togo	119	2,25
B.A.E	20	3,73	Ekvador	70	2,60	Madagaskar	120	2,24
Tayvan,Çin	21	3,64	Paraguay	71	2,57	Burkina Faso	121	2,24
İtalya	22	3,58	Kosta Rika	72	2,55	Nikaragua	122	2,21
Lüksemburg	23	3,54	Ukrayna	73	2,55	Haiti	123	2,21
Güney Afrika	24	3,53	Belarus	74	2,53	Eritre	124	2,19
Kore Cum.	25	3,52	Guatemala	75	2,53	Gana	125	2,16
İspanya	26	3,52	Kenya	76	2,52	Namibya	126	2,16
Malezya	27	3,48	Gambiya	77	2,52	Somali	127	2,16
Portekiz	28	3,38	İran	78	2,51	Bhutan	128	2,16
Yunanistan	29	3,36	Uruguay	79	2,51	Özbekistan	129	2,14
Çin	30	3,32	Honduras	80	2,50	Nepal	130	2,14
Tayland	31	3,31	Kamboçya	81	2,50	Ermenistan	131	2,14
Şili	32	3,25	Kolombiya	82	2,50	Mauritius	132	2,13
İsrail	33	3,21	Uganda	83	2,49	Kazakistan	133	2,12
Türkiye	34	3,15	Kamerun	84	2,49	Gabon	134	2,10
Macaristan	35	3,15	Komorlar	85	2,48	Suriye	135	2,09

Bahreyn	36	3.15	Angola	86	2.48	Moğolistan	136	2.08
Slovenya	37	3.14	Bangladeş	87	2.47	Tanzanya	137	2.08
Çek Cum.	38	3.13	Bosna Hersek	88	2.46	Solomon Adaları	138	2.08
Hindistan	39	3.07	Benin	89	2.45	Arnavutluk	139	2.08
Polonya	40	3.04	Makedonya	90	2.43	Cezayir	140	2.06
Suudi Arabistan	41	3.02	Malavi	91	2.42	Guyana	141	2.05
Litvanya	42	3.02	Sri Lanka	92	2.40	Çad	142	1.98
Endonezya	43	3.01	Nijerya	93	2.40	Nijer	143	1.97
Kuveyt	44	2.99	Fas	94	2.38	Sierra Leone	144	1.95
Arjantin	45	2.98	Papua Yeni Gine	95	2.38	Cibuti	145	1.94
Katar	46	2.98	Dominik Cum.	96	2.38	Tacikistan	146	1.93
Estonya	47	2.95	Mısır	97	2.37	Myanmar	147	1.86
Umman	48	2.92	Lübnan	98	2.37	Ruanda	148	1.77
Kıbrıs (Güney)	49	2,92	Rusya Fed.	99	2,37	Doğu Timor	149	1,71
Slovak Cum.	50	2,92	Zambiya	100	2,37	Afganistan	150	1,21

Kaynak: Dünya Bankası LPI 2007 Raporu

3.1.4.2. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2010 Raporu

Dünya Bankası'nca hazırlanan ve 155 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği bu raporda 2007 yılında 7 performans göstergesi yer alırken 2010 yılında yayınlanan “Rekabet için Bağlanma: Küresel Ekonomide Dış Ticaret Lojistiği” başlıklı raporda bu göstergelerde değişiklik yapılmış olup gösterge sayısı 6'ya düşürülmüştür (WORLD BANK, 2010). Bu göstergeler;

- Gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği,
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının lojistik açıdan kalitesi,
- Rekabetçi fiyatlandırılmış taşıma hizmetlerine ulaşım,
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik,
- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,
- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması.

Türkiye 2007’de 3,15 puanla 34. sırada iken artan ticareti ve verimli hale getirilmeye çalışılan gümrük mevzuatıyla lojistik sektör hamlesi ve altyapı çalışmalarıyla 2010 itibarıyla puanımız 3,22 ‘ye artmış olmasına rağmen sıramız 39. ‘unculuğa düşmüştür. Türkiye, 3,22’lik puanıyla 0,01 puan farkla ikinci dilimde yer alarak tutarlı performans sergileyen ülkelerin başında gelmektedir. Bu dilimde yer alan ülkeler genellikle gelişmekte olan ekonomiler ile güçlü bir lojistik potansiyele sahip ülkelerdir.

İlk sırayı 2007 yılında yayınlanan rapora göre önemli derecede yükselme göstererek 4,11 puan ile Almanya almıştır. Almanya’nın performansı yüz üzerinden 100 olurken, bunun en büyük nedenleri arasında Almanya’nın, lojistik sektörünün ekonomik kalkınmadaki öneminin bilincine varması ve geleceğini lojistik sektörün temelinde şekillendirmeye karar vererek oluşturduğu bir mastır plan kapsamında hedeflerini net şekilde belirlemiş olması sayılabilir (KOBAN & KESER, 2010, s. 323).

Yayınlanan endekste yüksek gelir seviyesine sahip ülkeler ile düşük gelir seviyesine sahip ülkeler arasında lojistik performans açısından açık bir fark olduğu görülmektedir. Ayrıca endekste yer alan 155 ülkenin ekonomileri incelendiğinde Türkiye, kişi başına düşen brüt milli gelir açısından değerlendirildiğinde 2007 yılında yayınlanan raporda olduğu gibi üst-orta sınıf gelir grubunda yer almaktadır. Türkiye bu gruptaki ülkeler arasından 2007 raporuna göre iki sıra gerileyerek altıncı sırada yer almıştır.

Tablo 3. 3 Lojistik Performans Endeksi 2010 Raporu Ülke Puanları

ÜLKE	Sıra	Puan	%	ÜLKE	Sıra	Puan	%	ÜLKE	Sıra	Puan	%
Almanya	1	4,11	100.0	Vietnam	53	2,96	63.1	Kamerun	105	2,55	49.7
Singapur	2	4,09	99.2	Yunanistan	54	2.96	62.8	Nijer	106	2.54	49.4
İsveç	3	4,08	98.8	Katar	55	2.95	62.6	Nikaragua	107	2.54	49.3
Hollanda	4	4,07	98.5	Kosta Rika	56	2.91	61.3	Jamaika	108	2.53	49.2
Lüksemburg	5	3.98	95.7	Slovenya	57	2.87	60.2	Fildişi Sahili	109	2.53	49.2
İsviçre	6	3.97	95.5	Senegal	58	2.86	59.8	Pakistan	110	2.53	49.1
Japonya	7	3.97	95.2	Romanya	59	2.84	59.1	Ermenistan	111	2.52	48.9
İngiltere	8	3.95	94.9	Umman	60	2.84	59.1	Bolivya	112	.51	48.5
Belçika	9	3.94	94.5	Tunus	61	2.84	58.9	Gambiya	113	2.49	48.0
Norveç	10	3.93	94.2	Kazakistan	62	2.83	58.9	Türkmenistan	114	2.49	47.9
İrlanda	11	3.89	92.9	Bulgaristan	63	2.83	58.8	Çad	115	2.49	47.9
Finlandiya	12	3.89	92.6	Malta	64	2.82	58.6	Kongo Cum.	116	2.48	47.4
Hong Kong, Çin	13	3.88	92.4	Dominik Cum.	65	2.82	58.5	Gana	117	2.47	47.3
Kanada	14	3.87	92.3	Uganda	66	2.82	58.4	Lao Dem.Halk.Cum.	118	2.46	47.0
ABD	15	3.86	91.7	Peru	67	280	57.9	Arnavutluk	119	2.46	46.8
Danimarka	16	3.85	91.4	Özbekistan	68	2.79	57.5	Komorlar	120	2.45	46.5
Fransa	17	3.84	91.3	Benin	69	2.79	57.4	Karadağ	121	2.43	45.9
Avustralya	18	3.84	91.2	Honduras	70	2.78	57.1	Gabon	122	2.41	45.4
Avusturya	19	3.76	88.7	Ekvador	71	2.77	57.0	Etiyopya	123	2.41	45.4
Tayvan,Çin	20	3.71	86.9	Kolombiya	72	2.77	57.0	Papua Yeni Gine	124	2.41	45.3
Yeni Zelenda	21	3.65	85.0	Makedonya	73	2.77	56.9	Maldivler	125	2.40	45.1
İtalya	22	3.64	84.9	Hırvatistan	74	2.77	56.8	Cibuti	126	2.39	44.8
Kore	23	3.64	84.7	Endonezya	75	2.76	56.5	Liberya	127	2.38	44.4
B.A.E.	24	3.63	84.5	Paraguay	76	2.75	56.3	Bhutan	128	2.38	44.3
İspanya	25	3.63	84.3	Uruguay	77	2.75	56.3	Kamboçya	129	2.37	44.0
Çek Cum.	26	3.51	80.5	Bahamalar	78	2.75	56.1	Cezayir	130	2.36	43.7
Çin	27	3.49	79.9	Bangladeş	79	2.74	56.0	Tacikistan	131	2.35	43.2
Güney Afrika	28	3.46	78.9	Suriye	80	2.74	55.9	Libya	132	2.33	42.8
Malezya	29	3.44	78.4	Ürdün	81	2.74	55.8	Myanmar	133	2.33	42.7
Polonya	30	3.44	78.2	Mauritius	82	2.72	55.3	Botsvana Cum.	134	2.32	42.3
İsrail	31	3.41	77.5	Sırbistan	83	2.69	54.1	Solomon Adaları	135	2.31	42.0
Bahreyn	32	3.37	76.2	Venezüella	84	2.68	53.9	Mozambik	136	2.29	41.5
Lübnan	33	3.34	75.1	Kongo D.C.	85	2.68	53.8	Sri Lanka	137	2.29	41.4
Portekiz	34	3.34	75.0	El Salvador	86	2.67	53.7	Zambiya	138	2.28	41.2
Tayland	35	3.29	73.6	Bosna Hersek	87	2.66	53.4	Mali	139	2.27	40.7
Kuveyt	36	3.28	73.2	Madagaskar	88	2.66	53.2	Guyana	140	2.27	40.7
Letonya	37	3.25	72.2	Azerbaycan	89	2.64	52.6	Moğolistan	141	2.25	40.2
Slovak Cum.	38	3.24	71.9	Guatemala	90	2.63	52.4	Angola	142	2.25	40.1
Türkiye	39	3,22	71.4	Kırgızistan	91	2.62	52.0	Afganistan	143	2.24	39.9
Suudi Arabistan	40	3.2	71.3	Mısır	92	2.61	51.8	Fiji	144	2.24	39.7
Brezilya	41	3.20	70.6	Gürcistan	93	2.61	51.8	Burkina Faso	145	2.23	39.4
İzlanda	42	3.20	70.5	Rusya Fed.	94	2.61	51.6	Sudan	146	2.21	38.7
Estonya	43	3.16	69.3	Tanzanya	95	2.60	51.4	Nepal	147	2.20	38.6
Filipinler	44	3.14	68.8	Togo	96	2.60	51.4	Irak	148	2.11	35.5
Litvanya	45	3.13	68.5	Gine	97	2.60	51.2	Gine Bissau	149	2.10	35.4
Güney Kıbrıs	46	3.13	68.4	Haiti	98	2.59	51.1	Küba	150	2.07	34.3
Hindistan	47	3.12	67.9	Kenya	99	2.59	51.0	Ruanda	151	2.04	33.4
Arjantin	48	3.10	67.4	Nijerya	100	2.59	51.0	Namibya	152	2.02	32.8
Şili	49	3.09	67.3	Yemen	101	2.58	50.8	Sierra Leone	153	1.97	31.2
Meksika	50	3.05	65.7	Ukrayna	102	2.57	50.6	Eritre	154	1.70	22.4
Panama	51	3,02	65.0	İran	103	2,57	50.5	Somali	155	1,34	10.9

Macaristan	52	2,99	63.8	Moldova	104	2,57	50.5	
------------	----	------	------	---------	-----	------	------	--

Kaynak: Dünya Bankası LPI 2010 Raporu

3.1.4.3. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2012 Raporu

"Rekabet İçin Bağlanmak-2012: Küresel Ekonomide Ticaret Lojistiği" başlıklı raporun bir parçası olan Lojistik Performans Endeksi'nin kapsadığı 155 ekonomi içerisinde Singapur en iyi performans sergileyen ülke olarak öne çıktı. Türkiye ise yüzde 80,3 performans ve 3,51 puan ile 155 ülke arasında 27'inci sırada yer aldı.

2012 yılı raporuna göre, Şili, Çin, Hindistan, Fas, Güney Afrika, Türkiye ve ABD gibi ülkeler de geçmiş performanslarına göre iyileşme gösteren ülkeler oldular.

LPI göstergelerine göre, lojistik performans sıralamasının en üst sıralarında yüksek gelirli ülkeler yer alırken, en kötü performansa sahip ekonomiler, aynı zamanda genellikle denize kıyısı olmayan kara ülkeleri, küçük adalar veya çatışma sonrası ülkeler olarak nitelendirilebilecek en az gelişmiş ülkeler oldu.

Üst orta gelir grubuna dahil ülkeler içerisinde en iyi performansa sahip ülkeler arasında Güney Afrika, Çin ve Türkiye yer aldı. Alt orta gelir grubunda Hindistan, Fas ve Filipinler ortalamanın üzerinde bir performans artışı sergilerken, düşük gelirli ülkeler grubunda Benin, Malawi ve Madagaskar en iyi performansa sahip ülkeler oldu.

Sıralamada 4,13 puan ile 2012 yılının en yüksek performansına sahip ülkesi Singapur oldu. Ülkenin performansı ise yüz üzerinden 100. İkinci sırayı yüzde 99,9 performans ve 4,12 puan ile Hong Kong, üçüncü sırayı da yüzde 97,6 performans ve 4,05 puan ile Finlandiya aldı. Endekse göre, lojistikte en kötü durumda olan ülke ise yüzde 19,5 performans ve 1,61 puanla Brund oldu. Senegal, Gana, Kamerun, Maldivler gibi ülkeler de listenin en alt sıralarında kaldı. Türkiye ise LPI'nin genel listesinde, Çin'den sonra 27'inci sırada yer aldı. Performansı yüzde 80,3 olarak değerlendirilen Türkiye'nin ortalama puanı da 3,51.

Ülke ekonomileri incelendiğinde Türkiye, kişi başına brüt milli gelir açısından değerlendirildiğinde 2010 yılında yayınlanan raporda olduğu gibi üst-orta sınıf gelir grubunda yer almaktadır. Türkiye bu gruptaki ülkeler arasından 2010 raporuna göre üç sıra yükselerek Güney Amerika ve Çin'den sonra üçüncü sırada yer almıştır.

Tablo 3. 4 Lojistik Performans Endeksi 2012 Raporu Ülke Puanları

ÜLKE	Sıra	Puan	%	ÜLKE	Sıra	Puan	%	ÜLKE	Sıra	Puan	%
Singapur	1	4,13	100.0	Vietnam	53	3,00	64.1	Honduras	105	2,53	49.1
Çin	2	4,12	99.9	Romanya	54	3,00	63.8	Kamerun	106	2,53	48.9
Finlandiya	3	4,05	97.6	Bosna Hersek	55	2,99	63.5	Bhutan	107	2,52	48.6
Almanya	4	4,03	97.0	Uruguay	56	2,98	63.5	Gana	108	2,51	48.2
Hollanda	5	4,02	96.7	Mısır	57	2,98	63.3	Lao	109	2,50	48.0
Danimarka	6	4,02	96.6	Litvanya	58	2,95	62.3	Senegal	110	2,49	47.7
Belçika	7	3,98	95.3	Endonezya	59	2,94	62.2	Venezüella	111	2,49	47.7
Japonya	8	3,93	93.8	Peru	60	2,94	61.9	İran	112	2,49	47.6
ABD	9	3,93	93.7	Panama	61	2,93	61.6	Paraguay	113	2,48	47.4
İngiltere	10	3,90	92.7	Umman	62	2,89	60.4	Fildişi Sahili	114	2,48	47.4
Avusturya	11	3,89	92.5	Yemen Cum.	63	2,89	60.3	Gine	115	2,48	47.4
Fransa	12	3,85	91.2	Kolombiya	64	2,87	59.8	Azerbaycan	116	2,48	47.4
İsveç	13	3,85	91.2	Estonya	65	2,86	59.5	Özbekistan	117	2,46	46.9
Kanada	14	3,85	91.1	Ukrayna	66	2,85	59.3	Gambiya	118	2,46	46.8
Lüksemburg	15	3,82	90.3	Benin	67	2,85	59.3	Liberya	119	2,45	46.3
İsviçre	16	3,80	89.7	Botsvana Cum.	68	2,84	58.9	Karadağ	120	2,45	46.3
B.A.E.	17	3,78	88.9	Yunanistan	69	2,83	58.6	Nijerya	121	2,43	46.3
Avustralya	18	3,73	87.2	Kuveyt	70	2,83	58.5	Kenya	122	2,43	45.9
Tayvan,Çin	19	3,71	86.6	Pakistan	71	2,83	58.4	Fiji	123	2,42	45.4
İspanya	20	3,70	86.4	Muritus	72	2,82	58.2	Jamaika	124	2,42	45.3
Kore Cum.	21	3,70	86.2	Malavi	73	2,81	57.8	Cezayir	125	2,41	45.3
Norveç	22	3,68	85.9	Guatemala	74	2,80	57.7	Solomon Adaları	126	2,41	45.2

Güney Afrika	23	3.67	85.5	Sırbistan	75	2.80	57.6	Moritanya	127	2.40	44.7
İtalya	24	3.67	85.4	Letonya	76	2.78	56.9	Papua Yeni Gine	128	2.38	44.0
İrlanda	25	3.52	80.6	Gürcistan	77	2.77	56.8	Myanmar	129	2.37	43.8
Çin	26	3.52	80.5	Arnavutluk	78	2.77	56.7	Kırgızistan	130	2.35	43.3
Türkiye	27	3,51	80.3	Ekvador	79	2.76	56.2	Gabon	131	2.34	43.0
Portekiz	28	3.50	80.1	Bahamalar	80	2.75	56.1	Moldova	132	2.33	42.6
Malezya	29	3.49	79.8	Sri Lanka	81	2.75	56.0	Guyana	133	2.33	42.5
Polonya	30	3.43	77.8	Kosta Rika	82	2.75	55.9	Burkina Faso	134	2.32	42.3
Yeni Zelanda	31	3.42	77.4	Fildişi Sahili	83	2.73	55.4	Afganistan	135	2.30	41.5
İzlanda	32	3.39	76.6	Madagaskar	84	2.72	55.1	Tacikistan	136	2.28	41.1
Katar	33	3.32	74.3	Dominik Cum.	85	2.70	54.4	Libya	137	2.28	41.0
Slovenya	34	3.29	73.1	Kazakistan	86	2.69	54.2	Angola	138	2.28	40.8
Güney Kıbrıs	35	3.24	71.8	Nijer	87	2.69	54.1	Ruanda	139	2.27	40.5
Bulgaristan	36	3.21	70.7	Tanzanya	88	2.65	52.9	Moğolistan	140	2.25	40.0
Suudi Arabistan	37	3.18	69.7	Namibya	89	2.65	52.9	Etiyopya	141	2.24	39.6
Tayland	38	3.18	69.6	Bolivya	90	2.61	51.6	Lesotho	142	2.24	39.5
Şili	39	3.17	69.5	Belarus	91	2.61	51.6	Kongo Dem. Cum.	143	2.21	38.6
Macaristan	40	3.17	69.5	Suriye	92	2.60	51.3	Küba	144	2.20	38.3
Tunus	41	3.17	69.4	El Salvador	93	2.60	51.2	Irak	145	2.16	37.1
Hırvatistan	42	3.16	69.2	Gine Bissau	94	2.60	51.1	Komorlar	146	2.14	36.5
Malta	43	3.16	69.0	Rusya Fed.	95	2.58	50.7	Eritre	147	2.11	35.5
Çek Cum.	44	3.14	68.5	Lübnan	96	2.58	50.6	Sudan	148	2.10	35.3
Brezilya	45	3.13	68.2	Togo	97	2.58	50.5	Kongo Cum.	149	2.08	34.7
Hindistan	46	3.08	66.4	Afrika Cum. Mrkz	98	2.57	50.3	Sierra Leone	150	2.08	34.5
Meksika	47	3.06	66.0	Makedonya	99	2.56	50.1	Nepal	151	2.04	33.1
Bahreyn	48	3.05	65.7	Ermenistan	100	2.56	50.0	Çad	152	2.03	32.9
Arjantin	49	3.05	65.5	Kamboçya	101	2.56	50.0	Haiti	153	2.03	32.8
Fas	50	3.03	65.0	Ürdün	102	2.56	49.8	Cibuti	154	1.80	25.5
Slovak Cum.	51	3,03	64.9	Zimbabve	103	2,55	49,6	Burundi	155	1,61	19.5
Filipinler	52	3,02	64.8	Maldivler	104	2,55	49,4				

Kaynak: Dünya Bankası LPI 2012 Raporu

3.1.5. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye Alt Başlıkları

Hem yüksek dış ticaret hem de oturmuş gümrük mevzuatı ve süreçleri, oldukça iyi düşünülmüş ve oluşturulmuş altyapısı, zamanlama ve taşımadaki etkinlik ve verimliliği ile birlikte lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 2007’de birinci sırada yer alırken Türkiye 2007’de 3,15 puanla 34. sırada iken artan ticareti ve verimli hale getirilmeye çalışılan gümrük mevzuatıyla lojistik

sektör hamlesi ve altyapı çalışmalarıyla 2010 itibarıyla puanımız 3,22 'ye artmış olmasına rağmen sıramız 39. 'unculuğa düşmüştür. Türkiye, 3,22'lik puanıyla 0,01 puan farkla ikinci dilimde yer alarak tutarlı performans sergileyen ülkelerin başında gelmektedir. Türkiye 2012 raporunda ise 3,51 puanla 27. sıraya yükselerek birinci dilimde yer almıştır.

Tablo 3. 6 Türkiye'nin 2007 LPI ve Alt Skorları

Gösterge	Skor	Sıralama
Gümrüklerin ve Diğer Sınır İşlemlerin Etkinliği	3	33
Ulaştırma ve Bilgi Teknolojilerine Altyapısının Lojistik Açısından Kalitesi	2,94	39
Uluslararası Sevkiyatların Düzenlenmesinin Kolaylığı ve Maliyetine Katlanabilirlik	3,07	42
Yerel Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Yetkinliği	3,29	30
Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi	3,27	34
Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması	2,71	112
Yurtiçi Lojistik Maliyetler	3,38	52
Türkiye'nin Genel Lojistik Performans Endeksi	3,15	34

Kaynak: Dünya Bankası LPI 2007 Raporu

Tablo 3. 7 Türkiye'nin 2010 LPI ve Alt Skorları

Gösterge	Skor	Sıralama
Gümrüklerin ve Diğer Sınır İşlemlerin Etkinliği	3,22	46
Ticaret ve Taşımacılık Altyapısının Lojistik Açısından Kalitesi	3,08	39
Uluslararası Sevkiyatların Düzenlenmesinin Kolaylığı ve Maliyeti	3,15	44
Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik	3,23	37
Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi	3,09	56
Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması	3,94	31
Türkiye'nin Genel Lojistik Performans Endeksi	3,22	39

Kaynak: Dünya Bankası LPI 2010 Raporu

Tablo 3. 8 Türkiye'nin 2012 LPI ve Alt Skorları

Gösterge	Skor	Sıralama
Gümrüklerin ve Diğer Sınır İşlemlerin Etkinliği	3,16	32
Ticaret ve Taşımacılık Altyapısının Lojistik Açısından Kalitesi	3,62	25
Uluslararası Sevkiyatların Düzenlenmesinin Kolaylığı ve Maliyeti	3,38	30
Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik	3,52	26
Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi	3,54	29
Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması	3,87	27
Türkiye'nin Genel Lojistik Performans Endeksi	3,51	27

Kaynak: Dünya Bankası LPI 2012 Raporu

3.1.6. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi ve Bölgesel Kalkınma

Bölgesel kalkınma politikaları arasında yer alan sanayileşmenin sağlanmasıyla birlikte üretilen ürünlerin özellikle ihracatla dış pazarlara ulaştırılabilmesi büyük önem taşımaktadır. İhracat geliştikçe lojistik sektörünün önemi de ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de bölgesel kalkınmanın sağlanabilmesinde lojistik hizmetlerin itici bir güç olabilmesi için de Türkiye'nin lojistik sisteminin etkinliğini bir bütün olarak arttırılması gerekmektedir. Bu amaçla, lojistik büyümeyi ve kaliteyi ölçen Lojistik Performans Endeksi göstergeleri yön belirleme açısından önemli bir yere sahip olmaktadır. Böylelikle istihdam ve gelişme desteklenerek ekonomiyi güçlendirmede etkili olunacak ve bölgesel kalkınma için katkıda bulunmuş olunacaktır.

BÖLÜM 4

LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ İLE LOJİSTİK FAALİYETLERİN BÖLGESEL KALKINMA AÇISINDAN İNCELENMESİ (UYGULAMA ÇALIŞMASININ DEĞERLENDİRİLMESİ)

Bu bölümde, birinci, ikinci ve üçüncü bölümlerde açıklanan teorik bilgileri desteklemek amacıyla uygulama çalışmasına yer verilmiştir. Dünya Bankası'nın yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi" kaynak alınarak Türkiye'de yer alan 12 kalkınma bölgesine yönelik iki anket hazırlanmıştır. Anketlerden ilki Lojistik hizmet alan firmalara yönelik olurken ikincisi lojistik hizmet veren firmalara yönelik hazırlanmıştır. Her iki ankette araştırmanın amaçları doğrultusunda anlamlı bilgiler elde edilebilmesi için oluşturulan hipotezler, SPSS 17 (Statistical Package for Social Sciences) programı kullanılarak istatistiki analizler ile test edilmiştir. Son olarak da, araştırmadan çıkan sonuçlar değerlendirilerek öneriler ortaya koyulmuştur.

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Bu araştırmanın amacı; bölgesel kalkınma ile kalkınma bölgelerindeki lojistik performans arasındaki ilişki düzeyinin ortaya çıkarılmasıdır.

Lojistik faaliyetler üretim yapan işletmeler için önemli bir konumu olan ve önemli fonksiyonları bünyesinde bulunduran süreçler dizisinden oluşmaktadır. Lojistik faaliyetler, işletmelerin gelir ve maliyet düzeyleri üzerine doğrudan etki

yapmasıyla birlikte üretmiş oldukları ürünlerin pazarlara ulaştırılmasına ve nihayetinde tüketiciye ulaştırılmasında önemli bir rol üstlenmektedir. Başka bir bakış açısıyla da lojistik faaliyetler, yatırımlar içinde büyük öneme sahip olup yatırım yapılmadan önce yapılan fizibilite çalışmalarında lojistik altyapı yeterliliği de önemlidir. Bu araştırmada bölgesel kalkınma için verilecek teşviklerle ve ya teşviksiz olarak yapılacak endüstriyel yatırımlarda lojistik faaliyetlerin önemi ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

4.2. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI

Araştırmanın ana kütlesi; Türkiye’de faaliyet gösteren lojistik firmaları ile ithalat ve ihracat yapan veya üretim yapan ve ürettiği ürünü ihraç eden firmalar oluşturmaktadır. Bu kapsam doğrultusunda Türkiye’de yer alan 350 Sanayi ve Ticaret Odası ile Türkiye İhracatçılar Meclisi bünyesinde bulunan 13 İhracatçılar Birliklerinden bölgelerinde faaliyet gösteren lojistik firmalarının iletişim bilgileri ile ithalat ve ihracat yapan veya üretim yapan ve ürettiği ürünü ihraç eden firmaların iletişim bilgileri talep edildi. Bu talep doğrultusunda gelen cevaplar ile 665 lojistik hizmet veren firma ile 12794 lojistik hizmet alan firma belirlenmiş olup örneklem seçimine geçilmiştir.

Örneklem seçimini ana kütle içerisinde yer alan ve Türkiye’de faaliyet gösteren ve Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından ticari amaçla lojistik işletmeciliği yapan gerçek ve tüzel kişilere verilen L1 ve L2 yetki belgesine sahip lojistik firmaları ile her yıl İSO tarafından belirlenen Türkiye’nin ilk beş yüz büyük üretim işletmesi (üretim yapan ve ürettiği ürünü ihraç eden firma olması

nedeniyle) oluşturmaktadır. Bu kapsam doğrultusunda lojistik hizmet veren firmaların belirlenmesi için Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nden L1 ve L2 hizmet belgesine sahip firmaların iletişim bilgileri, lojistik hizmet alan firmaların belirlenmesi için de İstanbul Sanayi Odası'ndan ilk beş yüze giren üretim yapan ve ürettiği ürünü ihraç eden firmaların iletişim bilgileri talep edildi. Bu talep doğrultusunda gelen cevaplar ile 183 lojistik hizmet veren firma ile 500 lojistik hizmet alan firma belirlenmiş olup araştırma planı hazırlanarak uygulamaya koyulmuştur.

4.3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırma yönteminin belirlenmesinde konuyla ilgili yerli ve yabancı kaynaklar taranarak bu konuda en uygun kaynağın Dünya Bankası tarafından yapılan ve 2007, 2010 ve 2012 yıllarında yayınlanan “Lojistik Performans Endeksi” anket soruları olduğu ve bu anket soruları esas alınarak Türkiye’de Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesine yönelik düzenlenerek uygun bir anket haline getirilmesine karar verilmiştir.

Anket yönteminin seçilme nedeni ise algıların ve doğal sürecindeki seyrin gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik olarak nitel bir sürecin izlendiği araştırma türü olan nitel araştırma yöntemi kapsamında olmasından dolayıdır.

Anket soruları hazırlandıktan sonra ise ön pilot çalışmasına karar verilmiş olup bunun içinde derinlemesine mülakat tekniği kullanılmıştır. Buradaki amaç ilgili

kişilerin eleştiri ve düşüncelerine doğrudan ulaşarak ankette gerekli değişiklikleri yapabilmektir.

Ayrıca araştırmada elde edilen bulguların geçerlilik ve güvenilirliğini artırmak için gözlem ve doküman incelemesi de yapılarak veri çeşitlemesi yoluna gidilmiştir. Araştırmada veri analiz yöntemi olarak betimsel analiz kullanılmıştır. Burada ki amaç, elde edilen bulguların ayrıntılı bir biçimde betimlendikten sonra bu bulgularla ilgili yorum ve açıklamaların yapılmasıdır.

4.3.1. Ön (Pilot) Araştırma

Hazırlanan anket sorularının geçerliliğinin test edilmesi ve cevaplanan sorularda yanlış algılamaların oluşmasını önlemek için ve anlamlı sonuçların elde edilebilmesine yönelik ön araştırma yapılmasına karar verilmiştir. Ön araştırmanın sağlıklı yürütülebilmesi ve sonradan yapılacak anket çalışmalarında da başarılı olunabilmesi için hem lojistik hizmet veren firmalar arasından hem de lojistik hizmet alan firmalar arasından sektöründe öncü niteliğinde olan 3'er firma belirlenmiştir.

4.3.2. Ön (Pilot) Araştırmanın Test Edilmesi ve iyileştirme

Belirlenen 3'er firmanın hem lojistik hizmet veren firmalar arasından olması hem de lojistik hizmet alan firmalar arasında olmasından dolayı ön araştırmanın test edilmesi iki etapta yapılmasına karar verilmiştir.

İlk etapta belirlenen lojistik hizmet veren firmalardan hem L1 hem de L2 yetki belgesine sahip olmasıyla birlikte doğru sonuçların elde edilebilmesi için de anketin üst düzey yöneticiler tarafından cevaplanması son derece önemlidir. Bu kapsamda Alışan grup şirketlerine bağlı Alışan Uluslararası Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürüyle, Dinçer Lojistik A.Ş. Genel Müdürüyle ve Ekol Lojistik A.Ş. Kontrat Lojistik Müdürüyle yapılan yüz yüze görüşmeler sonrasında anket sorularında iyileştirmeler yapılmıştır.

İkinci etapta ise İstanbul Sanayi Odasının 2011 yılına ait belirlemiş olduğu Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu arasından belirlenen lojistik hizmet alan firmaların lojistik departman müdürleriyle¹ yapılan görüşmeler sonrasında anket sorularında yer alan bazı soru cümlelerinde yanlış anlaşılmalarda neticesinde kelime düzenlemeleri yapılarak ankete son şekli verilip anket gönderimine başlanmıştır.

4.4. ÖRNEKLEM SEÇİMİ ve VERİ TOPLAMA

Türkiye'de faaliyet gösteren L1 ve L2 hizmet belgesine sahip lojistik firmaları ile İSO tarafından belirlenen ilk beş yüz üretim yapan ve ürettiği ürünü ihraç eden firmalar oluşturmaktadır. Bu kapsam doğrultusunda Türkiye'de yer alan 183 lojistik hizmet veren firma ile 500 lojistik hizmet alan firma belirlenmiş olup bu firmalar örneklem kümesini oluşturmaktadır. Tespit edilen örneklem kümesinden anlamlı sonuçlar elde edilebilmesi için özellikle L1 ve L2 hizmet belgesine sahip lojistik hizmet veren firmalar örneklem küleye dahil edilmiştir.

¹ Yapılan yüz yüze görüşmelerde şirket isimlerinin gizli tutulma isteği nedeniyle firma isimleri belirtilmemiştir.

Aşağıda \pm %10 örnekleme hatası ve incelenen olayın görülüş sıklığının 0,8 ve olayın görülmemiş sıklığının 0,2 olduğu durumda, hedef kütledeki örnek sayısına göre örnekleme girecek örnek sayısının ne kadar olması gerektiği gösterilmektedir. Araştırmanın örneklemini 500 üretim işletmesi ve 183 lojistik firması oluşturmaktadır. Ancak 500 üretim işletmesinden 13'nün Kamu kuruluşu olması nedeniyle bilgi paylaşımında bulunmamışlardır ve 18 işletmesinde iletişim bilgisine ulaşılamamasından dolayı toplamda 31 firma örneklemden çıkartılmıştır. Aşağıda gösterilen formül sonucunda 54 üretim işletmesinden ve 42 lojistik firmasından cevap alınması durumunda anlamlı bilgiler elde edilebileceği görülmektedir.

Tablo 4. 1 Hedef Kitle ve Hata Düzeyleri İçin İhtiyaç Duyulan Örneklem

Hedef Kitle Büyüküğü (N)	$\alpha = 0,05$ için örneklem büyüklükleri					
	\pm %3 örnekleme hatası (d)		\pm %5 örnekleme hatası (d)		\pm %10 örnekleme hatası (d)	
	p = 0,5 q = 0,5	p = 0,8 q = 0,2	p = 0,5 q = 0,5	p = 0,8 q = 0,2	p = 0,5 q = 0,5	p = 0,8 q = 0,2
100	92	87	80	71	49	38
250	203	183	152	124	70	49
500	341	289	217	165	81	55
750	441	358	254	185	85	57
1.000	516	406	278	198	88	58
2.500	748	537	333	224	93	60
5.000	880	601	357	234	94	61
10.000	964	639	370	240	95	61
25.000	1.023	665	378	244	96	61
50.000	1.045	674	381	245	96	61
100.000	1.056	678	383	245	96	61
1.000.000	1.066	682	384	246	96	61
100.000.000	1.067	683	384	246	96	61

Kaynak: BAŞ, 2006

Yukarıdaki tablo 25'te belirtilen örneklem büyüklüklerinin belirlenmesinde

$$n = \frac{Nt^2pq}{d^2(N-1)} + t^2pq$$

kullanılan formül ise, hedef kitledeki birey sayısının bilindiği durumda formülü kullanılır.

Formülde kullanılan simgeler ise;

N: Hedef kitledeki birey sayısı,

n: Örneklem alınacak birey sayısı,

p: İncelenen olayın görülüş sıklığı (gerçekleşme olasılığı)

q: İncelenen olayın görülme sıklığı

t: Belirli anlamlılık düzeyinde, tablosuna bakılarak bulunan teorik değer,

d: olayın görülüş sıklığına göre kabul edilen \pm örneklem hatasını temsil etmektedir (BAŞ, 2006).

4.5. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI

Araştırma, Türkiye geneline dağılmış şekilde bulunan işletmeler üzerinde yapılacağından dolayı yüz yüze görüşme olanağı bulunamamıştır. Ayrıca, yüksek lisans ve doktora tezleri ile akademik çalışmalar konusunda uygulama sahası olarak genellikle İSO tarafından belirlenen ilk ve ikinci beş yüz büyük işletmenin seçilmiş olması, işletme yöneticilerinin gönderilen anketleri yanıtlamamasına neden olmaktadır. Bu nedenle, anketlerin geri dönme oranlarında düşüşler yaşanmaktadır.

4.6. ELDE EDİLEN BİLGİ VE BULGULARIN ANALİZİ

4.6.1. Toplanan Araştırma Verilerinin Analizi

Lojistik hizmet veren firmalardan ve lojistik hizmet alan firmalardan toplanan verilerin analizinde ilk önce frekans dağılımları kontrol edildikten sonra güvenilirlik analizi yapılmıştır. Bulunan değerlerin güvenilir nitelikte olması durumunda korelasyon analizi yapılmış çıkan sonuçların ardından hizmet alan firmalardan alınan veriler ile hizmet veren firmalardan elde edilen verileri karşılaştırılması için *t*-Testi

yapılmıştır. Ve en sonunda lojistik hizmet alan firmalardan ve lojistik hizmet veren firmalardan elde edilen bölgesel kalkınma verileri ile SEGE verileri arasında korelasyon analizi yapılmıştır.

4.6.1.1. Eksik Verilerin Tamamlanması

Belirlenen 183 lojistik hizmet veren firmaya ve 469 lojistik hizmet alan firmaya elektronik posta yoluyla anketler gönderilmiş olup geri dönüş beklentilerin çok altında kalmıştır. Lojistik hizmet veren firmalardan 11 tanesi, lojistik hizmet alan firmalardan ise 14 tanesi anketleri cevaplaması üzerine cevap vermeyen firmalara tekrar elektronik posta yoluyla anketler gönderilmiştir. 2. gönderimin sonunda lojistik hizmet veren firmalardan 3 tanesinin daha ve lojistik hizmet alan firmalardan da 11 tanesinin daha anketleri cevaplaması üzerine cevap vermeyen firmalarla iletişime geçilerek tekrar anketi cevaplandırmaları istenmiştir. Görüşme sonrası gelen anketlerle birlikte lojistik hizmet veren firmalardan gelen toplam anket sayısı 50, lojistik hizmet alan firmalardan gelen toplam anket sayısı ise 64 olmuştur. Örneklem kütle belirlenirken yapılan hesaplamalar sonucunda 55 lojistik hizmet alan firmadan ve 42 lojistik hizmet veren firmadan cevap alınması durumunda anlamlı bilgiler elde edilebileceğinin tespit edilmesi üzerine elde edilen verilerin yeterli olacağı kararı verilerek toplanan verilerin analiz edilmesine başlanmıştır.

4.6.2. Demografik Değişkenlere İlişkin Dağılımlar

4.6.2.1. Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Demografik Değişkenlere İlişkin Dağılımlar

Lojistik hizmet veren firmalardan elde edilen verilerin hepsi geçerlilik testine tutulmuş ve tablo 4.2’de görüleceği üzere geçersiz veri çıkmamıştır.

Tablo 4. 2 Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Demografik Değişkenlere İlişkin İstatistikler

Veri Sayısı	Firma Merkezinin Bulunduğu İl	Firma Çalışanlarının Sayısı	Firmanın Yıllık Cirosu Cinsi	Firmanın Yıllık Cirosu
Geçerli	50	50	50	50
Geçersiz	0	0	0	0

Lojistik hizmet veren firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların firma merkezlerinin bulunduğu illerin dağılımı, frekansları, illerin yüzdeler payları ile kümülatif yüzdeleri tablo 4.3’de gösterilmiştir. Tablo 4.3’den de görüleceği üzere lojistik hizmet veren firmaların çoğunluğu İstanbul’da yer almaktadır.

Tablo 4. 3 Lojistik Hizmet Veren Firmaların Firma Merkezinin Bulunduğu İller

Firma Merkezinin Bulunduğu İller	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Ankara	1	2,0	2,0	2,0
Artvin	2	4,0	4,0	6,0
Balıkesir	1	2,0	2,0	8,0
Bolu	1	2,0	2,0	10,0
Bursa	8	16,0	16,0	26,0
Çanakkale	1	2,0	2,0	28,0

Çorum	1	2,0	2,0	30,0
Edirne	1	2,0	2,0	32,0
Gaziantep	3	6,0	6,0	38,0
İçel	3	6,0	6,0	44,0
İstanbul	16	32,0	32,0	76,0
İzmir	1	2,0	2,0	78,0
Kayseri	1	2,0	2,0	80,0
Kocaeli	2	4,0	4,0	84,0
Kütahya	1	2,0	2,0	86,0
Manisa	1	2,0	2,0	88,0
Rize	1	2,0	2,0	90,0
Sakarya	1	2,0	2,0	92,0
Samsun	1	2,0	2,0	94,0
Tekirdağ	1	2,0	2,0	96,0
Trabzon	1	2,0	2,0	98,0
Şırnak	1	2,0	2,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Lojistik hizmet veren firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmalarda çalışan yönetici, idari, mavi yaka, beyaz yaka ve taşeron çalışanları da dahil olmak üzere lojistik hizmet veren firmalarda çalışanların sayısı ve dağılımı, frekansları, illerin yüzdeleri ile kümülatif yüzdeleri tablo 4.4’de gösterilmiştir.

Tablo 4. 4 Lojistik Hizmet Veren Firmaların Çalışanlarının Sayısı

Çalışan Sayısı	Frekans	Yüzdeleri	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
5	1	2,0	2,0	2,0
6	1	2,0	2,0	4,0
11	1	2,0	2,0	6,0
12	2	4,0	4,0	10,0
13	2	4,0	4,0	14,0

14	1	2,0	2,0	16,0
16	3	6,0	6,0	22,0
17	2	4,0	4,0	26,0
20	1	2,0	2,0	28,0
21	1	2,0	2,0	30,0
24	2	4,0	4,0	34,0
25	1	2,0	2,0	36,0
27	1	2,0	2,0	38,0
28	1	2,0	2,0	40,0
30	2	4,0	4,0	44,0
32	1	2,0	2,0	46,0
38	1	2,0	2,0	48,0
40	2	4,0	4,0	52,0
43	1	2,0	2,0	54,0
45	2	4,0	4,0	58,0
50	1	2,0	2,0	60,0
70	2	4,0	4,0	64,0
80	1	2,0	2,0	66,0
90	1	2,0	2,0	68,0
100	2	4,0	4,0	72,0
118	1	2,0	2,0	74,0
120	1	2,0	2,0	76,0
130	1	2,0	2,0	78,0
200	2	4,0	4,0	82,0
260	1	2,0	2,0	84,0
300	1	2,0	2,0	86,0
600	2	4,0	4,0	90,0
650	1	2,0	2,0	92,0
1733	1	2,0	2,0	94,0
3796	1	2,0	2,0	96,0
4000	1	2,0	2,0	98,0
4400	1	2,0	2,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Lojistik hizmet veren firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların yıllık ciro türlerinin dağılımı, frekansları, ciro türlerinin yüzdeleri payları ile kümülatif yüzdeleri 4.5’da gösterilmiştir. Cevap veren firmalardan % 66’sının ciro türü Türk Lirası olup, % 14’ü Avro’dur.

Tablo 4. 5 Lojistik Hizmet Veren Firmaların Yıllık Ciro Türü

Yıllık Ciro Türü	Frekans	Yüzdeleri	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
TL	33	66,0	66,0	66,0
USD	3	6,0	6,0	72,0
EURO	14	28,0	28,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Lojistik hizmet veren firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların yıllık cirolarının dağılımı, frekansları, ciro aralıklarının yüzdeleri payları ile kümülatif yüzdeleri tablo 4.6’da gösterilmiştir.

Tablo 4. 6 Lojistik Hizmet Veren Firmaların Yıllık Ciro

Yıllık Ciro	Frekans	Yüzdeleri	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
10.000 - 20.000	1	2,0	2,0	2,0
70.001 - 100.000	2	4,0	4,0	6,0
100.001 - 200.000	1	2,0	2,0	8,0
500.001 - 1.000.000	11	22,0	22,0	30,0
1.000.001 - 3.000.000	9	18,0	18,0	48,0
3.000.001 - 5.000.000	2	4,0	4,0	52,0
5.000.001 - 10.000.000	4	8,0	8,0	60,0
10.000.001 - 20.000.000	7	14,0	14,0	74,0
20.000.001 - 50.000.000	5	10,0	10,0	84,0
> 50.000.000	8	16,0	16,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Türkiye’de Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesine ilişkin olarak aşağıda her bir kalkınma bölgesine ait tablo bulunmaktadır. Bu tablolarda lojistik hizmet veren firmalara yöneltilen anket sorularından gelen cevaplar neticesinde kalkınma bölgelerinde faaliyette bulunup bulunmadıklarının cevabı yer almakla birlikte yüzdeleri ve kümülatif yüzdeler yer almaktadır. Lojistik hizmet veren firmaların en çok hizmet verdiği bölge İstanbul olurken en az hizmet verilen bölge TRB bölgesi olmuştur. Buradaki en büyük etken Türkiye’de iç ve dış ticaretinin ağırlıklı olarak İstanbul’dan gerçekleşiyor olmasıdır. TRC Bölgesinin diğer doğu Anadolu bölgelerine göre yüksek olmasının nedeni ise ticaret hacmi yüksek Gaziantep ilinin bu bölge sınırları içerisinde yer almasıdır.

Tablo 4. 7 TR1 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	45	90,0	90,0	90,0
Hayır	5	10,0	10,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 8 TR2 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	31	62,0	62,0	62,0
Hayır	19	38,0	38,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 9 TR3 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	33	66,0	66,0	66,0
Hayır	17	34,0	34,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 10 TR4 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	32	64,0	64,0	64,0
Hayır	18	36,0	36,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 11 TR5 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	24	48,0	48,0	48,0
Hayır	26	52,0	52,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 12 TR6 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	24	48,0	48,0	48,0
Hayır	26	52,0	52,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 13 TR7 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	15	30,0	30,0	30,0
Hayır	35	70,0	70,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 14 TR8 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	11	22,0	22,0	22,0
Hayır	39	78,0	78,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 15 TR9 Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	11	22,0	22,0	22,0
Hayır	39	78,0	78,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 16 TRA Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	11	22,0	22,0	22,0
Hayır	39	78,0	78,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 17 TRB Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	10	20,0	20,0	20,0
Hayır	40	80,0	80,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 18 TRC Kalkınma Bölgesinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı

Hizmet Verme	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	15	30,0	30,0	30,0
Hayır	35	70,0	70,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 19 Lojistik Hizmet Veren Firma Sayılarına Göre Kalkınma Bölgelerinin Sıralaması

Kalkınma Bölgeleri	Kalkınma Bölgelerinde Lojistik Hizmet Veren Firmaların Sayısı
TR1 İstanbul	45
TR3 Ege	33
TR4 Doğu Marmara	32
TR2 Batı Marmara	31
TR5 Batı Anadolu	24
TR6 Akdeniz	24

Tablo 4.19 Lojistik Hizmet Veren Firma Sayılarına Göre Kalkınma Bölgelerinin Sıralaması (Devam)	
TR7 Orta Anadolu	15
TRC Güneydoğu Anadolu	15
TR8 Batı Karadeniz	11
TR9 Doğu Karadeniz	11
TRA Kuzeydoğu Anadolu	11
TRB Ortadoğu Anadolu	10

Lojistik hizmet veren firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların hangi düzeyde ve hangi taşıma modu kullanarak yaptıklarının veya yapmadıklarının frekansları, yüzdeleri payları ile kümülatif yüzdeleri aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir. Yapılan taşıma modlarında özellikle kentsel, bölgesel ve ulusal düzeyde karayolu taşımacılığı tercih edilirken, uluslararası taşımacılıkta ise karayolu ile birlikte denizyolu taşımacılığının da tercih edildiği görülmektedir. Hiç tercih edilmeyen taşıma türü ise bulunmamaktadır.

Tablo 4. 20 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Karayolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeleri	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	23	46,0	46,0	46,0
Yapılmıyor	27	54,0	54,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 21 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Denizyolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeleri	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	4,0	4,0	4,0
Yapılmıyor	48	96,0	96,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 22 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Hava yolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeleri	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	1	2,0	2,0	2,0
Yapılmıyor	49	98,0	98,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 23 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Demiryolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	4,0	4,0	4,0
Yapılmıyor	48	96,0	96,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 24 Yapılan Taşıma Türleri (Kentsel Karma)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	4,0	4,0	4,0
Yapılmıyor	48	96,0	96,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 25 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Karayolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	38	76,0	76,0	76,0
Yapılmıyor	12	24,0	24,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 26 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Denizyolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	5	10,0	10,0	10,0
Yapılmıyor	45	90,0	90,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 27 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Havayolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	4,0	4,0	4,0
Yapılmıyor	48	96,0	96,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 28 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Demiryolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	4,0	4,0	4,0
Yapılmıyor	48	96,0	96,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 29 Yapılan Taşıma Türleri (Bölgesel Karma)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	4	8,0	8,0	8,0
Yapılmıyor	46	92,0	92,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 30 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Karayolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	42	84,0	84,0	84,0
Yapılmıyor	8	16,0	16,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 31 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Denizyolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	6	12,0	12,0	12,0
Yapılmıyor	44	88,0	88,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 32 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Havayolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	5	10,0	10,0	10,0
Yapılmıyor	45	90,0	90,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 33 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Demiryolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	5	10,0	10,0	10,0
Yapılmıyor	45	90,0	90,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 34 Yapılan Taşıma Türleri (Ulusal Karma)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	8	16,0	16,0	16,0
Yapılmıyor	42	84,0	84,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 35 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Karayolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	39	78,0	78,0	78,0
Yapılmıyor	11	22,0	22,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 36 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Denizyolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	24	48,0	48,0	48,0
Yapılmıyor	26	52,0	52,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 37 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Havayolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	11	22,0	22,0	22,0
Yapılmıyor	39	78,0	78,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 38 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Demiryolu)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	7	14,0	14,0	14,0
Yapılmıyor	43	86,0	86,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 39 Yapılan Taşıma Türleri (Uluslararası Karma)

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	13	26,0	26,0	26,0
Yapılmıyor	37	74,0	74,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Lojistik hizmet veren firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların Batı Avrupa'ya, Doğu Avrupa'ya, Orta Asya'ya, Kuzey Afrika'ya, Orta ve Güney Afrika'ya, Orta Doğu'ya, Kuzey Amerika'ya, Güney Amerika'ya ve Uzakdoğu'ya faaliyette bulunma durumları frekansları, yapılıp

yapılmama durumlarının yüzdelerle payları ile kümülatif yüzdeleri aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir. Ankete katılan firmalardan 2 tanesi ulusal düzeyde hizmet verdiğinden dolayı yukarıda belirtilen 9 bölgeye hizmet vermemektedir.

Tablo 4. 40 Batı Avrupa'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	34	68,0	68,0	68,0
Yapılmıyor	14	28,0	28,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 41 Doğu Avrupa'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	30	60,0	60,0	60,0
Yapılmıyor	18	36,0	36,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 42 Orta Asya'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	23	46,0	46,0	46,0
Yapılmıyor	25	50,0	50,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 43 Kuzey Afrika'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	14	28,0	28,0	28,0
Yapılmıyor	34	68,0	68,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 44 Orta ve Güney Afrika'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	12	24,0	24,0	24,0
Yapılmıyor	36	72,0	72,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 45 Orta Doğu'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	18	36,0	36,0	36,0
Yapılmıyor	30	60,0	60,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 46 Kuzey Amerika'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	15	30,0	30,0	30,0
Yapılmıyor	33	66,0	66,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 47 Güney Amerika'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	13	26,0	26,0	26,0
Yapılmıyor	35	70,0	70,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

Tablo 4. 48 Uzakdoğu'ya yapılan lojistik faaliyetler

Yapılma Durumu	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	17	34,0	34,0	34,0
Yapılmıyor	31	62,0	62,0	96,0
Yurt Dışı Yok	2	4,0	4,0	100,0
Toplam	50	100,0	100,0	

4.6.2.2. Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Demografik Değişkenlere İlişkin Dağılımlar

Lojistik hizmet alan firmalardan elde edilen verilerin hepsi geçerlilik testine tutulmuş ve Tablo 4.49’da görüleceği üzere geçersiz veri çıkmamıştır.

Tablo 4. 49 Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Demografik Değişkenlere İlişkin İstatistikler

	Firma Merkezinin Bulunduğu İl	Firma Çalışanlarının Sayısı	Firmanın Yıllık Cirosu Cinsi	Firmanın Yıllık Cirosu
Geçerli Veri	64	64	64	64
Geçersiz Veri	0	0	0	0

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların firma merkezlerinin bulunduğu illerin dağılımı, frekansları, illerin yüzdeler payları ile kümülatif yüzdeleri tablo 74’te gösterilmiştir. Tablo 4.50’den de görüleceği üzere lojistik hizmet veren firmaların çoğunluğu İstanbul’da yer almaktadır.

Tablo 4. 50 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Firma Merkezinin Bulunduğu İller

Firma Merkezinin Bulunduğu İller	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Ankara	4	6,3	6,3	6,3
Antalya	2	3,1	3,1	9,4
Bursa	1	1,6	1,6	10,9
Çorum	1	1,6	1,6	12,5
Eskişehir	2	3,1	3,1	15,6
Gaziantep	3	4,7	4,7	20,3
İçel	2	3,1	3,1	23,4
İstanbul	35	54,7	54,7	78,1

İzmir	1	1,6	1,6	79,7
Kayseri	1	1,6	1,6	81,3
Kocaeli	8	12,5	12,5	93,8
Konya	1	1,6	1,6	95,3
Malatya	1	1,6	1,6	96,9
Samsun	1	1,6	1,6	98,4
Trabzon	1	1,6	1,6	100,0
Total	64	100,0	100,0	

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmalarda çalışan yönetici, idari, mavi yaka, beyaz yaka ve taşeron çalışanları da dahil olmak üzere lojistik hizmet alan firmalarda çalışanların sayısı ve dağılımı, frekansları, illerin yüzdeleri ile kümülatif yüzdeleri Tablo 4.51’de gösterilmiştir.

Tablo 4. 51 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Çalışanlarının Sayısı

Çalışan Sayısı	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
40	1	1,6	1,6	1,6
41	1	1,6	1,6	3,1
45	1	1,6	1,6	4,7
53	1	1,6	1,6	6,3
55	1	1,6	1,6	7,8
60	2	3,1	3,1	10,9
90	1	1,6	1,6	12,5
100	4	6,3	6,3	18,8
110	1	1,6	1,6	20,3
115	1	1,6	1,6	21,9
120	1	1,6	1,6	23,4
125	3	4,7	4,7	28,1
126	2	3,1	3,1	31,3
140	1	1,6	1,6	32,8

141	1	1,6	1,6	34,4
150	5	7,8	7,8	42,2
178	1	1,6	1,6	43,8
200	1	1,6	1,6	45,3
250	2	3,1	3,1	48,4
255	1	1,6	1,6	50,0
280	2	3,1	3,1	53,1
300	2	3,1	3,1	56,3
345	1	1,6	1,6	57,8
350	2	3,1	3,1	60,9
352	1	1,6	1,6	62,5
375	1	1,6	1,6	64,1
400	1	1,6	1,6	65,6
420	1	1,6	1,6	67,2
426	2	3,1	3,1	70,3
453	1	1,6	1,6	71,9
500	1	1,6	1,6	73,4
625	1	1,6	1,6	75,0
810	1	1,6	1,6	76,6
846	2	3,1	3,1	79,7
850	2	3,1	3,1	82,8
1000	2	3,1	3,1	85,9
1100	1	1,6	1,6	87,5
1200	2	3,1	3,1	90,6
1250	1	1,6	1,6	92,2
1500	1	1,6	1,6	93,8
2000	2	3,1	3,1	96,9
7000	2	3,1	3,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların yıllık ciro türlerinin dağılımı, frekansları, ciro türlerinin

yüzdeler payları ile kümülatif yüzdeleri Tablo 4.52’de gösterilmiştir. Cevap veren firmalardan % 39,1’inin ciro türü Türk Lirası olup, % 34,4’ü Avro, % 26,6’sı da Amerikan Doları’dır.

Tablo 4. 52 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Yıllık Ciro Cinsi

Ciro Türü	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
TL	25	39,1	39,1	39,1
USD	17	26,6	26,6	65,6
EURO	22	34,4	34,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların yıllık cirolarının dağılımı, frekansları, ciro aralıklarının yüzdeler payları ile kümülatif yüzdeleri Tablo 4.53’de gösterilmiştir.

Tablo 4. 53 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Yıllık Ciro Cinsi

Ciro Aralıkları	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
500.001 - 1.000.000	5	7,8	7,8	7,8
1.000.001 - 3.000.000	2	3,1	3,1	10,9
3.000.001 - 5.000.000	3	4,7	4,7	15,6
5.000.001 - 10.000.000	3	4,7	4,7	20,3
10.000.001 - 20.000.000	1	1,6	1,6	21,9
20.000.001 - 50.000.000	17	26,6	26,6	48,4
> 50.000.000	33	51,6	51,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Türkiye’de Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesine ilişkin olarak aşağıda her bir kalkınma bölgesine ait tablo bulunmaktadır. Bu tablolarda lojistik hizmet alan firmalara yöneltilen anket sorularından gelen cevaplar neticesinde

kalkınma bölgelerinde faaliyette bulunup bulunmadıklarının cevabı yer almakla birlikte yüzdeleri ve kümülatif yüzdeler de yer almaktadır. Lojistik hizmet alan firmaların en çok hizmet verdiği bölge TR1 ile İstanbul olurken en az hizmet verilen bölgeler ise TRA ve TRB bölgeleri olmuştur. Buradaki en büyük etken Türkiye’de iç ve dış ticaretinin ağırlıklı olarak İstanbul’dan gerçekleşiyor olmasıdır. TRC bölgesinin TRA ve TRB bölgelerinden daha fazla olmasının nedeni ise bir sanayi kenti olan Gaziantep’in TRC bölgesinde olmasındandır.

Tablo 4. 54 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR1)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	56	87,5	87,5	87,5
Hayır	8	12,5	12,5	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 55 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR2)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	37	57,8	57,8	57,8
Hayır	27	42,2	42,2	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 56 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR3)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	36	56,3	56,3	56,3
Hayır	28	43,8	43,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 57 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR4)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	40	62,5	62,5	62,5
Hayır	24	37,5	37,5	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 58 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR5)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	31	48,4	48,4	48,4
Hayır	33	51,6	51,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 59 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR6)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	33	51,6	51,6	51,6
Hayır	31	48,4	48,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 60 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR7)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	25	39,1	39,1	39,1
Hayır	39	60,9	60,9	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 61 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR8)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	24	37,5	37,5	37,5
Hayır	40	62,5	62,5	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 62 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TR9)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	20	31,3	31,3	31,3
Hayır	44	68,8	68,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 63 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TRA)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	14	21,9	21,9	21,9
Hayır	50	78,1	78,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 64 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TRB)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	14	21,9	21,9	21,9
Hayır	50	78,1	78,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 65 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Faaliyette Bulunduğu Kalkınma Bölgesi (TRC)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Evet	22	34,4	34,4	34,4
Hayır	42	65,6	65,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4.66'de bakıldığında lojistik hizmet alan firma sayılarına göre kalkınma bölgelerinin sıralanmasın da TR1 bölgesi ilk sırada yer alırken en son sırayı TRA ve TRB bölgesi almaktadır.

Tablo 4. 66 Lojistik Hizmet Alan Firma Sayılarına Göre Kalkınma Bölgelerinin Sıralaması

Kalkınma Bölgeleri	Kalkınma Bölgelerinde Lojistik Hizmet Alan Firmaların Sayısı
TR1 İstanbul	56
TR4 Doğu Marmara	40
TR2 Batı Marmara	37
TR3 Ege	36
TR6 Akdeniz	33
TR5 Batı Anadolu	31
TR7 Orta Anadolu	25
TR8 Batı Karadeniz	24
TRC Güneydoğu Anadolu	22
TR9 Doğu Karadeniz	20
TRA Kuzeydoğu Anadolu	14
TRB Ortadoğu Anadolu	14

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre firmaların kullandıkları lojistik hizmetlerin dış kaynak kullanımına göre dağılımı, frekansları, yüzdeler ile kümülatif yüzdeleri aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir. Lojistik faaliyetlerden taşıma ve nakliyat, depolama, gümrükleme, antrepo, paketleme ve katma değerli işlemler, envanter ve stok yönetimi, sigorta, sipariş yönetimi ve müşteri hizmetleri, muayene ve gözetim faaliyetlerinde kendi imkanlarıyla yapma, dış kaynak kullanma, hem kendi yapma hem de dış kaynak kullanma veya ilgili lojistik faaliyeti yapmama durumuna göre değerlendirilmiştir.

Tablo 4. 67 Taşıma / Nakliyat Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	7	10,9	10,9	10,9
Dış Kaynak Kullanıyorum	49	76,6	76,6	87,5
Her ikisinde	8	12,5	12,5	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 68 Depolama Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	39	60,9	60,9	60,9
Dış Kaynak Kullanıyorum	11	17,2	17,2	78,1
Her ikisinde	12	18,8	18,8	96,9
Hiçbiri	2	3,1	3,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 69 Gümrükleme Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	4	6,3	6,3	6,3
Dış Kaynak Kullanıyorum	52	81,3	81,3	87,5
Her ikisinde	2	3,1	3,1	90,6
Hiçbiri	6	9,4	9,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 70 Antrepo Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	2	3,1	3,1	3,1
Dış Kaynak Kullanıyorum	46	71,9	71,9	75,0
Her ikisinde	6	9,4	9,4	84,4
Hiçbiri	10	15,6	15,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 71 Katma Değerli İşlemlerde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	46	71,9	71,9	71,9
Dış Kaynak Kullanıyorum	10	15,6	15,6	87,5
Her ikisinde	2	3,1	3,1	90,6
Hiçbiri	6	9,4	9,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 72 Envanter / Stok Yönetiminde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	56	87,5	87,5	87,5
Dış Kaynak Kullanıyorum	2	3,1	3,1	90,6
Hiçbiri	6	9,4	9,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 73 Sigortalama Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	4	6,3	6,3	6,3
Dış Kaynak Kullanıyorum	54	84,4	84,4	90,6
Her ikisinde	2	3,1	3,1	93,8
Hiçbiri	4	6,3	6,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 74 Sipariş Yönetimi / Müşteri Hizmetleri Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	58	90,6	90,6	90,6
Dış Kaynak Kullanıyorum	2	3,1	3,1	93,8
Hiçbiri	4	6,3	6,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 75 Muayene ve Gözetim Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Kendi Yapma Durumu

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Kendim Yapıyorum	24	37,5	37,5	37,5
Dış Kaynak Kullanıyorum	27	42,2	42,2	79,7
Her ikisinde	7	10,9	10,9	90,6
Hiçbiri	6	9,4	9,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların sevkiyatlarını ve/veya tedariklerini hangi taşıma modu kullanarak yaptıklarının veya yapmadıklarının frekansları, yüzdeler payları ile kümülatif yüzdeleri aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir. Yapılan taşıma modlarında özellikle kentsel, bölgesel ve ulusal düzeyde karayolu taşımacılığı tercih edilirken, uluslararası taşımacılıkta ise karayolu ile birlikte denizyolu taşımacılığının tercih edildiği görülmektedir. Lojistik hizmet alan firmaların kentsel ve bölgesel olmak üzere denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılık türleri ile birlikte ulusal karma taşımacılık türünü de kullanmadıkları görülmektedir.

Tablo 4. 76 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Karayolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	43	67,2	67,2	67,2
Yapılmıyor	21	32,8	32,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 77 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Denizyolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılmıyor	64	100,0	100,0	100,0

Tablo 4. 78 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Havayolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılmıyor	64	100,0	100,0	100,0

Tablo 4. 79 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Demiryolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılmıyor	64	100,0	100,0	100,0

Tablo 4. 80 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Kentsel Karma)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	3,1	3,1	3,1
Yapılmıyor	62	96,9	96,9	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 81 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Karayolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	48	75,0	75,0	75,0
Yapılmıyor	16	25,0	25,0	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 82 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Denizyolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılmıyor	64	100,0	100,0	100,0

Tablo 4. 83 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Havayolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılmıyor	64	100,0	100,0	100,0

Tablo 4. 84 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Demiryolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılmıyor	64	100,0	100,0	100,0

Tablo 4. 85 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Bölgesel Karma)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	3,1	3,1	3,1
Yapılmıyor	62	96,9	96,9	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 86 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Karayolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	48	75,0	75,0	75,0
Yapılmıyor	16	25,0	25,0	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 87 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Denizyolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	3	4,7	4,7	4,7
Yapılmıyor	61	95,3	95,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 88 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Havayolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	11	17,2	17,2	17,2
Yapılmıyor	53	82,8	82,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 89 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Demiryolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	3	4,7	4,7	4,7
Yapılmıyor	61	95,3	95,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 90 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Ulusal Karma)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılmıyor	64	100,0	100,0	100,0

Tablo 4. 91 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Karayolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	46	71,9	71,9	71,9
Yapılmıyor	18	28,1	28,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 92 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Denizyolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	49	76,6	76,6	76,6
Yapılmıyor	15	23,4	23,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 93 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Havayolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	20	31,3	31,3	31,3
Yapılmıyor	44	68,8	68,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 94 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Demiryolu)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	3,1	3,1	3,1
Yapılmıyor	62	96,9	96,9	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 95 Lojistik Hizmet Alan Firmalarda Kullanılan Taşıma Türü (Uluslararası Karma)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	4	6,3	6,3	6,3
Yapılmıyor	60	93,8	93,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Sevkiyat tedarik zincirindeki maliyetlerde ve tedarik zamanlarında önemli tasarruflar getirebilen bir olgudur. Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların sevkiyat ve tedariklerini hangi bölgelerden ve ya bölgelere yaptıklarının veya yapmadıklarının frekansları, yüzdeler payları ile kümülatif yüzdeleri aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 4. 96 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR1 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	45	70,3	70,3	70,3
Yapılmıyor	19	29,7	29,7	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 97 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR2 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	30	46,9	46,9	46,9
Yapılmıyor	34	53,1	53,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 98 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR3 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	39	60,9	60,9	60,9
Yapılmıyor	25	39,1	39,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 99 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR4 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	36	56,3	56,3	56,3
Yapılmıyor	28	43,8	43,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 100 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR5 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	29	45,3	45,3	45,3
Yapılmıyor	35	54,7	54,7	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 101 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR6 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	38	59,4	59,4	59,4
Yapılmıyor	26	40,6	40,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 102 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR7 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	31	48,4	48,4	48,4
Yapılmıyor	33	51,6	51,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 103 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR8 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	21	32,8	32,8	32,8
Yapılmıyor	43	67,2	67,2	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 104 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR9 Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	23	35,9	35,9	35,9
Yapılmıyor	41	64,1	64,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 105 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRA Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	14	21,9	21,9	21,9
Yapılmıyor	50	78,1	78,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 106 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRB Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	16	25,0	25,0	25,0
Yapılmıyor	48	75,0	75,0	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 107 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRC Bölgesine Mal Gönderimi (Sevkiyat)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	28	43,8	43,8	43,8
Yapılmıyor	36	56,3	56,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 108 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR1 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	31	48,4	48,4	48,4
Yapılmıyor	33	51,6	51,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 109 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR2 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	10	15,6	15,6	15,6
Yapılmıyor	54	84,4	84,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 110 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR3 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	10	15,6	15,6	15,6
Yapılmıyor	54	84,4	84,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 111 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR4 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	11	17,2	17,2	17,2
Yapılmıyor	53	82,8	82,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 112 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR5 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	9	14,1	14,1	14,1
Yapılmıyor	55	85,9	85,9	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 113 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR6 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	4	6,3	6,3	6,3
Yapılmıyor	60	93,8	93,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 114 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR7 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	9	14,1	14,1	14,1
Yapılmıyor	55	85,9	85,9	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 115 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR8 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	3	4,7	4,7	4,7
Yapılmıyor	61	95,3	95,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 116 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TR9 Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	4	6,3	6,3	6,3
Yapılmıyor	60	93,8	93,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 117 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRA Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	2	3,1	3,1	3,1
Yapılmıyor	62	96,9	96,9	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 118 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRB Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılmıyor	64	100,0	100,0	100,0

Tablo 4. 119 Lojistik Hizmet Alan Firmaların TRC Bölgesinden Mal Alımları (Tedarik)

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Yapılıyor	5	7,8	7,8	7,8
Yapılmıyor	59	92,2	92,2	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 120 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Sevkiyat ve Tedarik Faaliyetlerine Göre Kalkınma Bölge Sıralaması

Kalkınma Bölgeleri	Firma Sayısı	Kalkınma Bölgeleri	Firma Sayısı
Sevkiyat		Tedarik	
TR1 İstanbul	45	TR1 İstanbul	31
TR3 Ege	39	TR4 Doğu Marmara	11
TR6 Akdeniz	38	TR2 Batı Marmara	10
TR4 Doğu Marmara	36	TR3 Ege	10
TR7 Orta Anadolu	31	TR7 Orta Anadolu	9
TR2 Batı Marmara	30	TR5 Batı Anadolu	9
TR5 Batı Anadolu	29	TRC Güneydoğu Anadolu	5
TRC Güneydoğu Anadolu	28	TR6 Akdeniz	4
TR9 Doğu Karadeniz	23	TR9 Doğu Karadeniz	4
TR8 Batı Karadeniz	21	TR8 Batı Karadeniz	3
TRB Ortadoğu Anadolu	16	TRA Kuzeydoğu Anadolu	2
TRA Kuzeydoğu Anadolu	14	TRB Ortadoğu Anadolu	0

Tablo 4.120'e bakıldığında TR1 bölgesi hem sevkiyatta hem de tedarikte ilk sırayı alırken, TRB bölgesine sadece mal sevkiyatı yapılırken hammadde veya mal tedariki yapılmamaktadır. Yine Tablo 4.120'e bakıldığında sevkiyat yapan firmaların

sayısı daha çok iken tedarik yapan firmaların sayısının çok daha az olduğu görülmektedir. Buda şunu göstermektedir ki, İSO'nun ilk 500 sanayi kuruluşundan anketi cevaplayan firmaların daha ziyade hammaddeye yakın üretim yaparken, sadece İstanbul merkezli üretim yapan firmaların tedarik ihtiyacı doğmaktadır. Bu sonuçlara göre eğer bölgesel kalkınma açısından sanayileşmeye daha çok destek verildiği takdirde yarı mamül veya hammadde kaynağına yakın yerlerden üretim gerçekleştirilerek üretilen ürünlerin hem uluslararası hem de tüm kalkınma bölgelerini kapsayan pazarlara ulaştırılmasının lojistik performans açısından daha uygun olduğu görülmektedir.

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların Batı Avrupa'ya, Doğu Avrupa'ya, Orta Asya'ya, Kuzey Afrika'ya, Orta ve Güney Afrika'ya, Orta Doğu'ya, Kuzey Amerika'ya, Güney Amerika'ya ve Uzakdoğu'ya yaptıkları dış ticarete ilişkin olarak hem ithalat faaliyetlerin hem de ihracat faaliyetlerin frekansları, yapılıp yapılmama durumlarının yüzdeleri ile kümülatif yüzdeleri aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 4. 121 Batı Avrupa'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeleri	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	43	67,2	67,2	67,2
İthalat Yapmayan	21	32,8	32,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 122 Doğu Avrupa'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeleri	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	23	35,9	35,9	35,9
İthalat Yapmayan	41	64,1	64,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 123 Orta Asya'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	7	10,9	10,9	10,9
İthalat Yapmayan	57	89,1	89,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 124 Kuzey Afrika'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	3	4,7	4,7	4,7
İthalat Yapmayan	61	95,3	95,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 125 Orta ve Güney Afrika'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	4	6,3	6,3	6,3
İthalat Yapmayan	60	93,8	93,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 126 Orta Doğu'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	10	15,6	15,6	15,6
İthalat Yapmayan	54	84,4	84,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 127 Kuzey Amerika'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	31	48,4	48,4	48,4
İthalat Yapmayan	33	51,6	51,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 128 Güney Amerika'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	13	20,3	20,3	20,3
İthalat Yapmayan	51	79,7	79,7	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 129 Uzakdoğu'dan İthalat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İthalat Yapan	12	18,8	18,8	18,8
İthalat Yapmayan	52	81,3	81,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 130 Batı Avrupa'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	27	42,2	42,2	42,2
İhracat Yapmayan	37	57,8	57,8	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 131 Doğu Avrupa'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	33	51,6	51,6	51,6
İhracat Yapmayan	31	48,4	48,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 132 Orta Asya'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdeler	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	19	29,7	29,7	29,7
İhracat Yapmayan	45	70,3	70,3	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 133 Kuzey Afrika'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	5	7,8	7,8	7,8
İhracat Yapmayan	59	92,2	92,2	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 134 Orta ve Güney Afrika'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	22	34,4	34,4	34,4
İhracat Yapmayan	42	65,6	65,6	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 135 Orta Doğu'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	14	21,9	21,9	21,9
İhracat Yapmayan	50	78,1	78,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 136 Kuzey Amerika'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	17	26,6	26,6	26,6
İhracat Yapmayan	47	73,4	73,4	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 137 Güney Amerika'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	7	10,9	10,9	10,9
İhracat Yapmayan	57	89,1	89,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Tablo 4. 138 Uzakdoğu'ya İhracat Yapan Lojistik Hizmet Alan Firmalar

	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
İhracat Yapan	8	12,5	12,5	12,5
İhracat Yapmayan	56	87,5	87,5	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların sektörel dağılımı ile frekansları, yüzdellik payları ile kümülatif yüzdellikleri Tablo 4.140'da gösterilmiştir.

Tablo 4. 139 Lojistik Hizmet Alan Firmaların Sektörel Dağılımı

	Frekans	Yüzdellik	Geçerli Yüzdeler	Birikimli Yüzdeler
Gıda Ürünleri	11	17,2	17,2	17,2
Tekstil Ürünleri	2	3,1	3,1	20,3
Giyim Eşyaları	1	1,6	1,6	21,9
Deri İle İlgili Ürünler	1	1,6	1,6	23,4
Ağaç, Ağaç Ürünleri ve Mantar Ürünler	3	4,7	4,7	28,1
Kağıt ve Kağıt Ürünleri	2	3,1	3,1	31,3
Enerji ve Petrol Ürünleri	3	4,7	4,7	35,9
Kimya Ürünleri	5	7,8	7,8	43,8
Maden Ürünleri	3	4,7	4,7	48,4
Perakende	1	1,6	1,6	50,0
İnşaat Ürünleri	4	6,3	6,3	56,3
Sağlık ve Temel Eczacılık Ürünleri	6	9,4	9,4	65,6
Kauçuk ve Plastik Ürünleri	3	4,7	4,7	70,3
Metalik Olmayan Mineral Ürünler	1	1,6	1,6	71,9
Metal Ürünler	7	10,9	10,9	82,8
Elektronik ve Optik Ürünler	3	4,7	4,7	87,5

Motorlu Kara Taşıtları ve Parçaları	5	7,8	7,8	95,3
Mobilya	1	1,6	1,6	96,9
Diğer	2	3,1	3,1	100,0
Toplam	64	100,0	100,0	

4.6.3. Güvenilirlik Analizi

Güvenilirlik analizi yapılırken Alpha modeli kullanılmaktadır. Cronbach's Alpha sorular arası korelasyona bağlı uyum değeridir. Cronbach's Alpha değeri soruların toplamdaki güvenilirlik seviyesini göstermektedir. Cronbach's Alpha değerinin 0,70 ve üstü olduğu durumlarda ölçeğin güvenilir olduğu kabul edilmektedir. Ancak, soru sayısı az olduğunda bu sınır 0,60 değeri ve üstü olarak kabul edilebilir (DURMUŞ, YURTKORU, & ÇİNKO, 2010, s. 93).

Çalışmanın ana değişkenleri ile ilgili olarak bir dizi güvenilirlik analizi yapılmış olup bu analizlerde güvenilirlik katsayısı (alfa) aşağıda belirtildiği gibi yüksek çıkmıştır. Analizlerde SPSS 17 paket programı kullanılmış olup ana değişkenlere ait soruların niteliğinden dolayı faktör analizi yapma ihtiyacı duyulmamıştır.

4.6.3.1. Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Güvenilirlik Analizi

Lojistik hizmet veren 50 firmadan elde edilen verilerle lojistik faaliyetlere ilişkin bütün değişkenler analiz edildiğinde alfa katsayısı 0,984 gibi yüksek çıkmıştır. Çıkan bu sonuca göre ankette yer alan lojistik hizmet değişkenlere ait soruların güvenilir olduğunu göstermektedir.

Tablo 4. 140 Vaka İşlem Özeti (Lojistik Hizmet Veren)

	Veri Sayısı	%
Geçerli Veriler	24	48,0
Dahil Edilmeyenler ^a	26	52,0
Toplam	50	100,0

a. Tüm değişkenlere bağlı olarak listeden çıkartılanlar.

Tablo 4. 141 Güvenilirlik İstatistikleri (Lojistik Hizmet Veren)

Cronbach's Alpha Değeri	Cronbach's Alpha Standart Öğelerine Dayanarak	Veri Sayısı
,984	,985	36

4.6.3.2. Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Güvenilirlik Analizi

Lojistik hizmet alan 64 firmadan elde edilen verilerle lojistik faaliyetlere ilişkin bütün değişkenler analiz edildiğinde alfa değeri 0,959 gibi yüksek çıkmıştır. Çıkan bu sonuca göre ankette yer alan lojistik hizmet değişkenlere ait soruların güvenilir olduğunu göstermektedir.

Tablo 4. 142 Vaka İşlem Özeti (Lojistik Hizmet Alan)

	Veri Sayısı	%
Geçerli Veriler	39	60,9
Dahil Edilmeyenler ^a	25	39,1
Toplam	64	100,0

a. Tüm değişkenlere bağlı olarak listeden çıkartılanlar.

Tablo 4. 143 Güvenilirlik İstatistiği (Lojistik Hizmet Alan)

Cronbach's Alpha Değeri	Veri Sayısı
,959	48

4.6.4. Korelasyon Analizi

Değişkenlerin bağımlı veya bağımsız olması dikkate alınmaksızın aralarındaki ilişkinin derecesini ve yönünü belirlemek amacıyla kullanılan istatistik yöntemine korelasyon denir. Pearson korelasyon katsayısı, aralıklı ölçekte ölçülmüş olan değişkenlerin arasındaki doğrusal ilişkinin derecesine ve yönüne bakılmak istendiğinde kullanılan katsayıdır. Pearson korelasyon katsayısı -1 ile 1 ($-1 \leq r \leq +1$) arasında değişen değerler alır. Pearson korelasyon katsayısı (r) ilişkinin yönünü ve kuvvetini gösterir. r katsayısı eksi değerler alması değişkenler arasındaki ilişkinin ters orantılı olduğunu; artı değerler alması ilişkinin doğru orantılı olduğunu gösterir. r değeri ± 1 değerine yaklaştıkça ilişkinin kuvveti artarken 0 değerine yaklaşması ilişkinin kuvvetinin az olduğuna işaret eder. Yorumla yapılırken r ve r^2 değerleri birlikte ele alınmalıdır. r ilişkinin gücünü ve yönünü gösteren bir değerken, r^2 açıklanan varyans oranını göstermektedir (SİPAHİ, YURTKORU, & ÇİNKO, Korelasyon Analizi, 2010, s. 143-145).

4.6.4.1. Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Korelasyon Analizi

Düzeyle seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesine yönelik faaliyette bulunan lojistik firmaların vermiş olduğu lojistik hizmetlere ilişkin tanımlayıcı istatistikler Tablo 4.145'de gösterilmiştir. Kalkınma bölgelerine ait verilen ortalama değerler 5 üzerinde oluşan değerlerdir. Lojistik hizmet kalitesi en yüksek TR1 bölgesinde olurken, TRC bölgesine kadar diğer bölgelerde de giderek hizmet kalitesinde düşüş gözlemlenmektedir. Her firma farklı farklı kalkınma bölgelerinde faaliyette bulduklarından dolayı bölgesel olarak verilerde farklılıklar oluşmaktadır.

Tablo 4. 144 Lojistik Hizmet Veren Firmalara Ait Korelasyon Analizi Tanımlayıcı İstatistikler

	Ortalama	Std. Sapma	Veri Sayısı
Mal Gönderme KolaylığıTR1	4,38	,907	38
Malların Takibi ve İzlenmesiTR1	4,37	,883	38
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıTR1	4,24	,786	38
Mal Gönderme KolaylığıTR2	4,13	1,088	30
Malların Takibi ve İzlenmesiTR2	4,30	,915	30
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıTR2	4,13	,860	30
Mal Gönderme KolaylığıTR3	4,09	,856	31
Malların Takibi ve İzlenmesiTR3	4,16	,898	31
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıTR3	4,06	,814	31
Mal Gönderme KolaylığıTR4	4,00	,984	31
Malların Takibi ve İzlenmesiTR4	4,19	,910	31
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıTR4	4,00	,816	31
Mal Gönderme KolaylığıTR5	3,84	1,068	30
Malların Takibi ve İzlenmesiTR5	4,03	1,033	30
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıTR5	3,97	,890	30
Mal Gönderme KolaylığıTR6	3,88	1,040	31
Malların Takibi ve İzlenmesiTR6	4,06	,964	31
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıTR6	3,90	,831	31
Mal Gönderme KolaylığıTR7	3,68	1,056	27
Malların Takibi ve İzlenmesiTR7	3,93	,958	27
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıTR7	3,74	,813	27
Mal Gönderme KolaylığıTR8	3,36	,911	27
Malların Takibi ve İzlenmesiTR8	3,59	,888	27
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıTR8	3,56	,801	27
Mal Gönderme KolaylığıTR9	3,29	,937	27

Malların Takibi ve İzlenmesi TR9	3,41	1,047	27
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılması TR9	3,48	,849	27
Mal Gönderme Kolaylığı TRA	3,00	,961	26
Malların Takibi ve İzlenmesi TRA	3,38	,898	26
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılması TRA	3,31	,884	26
Mal Gönderme Kolaylığı TRB	2,92	,954	24
Malların Takibi ve İzlenmesi TRB	3,21	,932	24
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılması TRB	3,00	,885	24
Mal Gönderme Kolaylığı TRC	3,00	1,144	26
Malların Takibi ve İzlenmesi TRC	3,15	1,047	26
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılması TRC	3,04	,999	26

Lojistik hizmet veren firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların Türkiye’de Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesinin de yürüttükleri lojistik hizmetlerin korelasyon analizinin sonuçları aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir. Tablolarda görüleceği üzere Dünya Bankası’nın yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi’nde yer altı kriterden üçü korelasyon analizine tabi tutulmuştur. Korelasyon analizinden çıkartılan üç kriterden biri olan “Gümrüklerin ve Sınırların Etkinliği” kriteri bölgesel olarak farklılık arz etmemesi sonucu anlamlı veri elde edilemediğinden, “Ticaret ve Taşımacılıkta Altyapısının Lojistik Açısından Kalitesi” ve “Rekabetçi Fiyatlandırılmış Taşıma Hizmetlerine Ulaşım” bölgesel kalkınma ile ilgili anlamlı sonuç elde edilebilmesi için yeteri kadar veri elde edilemediğinden dolayı lojistik hizmetlerle ilişkili korelasyondan çıkarılmıştır.

Korelasyon analizinde tüm kalkınma bölgelerine bakıldığında “Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması” ile diğer değişkenler arasında kuvvetli ilişki olmasına karşın Mal Gönderme Kolaylığı (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği) ile diğer değişkenlere bakıldığında her bölgede farklı ilişki bağına sahip olduğu görülmektedir. TR1 bölgesinde kuvvetli ilişki olmasına karşın TRC bölgesine doğru gidildikçe ilişkinin zayıfladığı görülmektedir. Bunun nedeni ise sunulan lojistik hizmetlerin kalitesinin düşmesinden ve buna bağlı olarak da mal gönderme kolaylığının zayıflamasından kaynaklanmaktadır.

TR1 (İstanbul) bölgesinin korelasyon analizine Tablo 4.146’ya bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 38’inin TR1 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR1 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı’na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği’ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,665 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,44 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %44’ünü açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,478 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,22 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %22’sini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,650 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,42 olup bu değer iki değişkenin

birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %42'sini açıklamaktadır.

Tablo 4. 145 TR1 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR1)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR1)	Malların Planlanan süre İçerisinde Ulaştırılması (TR1)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR1)	Pearson Korelasyon	1	,665	,478
	Sig. (2-tailed)		,000	,002
	Veri Sayısı	38	38	38
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR1)	Pearson Korelasyon	,665	1	,650
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	38	38	38
Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılması (TR1)	Pearson Korelasyon	,478	,650	1
	Sig. (2-tailed)	,002	,000	
	Veri Sayısı	38	38	38

TR2 (Batı Marmara) bölgesinin korelasyon analizine Tablo 4.147'ye bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 30'unun TR2 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR2 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,842 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,71 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %71'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve yine ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,774 olduğundan

dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,60 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %60'ını açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,867 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,75 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %75'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 146 TR2 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR2)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR2)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR2)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR2)	Pearson Korelasyon	1	,842	,774
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	30	30	30
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR2)	Pearson Korelasyon	,842	1	,867
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	30	30	30
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR2)	Pearson Korelasyon	,774	,867	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	30	30	30

TR3 (Ege) bölgesinin korelasyon analizine Tablo 4.148'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 31'inin TR3 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR3 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin

Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,937 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,88 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %88'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve yine ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,713 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,50 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %50'sini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,761 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,58 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %58'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 147 TR3 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR3)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR3)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR3)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR3)	Pearson Korelasyon	1	,937	,713
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	31	31	31
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR3)	Pearson Korelasyon	,937	1	,761
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	31	31	31
Malların Planlanan	Pearson Korelasyon	,713	,761	1

Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR3)	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	31	31	31

TR4 (Doğu Marmara) bölgesinin korelasyon analizine Tablo 4.149'a bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 31'inin TR4 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR4 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,856 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,73 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %73'ünü açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve yine ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,737 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,54 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %54'ünü açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,852 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,73 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %73'ünü açıklamaktadır.

Tablo 4. 148 TR4 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR4)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR4)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR4)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR4)	Pearson Korelasyon	1	,856	,737
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	31	31	31
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR4)	Pearson Korelasyon	,856	1	,852
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	31	31	31
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR4)	Pearson Korelasyon	,737	,852	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	31	31	31

TR5 (Batı Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine Tablo 4.150'ye bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 30'unun TR5 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR5 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,886 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,78 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %78'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,654 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,43 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %43'ünü açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde

Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,714 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,51 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %51'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 149 TR5 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR5)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR5)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR5)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR5)	Pearson Korelasyon	1	,886	,654
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	30	30	30
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR5)	Pearson Korelasyon	,886	1	,714
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	30	30	30
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR5)	Pearson Korelasyon	,654	,714	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	30	30	30

TR6 (Akdeniz) bölgesinin korelasyon analizine Tablo 4.151'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 31'inin TR6 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR6 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,874 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2

değeri 0,76 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %76'sını açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve yine ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,787 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,62 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %62'sini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,841 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,71 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %71'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 150 TR6 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR6)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR6)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR6)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR6)	Pearson Korelasyon	1	,874	,787
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	31	31	31
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR6)	Pearson Korelasyon	,874	1	,841
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	31	31	31
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR6)	Pearson Korelasyon	,787	,841	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	31	31	31

TR7 (Orta Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.152'ye bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 27'sinin TR7 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR7 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,841 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,71 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %71'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,681 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,46 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %46'sını açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,863 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,74 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %74'ünü açıklamaktadır.

Tablo 4. 151 TR7 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR7)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR7)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR7)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR7)	Pearson Korelasyon	1	,841	,681
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	27	27	27
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR7)	Pearson Korelasyon	,841	1	,863
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	27	27	27
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR7)	Pearson Korelasyon	,681	,863	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	27	27	27

TR8 (Batı Karadeniz) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.153'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 27'sinin TR8 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR8 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,589 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,35 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %35'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,680 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,46 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %46'sını açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde

Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,925 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,86 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %86'sını açıklamaktadır.

Tablo 4. 152 TR8 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR8)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR8)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR8)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR8)	Pearson Korelasyon	1	,589	,680
	Sig. (2-tailed)		,001	,000
	Veri Sayısı	27	27	27
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR8)	Pearson Korelasyon	,589	1	,925
	Sig. (2-tailed)	,001		,000
	Veri Sayısı	27	27	27
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR8)	Pearson Korelasyon	,680	,925	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	27	27	27

TR9 (Doğu Karadeniz) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.154'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 27'sinin TR9 bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TR9 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,610 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,37 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama

oranını vermektedir, yani toplam varyansın %37'sini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,712 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,51 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %51'ini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,896 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,80 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %80'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 153 TR9 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR9)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR9)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR9)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR9)	Pearson Korelasyon	1	,610	,712
	Sig. (2-tailed)		,001	,000
	Veri Sayısı	27	27	27
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR9)	Pearson Korelasyon	,610	1	,896
	Sig. (2-tailed)	,001		,000
	Veri Sayısı	27	27	27
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR9)	Pearson Korelasyon	,712	,896	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	27	27	27

TRA (Kuzeydoğu Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.155'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 26'sının TRA bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TRA bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,462 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,21 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %21'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,629 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,40 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %40'ını açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,853 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,73 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %73'ünü açıklamaktadır.

Tablo 4. 154 TRA Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TRA)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TRA)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRA)
Mal Gönderme Kolaylığı (TRA)	Pearson Korelasyon	1	,462	,629
	Sig. (2-tailed)		,018	,001
	Veri Sayısı	26	26	26
Malların Takibi ve İzlenmesi (TRA)	Pearson Korelasyon	,462	1	,853
	Sig. (2-tailed)	,018		,000
	Veri Sayısı	26	26	26
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRA)	Pearson Korelasyon	,629	,853	1
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	
	Veri Sayısı	26	26	26

TRB (Ortadoğu Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.156'ya bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 24'ünün TRB bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TRB bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,422 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,18 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %18'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,611 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,37 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %37'sini

açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,791 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,63 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %63'ünü açıklamaktadır.

Tablo 4. 155 TRB Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TRB)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TRB)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRB)
Mal Gönderme Kolaylığı (TRB)	Pearson Korelasyon	1	,422	,611
	Sig. (2-tailed)		,040	,002
	Veri Sayısı	24	24	24
Malların Takibi ve İzlenmesi (TRB)	Pearson Korelasyon	,422	1	,791
	Sig. (2-tailed)	,040		,000
	Veri Sayısı	24	24	24
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRB)	Pearson Korelasyon	,611	,791	1
	Sig. (2-tailed)	,002	,000	
	Veri Sayısı	24	24	24

TRC (Güneydoğu Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.157'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 26'sının TRC bölgesinde veya bölgesine hizmet verdiği görülmektedir. TRC bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,514 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu

görülmektedir. r^2 değeri 0,26 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %26'sını açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,730 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,53 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %53'ünü açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,721 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,52 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %52'sini açıklamaktadır.

Tablo 4. 156 TRC Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Veren)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TRC)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TRC)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRC)
Mal Gönderme Kolaylığı (TRC)	Pearson Korelasyon	1	,514	,730
	Sig. (2-tailed)		,007	,000
	Veri Sayısı	26	26	26
Malların Takibi ve İzlenmesi (TRC)	Pearson Korelasyon	,514	1	,721
	Sig. (2-tailed)	,007		,000
	Veri Sayısı	26	26	26
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRC)	Pearson Korelasyon	,730	,721	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	26	26	26

Lojistik hizmet veren firmalar tarafından değerlendirilen tüm kalkınma bölgelerine ait mal gönderme kolaylığı ile malların takibi ve izlenmesiyle olan korelasyonunun bölgesel sıralaması Tablo 4.158'e bakıldığında görülmektedir. Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile tüm bölgelerde doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısına göre en kuvvetli ilişkinin TR3 bölgesinde olduğu görülmektedir. TR2, TR3, TR4, TR5, TR6 ve TR7 bölgelerinde kuvvetli ilişki var olup, TR1, TR8, TR9 ve TRC bölgelerinde ilişkinin orta seviyede olduğu görülmektedir. TRA ve TRB bölgelerinde ise ilişkinin zayıf olduğu görülmektedir. LPI 2012 Türkiye skorlarına baktığımızda da Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik 3,52'lik skorla 26. sırada ve Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi 3,54'lük skorla 29. sırada olduğunu görüyoruz. Elde edilen skorların daha da yükseltilebilmesi için öncelikle TRA ve TRB bölgelerinin daha sonrasında ise TR1, TR8, TR9 ve TRC bölgelerine lojistik hizmetlerin kalitesinin ve lojistik yetkinliğe bağlı olarak mal gönderme kolaylığının daha da artırılması gerekmektedir.

Tablo 4. 157 Mal Gönderme Kolaylığı Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Veren)

Mal Gönderme Kolaylığı	Malların Takibi ve İzlenmesi (Pearson Korelasyon Katsayıları)
TR3 Ege	0,937
TR5 Batı Anadolu	0,886
TR6 Akdeniz	0,874
TR4 Doğu Marmara	0,856
TR2 Batı Marmara	0,842
TR7 Orta Anadolu	0,841
TR1 İstanbul	0,665
TR9 Doğu Karadeniz	0,610
TR8 Batı Karadeniz	0,589
TRC Güneydoğu Anadolu	0,514
TRA Kuzeydoğu Anadolu	0,462
TRB Ortadoğu Anadolu	0,422

Lojistik hizmet veren firmalar tarafından değerlendirilen tüm kalkınma bölgelerine ait malların takibi ve izlenmesi ile malların planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıyla olan korelasyonunun bölgesel sıralamasına Tablo 4.159'a bakıldığında görülmektedir. Malların Takibi ve İzlenmesine bakıldığında malların planlanan süre içerisinde ulaştırılması ile tüm bölgelerde doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısına göre en kuvvetli ilişkinin TR8 bölgesinde olduğu görülmektedir. TR2, TR3, TR4, TR5, TR6, TR7, TR8, TR9 TRA, TRB ve TRC bölgelerinde ilişkinin bölgelerinde kuvvetli ilişkinin olduğu görülmektedir. Sadece TR1 bölgesinde ise ilişkinin orta seviyede olduğu görülmektedir. LPI 2012 Türkiye skorlarına baktığımızda da Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi 3,54'lük skorla 29. sırada ve Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması 3,87'lik skorla 27. sırada yer almaktadır. Elde edilen skorların daha da yükseltilebilmesi için öncelikle TR1 bölgesinden verilen hizmetlerde sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması hususunda özellikle geç teslimatların önlenmesi ve daha hızlı teslimat yapılması, bürokratik işlemlerin hızlandırılarak zaman kaybının önlenmesi ve doğru güzergah rotalaması ile skorların daha da artırılması gerekmektedir.

Tablo 4. 158 Malların Takibi ve İzlenmesi Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Veren)

Malların Takibi ve İzlenmesi	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (Pearson Korelasyon Katsayıları)
TR8 Batı Karadeniz	0,925
TR9 Doğu Karadeniz	0,896
TR2 Batı Marmara	0,867
TR7 Orta Anadolu	0,863
TRA Kuzeydoğu Anadolu	0,853
TR4 Doğu Marmara	0,852
TR6 Akdeniz	0,841
TRB Ortadoğu Anadolu	0,791

TR3 Ege	0,761
TRC Güneydoğu Anadolu	0,721
TR5 Batı Anadolu	0,714
TR1 İstanbul	0,650

Lojistik hizmet veren firmalar tarafından değerlendirilen tüm kalkınma bölgelerine ait malların planlanan süre içerisinde ulaştırılması ile mal gönderme kolaylığıyla olan korelasyonunun bölgesel sıralamasına Tablo 4.161ea bakıldığında görülmektedir. Malların planlanan süre içerisinde ulaştırılması ile mal gönderme kolaylığı tüm bölgelerde doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısına göre en kuvvetli ilişkinin TR6 bölgesinde olduğu görülmektedir. TR2, TR3, TR4, TR6, TR9, TRC bölgelerinde kuvvetli ilişkinin olduğu görülmektedir. TR5, TR7, TR8, TRA ve TRB bölgelerin de ise ilişkinin orta seviyede olduğu görülmektedir. Sadece TR1 bölgesinde ise ilişkinin zayıf seviyede olduğu görülmektedir. LPI 2012 Türkiye skorlarına baktığımızda da Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması 3,87'lik skorla 27. sırada ve Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik 3,52'lik skorla 26. sırada yer almaktadır. Elde edilen skorların daha da yükseltilebilmesi için öncelikle TR1 bölgesinden verilen hizmetlerde sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması hususunda özellikle geç teslimatların önlenmesi ve daha hızlı teslimat yapılması, bürokratik işlemlerin hızlandırılarak zaman kaybının önlenmesi ve doğru güzergah rotalaması ile TR1 bölgesinden veya TR1 bölgesine yapılan lojistik hizmetlerin kalitesinin ve lojistik yetkinliğe bağlı olarak mal gönderme kolaylığının daha da artırılması gerekmektedir.

Tablo 4. 159 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Veren)

Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	Mal Gönderme Kolaylığı (Pearson Korelasyon Katsayıları)
TR6 Akdeniz	0,787
TR2 Batı Marmara	0,774
TR4 Doğu Marmara	0,737
TRC Güneydoğu Anadolu	0,730
TR3 Ege	0,713
TR9 Doğu Karadeniz	0,712
TR7 Orta Anadolu	0,681
TR8 Batı Karadeniz	0,680
TR5 Batı Anadolu	0,654
TRA Kuzeydoğu Anadolu	0,629
TRB Ortadoğu Anadolu	0,611
TR1 İstanbul	0,478

4.6.4.2. Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Korelasyon Analizi

Düzeyle seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesinde faaliyette bulunan lojistik hizmet alan firmaların almış olduğu lojistik hizmetlere ilişkin tanımlayıcı istatistikler Tablo 4.161’de gösterilmiştir. Kalkınma bölgelerine ait verilen ortalama değerler 5 üzerinde oluşan değerlerdir. Lojistik hizmet kalitesi en yüksek TR1 bölgesinde olurken, TRC bölgesine kadar diğer bölgelerde de giderek hizmet kalitesinde düşüş gözlemlenmektedir. Ancak lojistik hizmet alan firmaların, lojistik hizmet veren firmaların vermiş oldukları değerlerin daha üstünde ortalamalara sahip oldukları gözlemlenmiştir. Lojistik hizmet alan firmaların farklı farklı kalkınma bölgelerinde faaliyette bulduklarından dolayı bölgesel olarak verilerde farklılıklar oluşmaktadır.

Tablo 4. 160 Lojistik Hizmet Alan Firmalara Ait Korelasyon Analizi Tanımlayıcı İstatistikler

	Ortalama	Std. Sapma	Veri Sayısı
TR1 Mal Gönderme Kolaylığı	4,34	,762	58
TR1 Malların Takibi ve İzlenmesi	4,45	,730	58
TR1 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	4,12	,677	58
TR2 Mal Gönderme Kolaylığı	4,02	,896	52
TR2 Malların Takibi ve İzlenmesi	4,13	,768	52
TR2 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	3,92	,737	52
TR3 Mal Gönderme Kolaylığı	3,76	,960	50
TR3 Malların Takibi ve İzlenmesi	3,74	,633	50
TR3 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	3,72	,671	50
TR4 Mal Gönderme Kolaylığı	3,92	,966	50
TR4 Malların Takibi ve İzlenmesi	3,96	,781	50
TR4 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	3,98	1,000	50
TR5 Mal Gönderme Kolaylığı	3,67	,808	48
TR5 Malların Takibi ve İzlenmesi	3,85	,652	48
TR5 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	3,60	,736	48
TR6 Mal Gönderme Kolaylığı	3,46	,657	46
TR6 Malların Takibi ve İzlenmesi	3,65	,706	46
TR6 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	3,52	,658	46
TR7 Mal Gönderme Kolaylığı	3,52	,590	44
TR7 Malların Takibi ve İzlenmesi	3,61	,689	44
TR7 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	3,61	,618	44
TR8 Mal Gönderme Kolaylığı	3,18	,806	45

TR8 Malların Takibi ve İzlenmesi	3,49	,727	45
TR8 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	3,36	,645	45
TR9 Mal Gönderme Kolaylığı	2,95	,861	44
TR9 Malların Takibi ve İzlenmesi	3,20	,823	44
TR9 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	3,11	,754	44
TRA Mal Gönderme Kolaylığı	2,95	,854	42
TRA Malların Takibi ve İzlenmesi	3,02	,715	42
TRA Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	2,95	,764	42
TRB Mal Gönderme Kolaylığı	3,10	,983	42
TRB Malların Takibi ve İzlenmesi	3,17	,853	42
TRB Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılması	3,12	,916	42
TRC Mal Gönderme Kolaylığı	2,95	,806	44
TRC Malların Takibi ve İzlenmesi	3,11	,689	44
TRC Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	2,93	,759	44

Lojistik hizmet alan firmalara gönderilen anketlerden gelen cevaplara göre anketi cevaplayan firmaların Türkiye’de Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesinin de alınan lojistik hizmetlerin korelasyon analizinin sonuçları aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir. Tablolarda görüleceği üzere Dünya Bankası’nın yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi’nde yer altı kriterden üçü korelasyon analizine tabi tutulmuştur. Korelasyon analizinden çıkartılan üç kriterden biri olan “Gümrüklerin ve Sınırların Etkinliği” kriteri bölgesel olarak farklılık arz etmemesi sonucu anlamlı veri elde edilemediğinden, “Ticaret ve Taşımacılıkta Altyapısının Lojistik Açısından Kalitesi” ve “Rekabetçi Fiyatlandırılmış Taşıma Hizmetlerine

Ulaşım” bölgesel kalkınma ile ilgi yapılan analizlerde test edildiğinden lojistik hizmetlerle ilişkili korelasyondan çıkarılmıştır.

Korelasyon analizinde tüm kalkınma bölgelerine bakıldığında “Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması” ile diğer değişkenler arasında kuvvetli ilişki olmasına karşın Mal Gönderme Kolaylığı (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği) ile diğer değişkenlere bakıldığında her bölgede farklı ilişki bağına sahip olduğu görülmektedir. TR1 bölgesinde kuvvetli ilişki olmasına karşı TRC bölgesine doğru gidildikçe ilişkinin zayıfladığı görülmektedir. Bunun nedeni ise sunulan lojistik hizmetlerin kalitesinin düşmesinden ve buna bağlı olarak da mal gönderme kolaylığının zayıflamasından kaynaklanmaktadır.

TR1 (İstanbul) bölgesinin korelasyon analizine Tablo 4.162’ye bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 58’inin TR1 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR1 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı’na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği’ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,727 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,53 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %53’ünü açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,496 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,25 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %25’ini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye

bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,599 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,36 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %36'sını açıklamaktadır.

Tablo 4. 161 TR1 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR1)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR1)	Malların Planlanan süre içerisinde ulaştırılması (TR1)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR1)	Pearson Korelasyon	1	,727	,496
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	58	58	58
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR1)	Pearson Korelasyon	,727	1	,599
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	58	58	58
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR1)	Pearson Korelasyon	,496	,599	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	58	58	58

TR2 (Batı Marmara) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.163'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 52'sinin TR2 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR2 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,338 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,11 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %11'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde

Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve yine ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,358 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,13 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %13'ünü açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,677 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,46 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %46'sını açıklamaktadır.

Tablo 4. 162 TR2 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR2)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR2)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR2)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR2)	Pearson Korelasyon	1	,338	,358
	Sig. (2-tailed)		,014	,009
	Veri Sayısı	52	52	52
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR2)	Pearson Korelasyon	,338	1	,677
	Sig. (2-tailed)	,014		,000
	Veri Sayısı	52	52	52
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR2)	Pearson Korelasyon	,358	,677	1
	Sig. (2-tailed)	,009	,000	
	Veri Sayısı	52	52	52

TR3 (Ege) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.164'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 50'sinin TR3 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR3

bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,366 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,13 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %13'ünü açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,559 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,31 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %31'ini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,690 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,48 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %48'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 163 TR3 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR3)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR3)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR3)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR3)	Pearson Korelasyon	1	,366	,559
	Sig. (2-tailed)		,009	,000
	Veri Sayısı	50	50	50
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR3)	Pearson Korelasyon	,366	1	,690
	Sig. (2-tailed)	,009		,000
	Veri Sayısı	50	50	50
Malların Planlanan Süre	Pearson Korelasyon	,559	,690	1

İçerisinde Ulaştırılması (TR3)	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	50	50	50

TR4 (Doğu Marmara) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.165'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 50'sinin TR4 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR4 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,645 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,42 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %42'sini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,823 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,68 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %68'ini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,730 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,53 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %53'ünü açıklamaktadır.

Tablo 4. 164 TR4 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR4)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR4)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR4)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR4)	Pearson Korelasyon	1	,645	,823
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	50	50	50
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR4)	Pearson Korelasyon	,645	1	,730
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	50	50	50
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR4)	Pearson Korelasyon	,823	,730	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	50	50	50

TR5 (Batı Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.166'ya bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 48'inin TR5 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR5 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,512 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,26 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %26'sını açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,596 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,36 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %36'sını açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye

bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,631 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,40 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %40'ını açıklamaktadır.

Tablo 4. 165 TR5 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR5)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR5)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR5)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR5)	Pearson Korelasyon	1	,512	,596
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	48	48	48
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR5)	Pearson Korelasyon	,512	1	,631
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	Veri Sayısı	48	48	48
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR5)	Pearson Korelasyon	,596	,631	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	Veri Sayısı	48	48	48

TR6 (Akdeniz) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.167'ye bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 46'sının TR6 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR6 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,254 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,06 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %6'sını açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine

doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,362 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,13 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %13'ünü açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,782 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,61 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %61'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 166 TR6 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR6)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR6)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR6)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR6)	Pearson Korelasyon	1	,254	,362
	Sig. (2-tailed)		,088	,013
	Veri Sayısı	46	46	46
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR6)	Pearson Korelasyon	,254	1	,782
	Sig. (2-tailed)	,088		,000
	Veri Sayısı	46	46	46
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR6)	Pearson Korelasyon	,362	,782	1
	Sig. (2-tailed)	,013	,000	
	Veri Sayısı	46	46	46

TR7 (Orta Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.168'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 44'ünün TR7 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR7 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile

doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,336 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,11 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %11'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,375 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,14 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %14'ünü açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,460 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,21 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %21'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 167 TR7 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR7)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR7)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR7)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR7)	Pearson Korelasyon	1	,336	,375
	Sig. (2-tailed)		,026	,012
	Veri Sayısı	44	44	44
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR7)	Pearson Korelasyon	,336	1	,460
	Sig. (2-tailed)	,026		,002
	Veri Sayısı	44	44	44
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR7)	Pearson Korelasyon	,375	,460	1
	Sig. (2-tailed)	,012	,002	
	Veri Sayısı	44	44	44

TR8 (Batı Karadeniz) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.169'a bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 45'inin TR8 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR8 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,042 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,002 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %2'sini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,225 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,05 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %5'ini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,639 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,40 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %40'ını açıklamaktadır.

Tablo 4. 168 TR8 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR8)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR8)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR8)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR8)	Pearson Korelasyon	1	,042	,225
	Sig. (2-tailed)		,783	,137
	Veri Sayısı	45	45	45
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR8)	Pearson Korelasyon	,042	1	,639
	Sig. (2-tailed)	,783		,000
	Veri Sayısı	45	45	45
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR8)	Pearson Korelasyon	,225	,639	1
	Sig. (2-tailed)	,137	,000	
	Veri Sayısı	45	45	45

TR9 (Doğu Karadeniz) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.170'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 44'ünün TR9 bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TR9 bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,243 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,06 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %6sını açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,295 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,09 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %9'unu açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması

arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,823 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,68 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %68'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 169 TR9 Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TR9)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TR9)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR9)
Mal Gönderme Kolaylığı (TR9)	Pearson Korelasyon	1	,243	,295
	Sig. (2-tailed)		,112	,052
	Veri Sayısı	44	44	44
Malların Takibi ve İzlenmesi (TR9)	Pearson Korelasyon	,243	1	,823
	Sig. (2-tailed)	,112		,000
	Veri Sayısı	44	44	44
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TR9)	Pearson Korelasyon	,295	,823	1
	Sig. (2-tailed)	,052	,000	
	Veri Sayısı	44	44	44

TRA (Kuzeydoğu Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.171'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 42'sinin TRA bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TRA bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,443 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,20 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %20'sini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde

Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,057 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,003 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %3'ünü açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,672 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,48 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %48'ini açıklamaktadır.

Tablo 4. 170 TRA Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TRA)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TRA)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRA)
Mal Gönderme Kolaylığı (TRA)	Pearson Korelasyon	1	,122	,296
	Sig. (2-tailed)		,443	,057
	Veri Sayısı	42	42	42
Malların Takibi ve İzlenmesi (TRA)	Pearson Korelasyon	,122	1	,672
	Sig. (2-tailed)	,443		,000
	Veri Sayısı	42	42	42
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRA)	Pearson Korelasyon	,296	,672	1
	Sig. (2-tailed)	,057	,000	
	Veri Sayısı	42	42	42

TRB (Ortadoğu Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.172'ye bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 42'sinin TRB bölgesinde hizmet aldığı

görülmektedir. TRB bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,446 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,20 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %20'sini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,475 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,23 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %23'ünü açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,723 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,52 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %52'sini açıklamaktadır.

Tablo 4. 171 TRB Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TRB)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TRB)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRB)
Mal Gönderme Kolaylığı (TRB)	Pearson Korelasyon	1	,446	,475
	Sig. (2-tailed)		,003	,001
	Veri Sayısı	42	42	42
Malların Takibi ve İzlenmesi (TRB)	Pearson Korelasyon	,446	1	,723
	Sig. (2-tailed)	,003		,000
	Veri Sayısı	42	42	42

Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRB)	Pearson Korelasyon	,475	,723	1
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	
	Veri Sayısı	42	42	42

TRC (Güneydoğu Anadolu) bölgesinin korelasyon analizine, Tablo 4.173'e bakıldığında anketi cevaplayan firmalardan 44'ünün TRC bölgesinde hizmet aldığı görülmektedir. TRC bölgesinde Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,428 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,18 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %18'ini açıklamaktadır. Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması ile yine doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ancak ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,261 olduğundan dolayı zayıf seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,07 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %7'sini açıklamaktadır. Malların Takibi ve İzlenmesi ile Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması arasındaki ilişkiye bakıldığında ise ilişkinin doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısının 0,682 olduğundan dolayı orta seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,47 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %47'sini açıklamaktadır.

Tablo 4. 172 TRC Bölgesi Korelasyonu (Hizmet Alan)

		Mal Gönderme Kolaylığı (TRC)	Malların Takibi ve İzlenmesi (TRC)	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRC)
Mal Gönderme Kolaylığı (TRC)	Pearson Korelasyon	1	,428	,261
	Sig. (2-tailed)		,004	,087
	Veri Sayısı	44	44	44
Malların Takibi ve İzlenmesi (TRC)	Pearson Korelasyon	,428	1	,682
	Sig. (2-tailed)	,004		,000
	Veri Sayısı	44	44	44
Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (TRC)	Pearson Korelasyon	,261	,682	1
	Sig. (2-tailed)	,087	,000	
	Veri Sayısı	44	44	44

Lojistik hizmet alan firmalar tarafından değerlendirilen tüm kalkınma bölgelerine ait mal gönderme kolaylığı ile malların takibi ve izlenmesiyle olan korelasyonunun bölgesel sıralaması Tablo 4.174'e bakıldığında görülmektedir. Mal Gönderme Kolaylığı'na (Lojistik Hizmetlerin Kalitesine ve Lojistik Yetkinliği'ne) bakıldığında Malların Takibi ve İzlenmesi ile tüm bölgelerde doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısına göre en kuvvetli ilişkinin TR1 bölgesinde olduğu görülmektedir. TR4 ve TR5 bölgelerinde orta seviyede ilişki var olup, TR2, TR3, TR6, TR7 TR8, TR9, TRA, TRB ve TRC bölgelerinde ilişkinin zayıf seviyede olduğu görülmektedir. LPI 2012 Türkiye skorlarına baktığımızda da Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik 3,52'lik skorla 26. sırada ve Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi 3,54'lük skorla 29. sırada olduğunu görüyoruz. Elde edilen skorların daha da yükseltilebilmesi için öncelikle TR1 bölgesi dahil olmak üzere tüm kalkınma bölgelerinde lojistik

hizmetlerin kalitesinin ve lojistik yetkinliğe bağlı olarak mal gönderme ve alma kolaylığının daha da artırılması gerekmektedir.

Tablo 4. 173 Mal Gönderme Kolaylığı Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Alan)

Mal Gönderme Kolaylığı	Malların Takibi ve İzlenmesi (Pearson Korelasyon Katsayıları)
TR1 İstanbul	0,727
TR4 Doğu Marmara	0,645
TR5 Batı Anadolu	0,512
TRB Ortadoğu Anadolu	0,446
TRC Güneydoğu Anadolu	0,428
TR2 Batı Marmara	0,338
TR7 Orta Anadolu	0,336
TR3 Ege	0,336
TR6 Akdeniz	0,254
TR9 Doğu Karadeniz	0,243
TRA Kuzeydoğu Anadolu	0,122
TR8 Batı Karadeniz	0,042

Lojistik hizmet alan firmalar tarafından değerlendirilen tüm kalkınma bölgelerine ait malların takibi ve izlenmesi ile malların planlanan süre içerisinde ulaştırılmasıyla olan korelasyonunun bölgesel sıralamasına Tablo 4.175'e bakıldığında görülmektedir. Malların Takibi ve İzlenmesine bakıldığında malların planlanan süre içerisinde ulaştırılması ile tüm bölgelerde doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısına göre en kuvvetli ilişkinin TR4 bölgesinde olduğu görülmektedir. TR4 bölgesinde ilişkinin bölgelerde kuvvetli ilişkinin olduğu görülmektedir. TR3 ve TR5 bölgelerinde ise ilişkinin orta seviyede olduğu görülmektedir. TR1, TR2, TR6, TR7, TR8, TR9, TRA, TRB ve TRC bölgelerinde ise ilişkinin zayıf seviyede olduğu görülmektedir. LPI 2012 Türkiye skorlarına baktığımızda da Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi 3,54'lük skorla 29. sırada ve Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması 3,87'lik skorla 27.

sırada yer almaktadır. Elde edilen skorların daha da yükseltilebilmesi için öncelikle TR1, TR2, TR6, TR7, TR8, TR9, TRA, TRB ve TRC bölgelerinden verilen hizmetlerde sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması hususunda özellikle geç teslimatların önlenmesi ve daha hızlı teslimat yapılması, bürokratik işlemlerin hızlandırılarak zaman kaybının önlenmesi ve doğru güzergah rotalaması ile skorların daha da artırılması gerekmektedir.

Tablo 4. 174 Malların Takibi ve İzlenmesi Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Alan)

Malların Takibi ve İzlenmesi	Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması (Pearson Korelasyon Katsayıları)
TR4 Doğu Marmara	0,823
TR5 Batı Anadolu	0,596
TR3 Ege	0,559
TR1 İstanbul	0,496
TRB Ortadoğu Anadolu	0,475
TR7 Orta Anadolu	0,375
TR6 Akdeniz	0,362
TR2 Batı Marmara	0,358
TRA Kuzeydoğu Anadolu	0,296
TR9 Doğu Karadeniz	0,295
TRC Güneydoğu Anadolu	0,261
TR8 Batı Karadeniz	0,225

Lojistik hizmet veren firmalar tarafından değerlendirilen tüm kalkınma bölgelerine ait malların planlanan süre içerisinde ulaştırılması ile mal gönderme kolaylığıyla olan korelasyonunun bölgesel sıralamasına Tablo 4.176'ya bakıldığında görülmektedir. Malların planlanan süre içerisinde ulaştırılması ile mal gönderme kolaylığı tüm bölgelerde doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğunu ve ilişkinin Pearson Korelasyon katsayısına göre en kuvvetli ilişkinin TR9 bölgesinde olduğu görülmektedir. TR4, TR6, TR9 ve TRB bölgelerinde kuvvetli ilişkinin olduğu görülmektedir. TR1, TR2, TR3, TR5, TR8, TRA ve TRC bölgesinde ise ilişkinin

orta seviyede olduğu görülmektedir. Sadece TR7 bölgesinde ise ilişkinin zayıf seviyede olduğu görülmektedir. LPI 2012 Türkiye skorlarına baktığımızda da Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması 3,87'lik skorla 27. sırada ve Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik 3,52'lik skorla 26. sırada yer almaktadır. Elde edilen skorların daha da yükseltilebilmesi için öncelikle TR7 bölgesinden verilen hizmetlerde ve alınan hizmetlerde sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması hususunda özellikle geç teslimatların önlenmesi ve daha hızlı teslimat yapılması, bürokratik işlemlerin hızlandırılarak zaman kaybının önlenmesi ve doğru güzergah rotalaması ile TR7 bölgesinden veya TR7 bölgesine yapılan lojistik hizmetlerin kalitesinin ve lojistik yetkinliğe bağlı olarak mal gönderme kolaylığının daha da artırılması gerekmektedir.

Tablo 4. 175 Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması Korelasyonu Bölgesel Sıralaması (Hizmet Alan)

Malların Planlanan Süre İçerisinde Ulaştırılması	Mal Gönderme Kolaylığı (Pearson Korelasyon Katsayıları)
TR9 Doğu Karadeniz	0,823
TR6 Akdeniz	0,782
TR4 Doğu Marmara	0,730
TRB Ortadoğu Anadolu	0,723
TR3 Ege	0,690
TRC Güneydoğu Anadolu	0,682
TR2 Batı Marmara	0,677
TRA Kuzeydoğu Anadolu	0,672
TR8 Batı Karadeniz	0,639
TR5 Batı Anadolu	0,631
TR1 İstanbul	0,599
TR7 Orta Anadolu	0,460

4.6.5. Bağımlı Gruplar İçin *t*-Testi Analizi

Bağımlı gruplar *t*-testi iki bağımsız grubun ortalamalarının birbirinden farklı olup olmadığını test etmek amacıyla kullanılan istatistiksel analiz yöntemidir. Bağımlı gruplar *t*-testinin test istatistiği gruplar arası eşitliğin olup olmamasını test etmektedir. *T*-testi sadece iki grup arasında karşılaştırma yapmaya imkan tanıdığından eşleştirilmiş-iki-grup arasındaki farklılıkların incelenmesine yönelik parametrik testtir. (SİPAHİ, YURTKORU, & ÇİNKO, 2010, s. 134-139).

Bağımlı gruplar *t*-testinde analize sokulacak gruplarımız ise lojistik hizmet alan firmalar ile lojistik hizmet veren firmalardır. Bu iki grubu oluşturan firmaların almış oldukları ve vermiş oldukları lojistik hizmetlerin bölgesel kalkınma ile olan ilişkisinin karşılaştırılması amaçlanmaktadır.

4.6.5.1. Düzey1 Seviyesindeki Kalkınma Bölgelerinde Bölgesel Kalkınma ile Lojistik Faaliyetler Arasındaki İlişkinin Lojistik Hizmet Alan ile Lojistik Hizmet Veren Firmalar Tarafından Karşılaştırılarak Analizine Yönelik Veriler

Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesinde faaliyet gösteren lojistik hizmet alan ile lojistik hizmet veren firmalara yöneltilen ve Tablo 4.177'de de görülen 18 anket sorusundan alınan cevaplar *t*-testi analizine tabi tutularak her bir kalkınma bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasındaki benzerliklerin ya da farklılıkların olup olmadığı ortaya çıkarmak amaçlanmıştır.

Tablo 4. 176 Bölgesel Kalkınma Anket Soruları²

S.1	Bölgelerdeki lojistik hizmet kalitesini olumlu yönde etkiler
S.2	Bölge bazındaki teşvikler olumlu yönde artırır
S.3	Lojistik ve ulaşım imkânlar geliştirildiği takdirde yatırım talebini olumlu yönde artırır.
S.4	Lojistik ve ulaşım alt yapısı gelişmiş olan bölgeye yabancı sermaye girişi ne düzeyde artar.
S.5	Lojistik hizmet düzeyinin artışı dış ticareti olumlu yönde artırır.
S.6	Bölgeye döviz girişi bölgesel kalkınmayı olumlu yönde artırır.
S.7	Lojistik hizmet düzeyinin artışı kişi başına düşen geliri olumlu yönde artırır.
S.8	Lojistik hizmet düzeyinin artışı istihdamı olumlu yönde artırır.
S.9	Lojistik hizmet düzeyinin artışı hizmet sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.
S.10	Lojistik hizmet düzeyinin artışı sanayi sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.
S.11	Lojistik hizmet düzeyinin artışı tarım sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.
S.12	Lojistik hizmet düzeyinin artışı bölgede kültürler arası etkileşimi sağlayarak bölgenin sosyal açıdan kalkınmasını olumlu yönde sağlar.
S.13	Lojistik hizmet düzeyinin artışı bölgeye yönelik çevre bilinci ve kalitesinin artmasını olumlu yönde sağlar.
S.14	Bölgeye demiryolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.
S.15	Bölgeye havayolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.
S.16	Bölgeye denizyolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.
S.17	Bölgeye karayolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.
S.18	Bölgeye depo / antrepo yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.

Bağımlı gruplar *t*-testi hipotezi iki farklı şekilde ifade edilebilir (SİPAHİ, YURTKORU, & ÇİNKO, 2010, s. 134-139).

H_0 : Lojistik Hizmet Alan Firmaların Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı ile Lojistik Hizmet Veren Firmaların Yaklaşımı Aynıdır.

H_1 : Lojistik Hizmet Alan Firmaların Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı ile Lojistik Hizmet Veren Firmaların Yaklaşımı Farklıdır.

² Lojistik Hizmet Alan Firmalara Yöneltilen Anketin 23. Sorusu
Lojistik Hizmet Veren Firmalara Yöneltilen Anketin 20. Sorusu

Bağımlı gruplar t-testi tek yönlü hipotez olup kabul veya red kararı verilirken SPSS programının hesapladığı p değerine bakılarak H_0 hipotezi kabul veya reddedilir. H_0 kabul edildiğinde grupların test edilen değişken için ortalamalarının birbirlerinden farklı olmadığına karar verilir. H_0 reddedildiğinde $p < 0.05$ ise test edilen değişken için ortalamalarının birbirlerinden farklı olduğuna karar verilir (SİPAHİ, YURTKORU, & ÇİNKO, 2010, s. 134-139)

4.6.5.1.1. Düzey1 TR1 Bölgesi (İstanbul)

Tablo 4.179'a göre TR1 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,2348 'lik bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR1 bölgesi için lojistik hizmet veren firmalar, lojistik hizmet alan firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,2348'lik farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 177 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR1)

TR1 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	3,7197	44	1,02502	,15453
Hizmet Veren Firmalar	3,9545	44	,58834	,08870

Tablo 4.180'e bakıldığında p değeri 0,200 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile

karşılaştırmamız gereken p değeri 0,100 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 178 Bağımlı Gruplar Testi (TR1)

TR1 Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	t	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	-,23485	1,19747	,18053	-1,301	43	,200
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.2. Düzey1 TR2 Bölgesi (Batı Marmara)

Tablo 4.181'e göre TR2 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0016'lık bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR2 bölgesi için lojistik hizmet alan firmalar, lojistik hizmet veren firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0016'lık farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 179 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR2)

TR2 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,0048	35	,79616	,13458
Hizmet Veren Firmalar	4,0032	35	,63012	,10651

Tablo 4.182'ye bakıldığında p değeri 0,993 olarak hesaplanmıştır. Bu değerinde aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,4965 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 180 Bağımlı Gruplar Testi (TR2)

TR2 Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	t	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	,00159	1,07511	,18173	,009	34	,993
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.3. Düzey1 TR3 Bölgesi (Ege)

Tablo 4.183'e göre TR3 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,06433'lük bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR3 bölgesi için lojistik hizmet alan firmalar, lojistik hizmet veren firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,06433'lik farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 181 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR3)

TR3 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,0936	38	,64790	,10510
Hizmet Veren Firmalar	4,0292	38	,58077	,09421

Tablo 4.184'e bakıldığında p değeri 0,677 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in altında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,3385 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 182 Bağımlı Gruplar Testi (TR3)

TR3 Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	t	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	,06433	,94586	,15344	,419	37	,677
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.4. Düzey1 TR4 Bölgesi (Doğu Marmara)

Tablo 4.185'e göre TR4 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0484'lük bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR4 bölgesi için lojistik hizmet veren firmalar, lojistik hizmet alan firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0484'lük farkla daha yüksek önemde olduğunu

düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 183 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR4)

TR4 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,0983	39	,62263	,09970
Hizmet Veren Firmalar	4,1467	39	,63118	,10107

Tablo 4.186'ya bakıldığında p değeri 0,767 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,3835 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 184 Bağımlı Gruplar Testi (TR4)

TR4 Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	t	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	-,04843	1,01453	,16245	-,298	38	,767
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.5. Düzey1 TR5 Bölgesi (Batı Anadolu)

Tablo 4.187'ye göre TR5 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0384'lük bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR5 bölgesi için lojistik hizmet alan

firmalar, lojistik hizmet veren firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0384'lük farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 185 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR5)

TR5 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,1574	35	,53107	,08977
Hizmet Veren Firmalar	4,1190	35	,63201	,10683

Tablo 4.188'e bakıldığında p değeri 0,746 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,373 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 186 Bağımlı Gruplar Testi (TR5)

TR5 Bölgesi	Ortalama Fark	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	t	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	,03845	,69773	,11794	,326	34	,746
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.6. Düzey1 TR6 Bölgesi (Akdeniz)

Tablo 4.189'a göre TR6 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0098'lik bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR6 bölgesi için lojistik hizmet veren firmalar, lojistik hizmet alan firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0098'lik farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 187 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR6)

TR6 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,2288	34	,59972	,10285
Hizmet Veren Firmalar	4,2386	34	,74190	,12723

Tablo 4.190'a bakıldığında p değeri 0,949 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,4745 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 188 Bağımlı Gruplar Testi (TR6)

TR6 Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	t	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	-,0098	,88472	,15173	-,065	33	,949
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.7. Düzey1 TR7 Bölgesi (Orta Anadolu)

Tablo 4.191'e göre TR7 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0079'luk bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR7 bölgesi için lojistik hizmet alan firmalar, lojistik hizmet veren firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0079'luk farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 189 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR7)

TR7 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,2733	31	,56988	,10235
Hizmet Veren Firmalar	4,2654	31	,73416	,13186

Tablo 4.192'ye bakıldığında p değeri 0,958 olarak hesaplanmıştır. Bu değer aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,479 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 190 Bağımlı Gruplar Testi (TR7)

TR7 Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	T	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	,00787	,82896	,14889	,053	30	,958
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.8. Düzey1 TR8 Bölgesi (Batı Karadeniz)

Tablo 4.193'e göre TR8 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0089'luk bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR8 bölgesi için lojistik hizmet veren firmalar, lojistik hizmet alan firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0089'luk farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 191 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR8)

TR8 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,3011	31	,57660	,10356
Hizmet Veren Firmalar	4,3100	31	,72062	,12943

Tablo 4.194'e bakıldığında p değeri 0,951 olarak hesaplanmıştır. Bu değer aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,4755 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel

kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 192 Bağımlı Gruplar Testi (TR8)

TR8 Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	T	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	-,00896	,80777	,14508	-,062	30	,951
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.9. Düzey1 TR9 Bölgesi (Doğu Karadeniz)

Tablo 4.195'e göre TR9 bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0394'lük bir farkın olduğu gözlenmektedir. TR9 bölgesi için lojistik hizmet veren firmalar, lojistik hizmet alan firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0394'lük farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 193 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TR9)

TR9 Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,3011	31	,60837	,10927
Hizmet Veren Firmalar	4,3405	31	,74297	,13344

Tablo 4.196'ya bakıldığında p değeri 0,748 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,374 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 194 Bağımlı Gruplar Testi (TR9)

TR9 Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	T	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	-,03943	,67832	,12183	-,324	30	,748
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.10. Düzey1 TRA Bölgesi (Kuzeydoğu Anadolu)

Tablo 4.197'ye göre TRA bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0327'lik bir farkın olduğu gözlenmektedir. TRA bölgesi için lojistik hizmet veren firmalar, lojistik hizmet alan firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0327'lik farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 195 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TRA)

TRA Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,2927	31	,59733	,10728
Hizmet Veren Firmalar	4,3254	31	,73716	,13240

Tablo 4.198'e bakıldığında p değeri 0,784 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,392 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 196 Bağımlı Gruplar Testi (TRA)

TRA Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	T	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	-,03266	,65781	,11815	-,276	30	,784
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.11. Düzey1 TRB Bölgesi (Ortadoğu Anadolu)

Tablo 4.199'a göre TRB bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0326'lık bir farkın olduğu gözlenmektedir. TRB bölgesi için lojistik hizmet veren firmalar, lojistik hizmet alan firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin 0,0326'lık farkla daha yüksek önemde olduğunu

düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 197 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TRB)

TRB Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,2645	29	,57706	,10716
Hizmet Veren Firmalar	4,2971	29	,75167	,13958

Tablo 4.200'e bakıldığında p değeri 0,838 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,419 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 198 Bağımlı Gruplar Testi (TRB)

TRB Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	T	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	-,03259	,84999	,15784	-,206	28	,838
Hizmet Veren Firmalar						

4.6.5.1.12. Düzey1 TRC Bölgesi (Güneydoğu Anadolu)

Tablo 4.201'e göre TRC bölgesinde hizmet veren lojistik firmaları ile lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma konusundaki görüşleri arasında ortalama 0,0341'lik bir farkın olduğu gözlenmektedir. TRC bölgesi için lojistik hizmet alan firmalar lojistik hizmet veren firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik

faaliyetlerinin öneminin 0,0341'lik farkla daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Tablo 4. 199 Bağımlı Gruplar İstatistiği (TRC)

TRC Bölgesi	Ortalama	Veri Sayısı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata
Hizmet Alan Firmalar	4,3166	31	,56945	,10228
Hizmet Veren Firmalar	4,2825	31	,76784	,13791

Tablo 4.202'ye bakıldığında p değeri 0,823 olarak hesaplanmıştır. Bu değer in aslında $2p$ değerine karşılık geldiğinde düşünülürse 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırmamız gereken p değeri 0,4115 olacaktır. Bu değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımı aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 200 Bağımlı Gruplar Testi (TRC)

TRC Bölgesi	Ortalama Farkı	Std. Sapma	Std. Ortalama Hata	T	Df	Sig. (2-tailed)
Hizmet Alan Firmalar	,03415	,84138	,15112	,226	30	,823
Hizmet Veren Firmalar						

Tablo 4.203'e bakıldığında tüm kalkınma bölgelerine ait bağımlı gruplar testine ait p değerlerine bağlı bölgesel sıralama görülmektedir. p değerlerine bağlı bölgesel sıralama ile birlikte bölgelerdeki lojistik hizmet alan firmaların ve lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımlarına ait farklılıklar da verilmektedir. Tablodaki

değerlerin 0,05 anlamlılık derecesi ile karşılaştırıldığında her değer 0,05 değerinden büyük olduğundan dolayı H_0 hipotezi kabul edilir ve lojistik hizmet alan firmaların bölgesel kalkınma yaklaşımı ile lojistik hizmet veren firmaların yaklaşımının yönlerinde farklılıklar olmasıyla birlikte yaklaşımın aynı olduğu sonucuna varılır.

Tablo 4. 201 Bağımlı Gruplar Testi Bölgesel Sıralaması

	<i>p</i> Değeri	Ortalama Farkı
TR2 Batı Marmara	0,497	0,0016
TR7 Orta Anadolu	0,479	0,0079
TR8 Batı Karadeniz	0,476	-0,0090
TR6 Akdeniz	0,475	-0,0098
TRB Ortadoğu Anadolu	0,419	-0,0326
TRC Güneydoğu Anadolu	0,412	0,3415
TRA Kuzeydoğu Anadolu	0,392	-0,0327
TR4 Doğu Marmara	0,384	-0,0484
TR9 Doğu Karadeniz	0,374	-0,0394
TR5 Batı Anadolu	0,373	0,3845
TR3 Ege	0,339	0,0643
TR1 İstanbul	0,100	-0,2348

TR2, TR3, TR5, TR7 ve TRC bölgeleri için lojistik hizmet alan firmalar, lojistik hizmet veren firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

TR1, TR4, TR6, TR8, TR9, TRA ve TRB bölgeleri için lojistik hizmet veren firmalar, lojistik hizmet alan firmalara göre bölgesel kalkınma için lojistik faaliyetlerinin öneminin daha yüksek önemde olduğunu düşünmekle birlikte aslında birbirine çok yakın değerler olması nedeniyle anlamlı bir farklılık yoktur.

Düzeyl seviyesinde bulunan 12 kalkınma bölgesinde faaliyette bulunan lojistik hizmet veren firmalar ile lojistik hizmet alan firmaların bölgelere ait lojistik performansların bölgesel kalkınmaya yönelik aynı görüşte olduğu ve anketlerden elde edilen anket sonuçları ve yapılan analizler sonrasında lojistik faaliyetlerin gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği, ticaret ve taşımacılık altyapısının lojistik açıdan kalitesi, rekabetçi fiyatlandırılmış taşıma hizmetlerine ulaşım, lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik, sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi, ve sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması konularında etkinliğini ve verimliliğini artırdığı takdirde bölgesel kalkınmaya itici bir güç olacağı sonucuna varılmıştır.

4.6.6. Kalkınma Bölgelerinin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi ile Lojistik

Performansı Arasındaki Korelasyon Analizi

Sosyo-ekonomik gelişme olgusu; kişi başına düşen milli gelirin artırılması şeklinde özetlenebilecek iktisadi büyüme kavramıyla beraber, yapısal ve insani gelişmeyi içine almaktadır. Bölgelerle birlikte iller arası gelişmişlik farklılıkların ülkemizde de gözlemlenmekte ve analiz edebilmek için de bir takım sosyo-ekonomik gelişmişlik çalışmaları hayata geçirilmiştir. Bu çalışmaların en bilineni, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından ilki 1996 yılında yapılan, 2003 yılında tekrarlanan ve en son 2012 yılında yayınlanan, “İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE)” çalışmasıdır. (ÖZCEYLAN & COŞKUN, 2012, s. 34).

Kalkınma Bakanlığı tarafından 2012 yılında yayınlanan ve yeni teşvik sistemine de dayanak teşkil eden SEGE-2011 çalışması ise Tablo 4.204’de de görüleceği üzere

demografi, eğitim, sağlık, istihdam, rekabetçi ve yenilikçi kapasite, mali kapasite, erişilebilirlik ile yaşam kalitesi olmak üzere 8 alt kategoride, çoğunluğu 2009-2010 yıllarına ait 61 değişken kullanılarak hazırlanmıştır. Yeni SEGE çalışmasında da önceki SEGE çalışmalarında olduğu gibi Temel Bileşenler Analizi kullanılarak, il sıralamaları elde edilmiştir. Bu analiz yöntemi, bir örneğe ait çok sayıda birbiriyle ilişkili değişkeni boyut indirgeme yöntemiyle bağımsız yeni bir değişken haline getirerek illerin göreceli performansını ortaya koyuyor (Kalkınma Bakanlığı, 2012).

Tablo 4. 202 SEGE-2011 Göstergeleri

Demografik Göstergeler	
1	Nüfus Yoğunluğu
2	Yaşa Özel Doğurganlık Oranı (15-49 yaş)
3	Genç Bağımlı Nüfus Oranı (0-14 yaş)
4	Net Göç Hızı
5	Şehirleşme Oranı
Eğitim Göstergeleri	
1	Okuryazar Nüfus Oranı
2	Okuryazar Kadın Nüfusunun Toplam Kadın Nüfusuna Oranı
3	Genel Ortaöğretim Net Okullaşma Oranı
4	Mesleki ve Teknik Liseler Okullaşma Oranı
5	İlin YGS Ortalama Başarı Puanı
6	Yüksek Okul veya Fakülte Mezunu Nüfusun 22+ Yaş Nüfusa Oranı
Sağlık Göstergeleri	
Tablo 4. 203 SEGE-2011 Göstergeleri (Devam)	
1	Yüz Bin Kişiye Düşen Hastane Yatak Sayısı
2	On Bin Kişiye Düşen Hekim Sayısı
3	On Bin Kişiye Düşen Dış Hekimi Sayısı
4	On Bin Kişiye Düşen Eczane Sayısı
5	Yeşil Kart Sahibi Nüfusun İl Nüfusuna Oranı
İstihdam Göstergeleri	
1	İşsizlik Oranı
2	İşgücüne Katılma Oranı
3	Çalışma Çağındaki Nüfusun (15 - 64 yaş arası) Toplam Nüfus İçerisindeki Oranı
4	İmalat Sanayi İstihdamının Sigortalı İstihdam İçindeki Oranı
5	Sosyal Güvenlik Kapsamındaki Aktif Çalışanların Toplam Nüfusa Oranı
6	Ortalama Günlük Kazanç
7	Ortalama Günlük Kazanç - Kadın
8	İstihdam Oranı
Rekabetçi ve Yenilikçi Kapasite Göstergeleri	
1	İl İhracatının Türkiye İçindeki Payı
2	Kişi Başına Düşen İhracat Tutarı
3	İmalat Sanayi İşyerlerinin Türkiye İçindeki Payı
4	İmalat Sanayi Kayıtlı İşyeri Oranı

5	Kişi Başı İmalat Sanayi Elektrik Tüketimi
6	Organize Sanayi Bölgesinde Üretim Yapılan Parsellerin Türkiye İçindeki Payı
7	Küçük Sanayi Sitesi İşyeri Sayısının Türkiye İçindeki Payı
8	Yeni Kurulan Şirketlerin Toplam Sermayesinin Türkiye İçindeki Payı
9	On Bin Kişiye Düşen Yabancı Sermayeli Şirket Sayısı
10	Yüz Bin Kişiye Düşen Marka Başvuru Sayısı
11	Yüz Bin Kişiye Düşen Patent Başvuru Sayısı
12	Yüksek Lisans ve Doktora Sahibi Nüfusun 30+ Yaş Nüfusa Oranı
13	Kırsal Nüfus Başına Düşen Tarımsal Üretim Değeri
14	Turizm Yatırım-İşletme ve Belediye Belgeli Yatak Sayısının Türkiye İçindeki Payı
15	Teşvik Belgeli Yatırım Tutarının Türkiye İçerisindeki Payı

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012

Kalkınma Bakanlığı tarafından 2012 yılında yayınlanan SEGE-2011 raporunda Türkiye'nin 81 ilinin sıralaması yapılarak sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi Tablo 4.205'de de görüleceği üzere yayımlanmıştır. İlk üç sırayı İstanbul, Ankara ve İzmir alırken son sırayı ise Muş almıştır. Tablo 4.206'da verilen değerler ise sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksinin kalkınma bölgelerine göre dağılımını göstermektedir. TR1 bölgesi diğer bölgelere göre büyük farkla 1. sırada yer almaktadır. TR1 bölgesini ise TR5 bölgesi takip etmektedir. Son sırayı ise TRB bölgesi almaktadır.

Tablo 4. 204 İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE-2010)

İl Kodu	İller	Sıra	Endeks	İl Kodu	İller	Sıra	Endeks
TR100	İstanbul	1	17,1245	TRB11	Malatya	42	-0,9008
TR510	Ankara	2	13,3247	TR332	Afyonkarahisar	43	-0,3938
TR310	İzmir	3	9,2423	TR905	Artvin	44	-0,2353
TR421	Kocaeli	4	8,5219	TRA12	Erzincan	45	-1,2898
TR611	Antalya	5	5,1158	TR631	Hatay	46	0,2870
TR411	Bursa	6	5,7950	TR821	Kastamonu	47	-0,3892
TR412	Eskişehir	7	5,4807	TR813	Bartın	48	-1,4700
TR323	Muğla	8	3,6780	TR722	Sivas	49	-0,4488
TR211	Tekirdağ	9	3,5553	TR833	Çorum	50	-1,1268
TR322	Denizli	10	3,4636	TR823	Sinop	51	-1,1215
TR424	Bolu	11	3,6312	TR903	Giresun	52	-1,6070
TR212	Edirne	12	2,9301	TR633	Osmaniye	53	-1,1892
TR425	Yalova	13	2,6408	TR822	Çankırı	54	-0,9061
TR222	Çanakkale	14	2,6545	TR712	Aksaray	55	-1,4828
TR213	Kırklareli	15	3,0434	TR713	Niğde	56	-1,5252
TR621	Adana	16	2,6245	TR832	Tokat	57	-1,8371
TR721	Kayseri	17	2,4042	TRB14	Tunceli	58	-2,8327
TR422	Sakarya	18	1,7031	TRA11	Erzurum	59	-2,5724
TR321	Aydın	19	2,2610	TR632	Kahramanmaraş	60	-1,7012

TR521	Konya	20	2,0486	TR902	Ordu	61	-2,4979
TR612	Isparta	21	3,0835	TR906	Gümüşhane	62	-2,8523
TR221	Balıkesir	22	2,1406	TRC13	Kilis	63	-2,4608
TR331	Manisa	23	1,8884	TRA13	Bayburt	64	-3,0414
TR622	Mersin	24	2,1565	TR723	Yozgat	65	-2,7304
TR334	Uşak	25	1,1997	TRC12	Adıyaman	66	-3,8313
TR613	Burdur	26	2,2574	TRC22	Diyarbakır	67	-3,7639
TR413	Bilecik	27	2,7733	TRA22	Kars	68	-4,9092
TR812	Karabük	28	1,3401	TRA23	Iğdır	69	-4,8515
TR811	Zonguldak	29	1,4035	TRC32	Batman	70	-4,1247
TRC11	Gaziantep	30	0,4191	TRA24	Ardahan	71	-4,7460
TR901	Trabzon	31	0,1402	TRB13	Bingöl	72	-5,7479
TR522	Karaman	32	0,9203	TRC21	Şanlıurfa	73	-4,6074
TR831	Samsun	33	0,5417	TRC31	Mardin	74	-5,3043
TR904	Rize	34	0,1379	TRB21	Van	75	-5,8239
TR423	Düzce	35	-0,1387	TRB23	Bitlis	76	-5,9739
TR714	Nevşehir	36	-0,2616	TRC34	Siirt	77	-5,1654
TR834	Amasya	37	0,0346	TRC33	Şırnak	78	-6,3983
TR333	Kütahya	38	0,3115	TRA21	Ağrı	79	-6,5364
TRB12	Elazığ	39	-0,8997	TRB24	Hakkari	80	-6,4263
TR715	Kırşehir	40	-0,2598	TRB22	Muş	81	-6,6496
TR711	Kırıkkale	41	0,7540				

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı

Tablo 4. 205 Kalkınma Bölgelerinin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE-2011)

Bölge Kodu	Sıra	Endeks	Bölge Kodu	Sıra	Endeks
TR1	1	17,1245	TR8	7	-0,3531
TR5	2	5,4312	TR7	8	-0,4438
TR4	3	3,8009	TR9	9	-1,1524
TR2	4	2,8648	TRC	10	-3,9152
TR3	5	2,7063	TRA	11	-3,9924
TR6	6	1,5793	TRB	12	-4,4069

Düzeyle seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesinde faaliyette bulunan lojistik hizmet alan firmalar ile lojistik hizmet veren firmaların lojistik performansları ile kalkınma bölgelerinin sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksine ait tanımlayıcı istatistikler Tablo 4.207'de gösterilmiştir. Lojistik performansa ait verilen ortalama değerler 5 üzerinde oluşan değerlerdir.

Tablo 4. 206 Bölgesel Kalkınma ile Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksine Ait Korelasyon Analizi Tanımlayıcı İstatistikleri

	Ortalama	Std. Sapma	Veri Sayısı
Hizmet Alan	4,170992	,1745555	12
Hizmet Veren	4,192675	,1370131	12
SEGE	1,603600	5,8519514	12

Düzeyle bölgeleri için bölgesel kalkınma ve SEGE korelasyon analizine, Tablo 4.208'e bakıldığında analize 12 kalkınma bölgesinin birlikte analiz edildiği görülmektedir. Tüm kalkınma bölgelerinde Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Endeksi (SEGE) değerlerine bakıldığında Bölgesel Kalkınma (Hizmet Alan) değerleri ile Bölgesel Kalkınma (Hizmet Veren) ile doğru orantılı ancak negatif bir ilişkiye sahip olduğu görülmektedir. SEGE ile ilişkinin Bölgesel Kalkınma (Hizmet Alan) Pearson Korelasyon katsayısının -0,924 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,85 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %85'ini açıklamaktadır. SEGE ile ilişkinin Bölgesel Kalkınma (Hizmet Veren) Pearson Korelasyon katsayısının -0,811 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,66 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %66'sını açıklamaktadır. SEGE ile ilişkinin Bölgesel Kalkınma (Hizmet Alan) Pearson Korelasyon katsayısının Bölgesel Kalkınma (Hizmet Veren) Pearson Korelasyon katsayısından daha yüksek olmasının anlamı ilişki düzeyinin daha yüksek olduğunu göstermektedir.

SEGE ile ilişkilendirilen korelasyon analizlerinden çıkan sonuca göre eğer Sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi arttıkça lojistik faaliyetlerin bölgesel kalkınmaya

etkisi o kadar azalmaktadır. Örneğin TR1 bölgesinin SEGE değeri en yüksek olması lojistik faaliyetlere ilişkin performansın bölgesel kalkınmaya etkisinin olmadığını göstermektedir. TRB bölgesinin SEGE değerinin en düşük olması ise lojistik faaliyetlere ilişkin performansın bölgesel kalkınmaya etkisinin çok kuvvetli olduğunu göstermektedir.

Tüm kalkınma bölgelerinde Bölgesel Kalkınma (Hizmet Alan) değerleri ile Bölgesel Kalkınma (Hizmet Veren) ile doğru orantılı ve pozitif bir ilişkiye sahip olduğu görülmektedir. Bölgesel Kalkınma (Hizmet Alan) ile ilişkinin Bölgesel Kalkınma (Hizmet Veren) Pearson Korelasyon katsayısının 0,911 olduğundan dolayı kuvvetli seviyede olduğu görülmektedir. r^2 değeri 0,83 olup bu değer iki değişkenin birbirlerini açıklama oranını vermektedir, yani toplam varyansın %83'ünü açıklamaktadır.

Tablo 4. 207 Düzey1 Bölgeleri İçin Bölgesel Kalkınma ve SEGE Korelasyonu

		Bölgesel Kalkınma (Hizmet Alan)	Bölgesel Kalkınma (Hizmet Veren)	SEGE
Bölgesel Kalkınma (Hizmet Alan)	Pearson Korelasyon	1	,911	-,924
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	Veri Sayısı	12	12	12
Bölgesel Kalkınma (Hizmet Veren)	Pearson Korelasyon	,911	1	-,811
	Sig. (2-tailed)	,000		,001
	Veri Sayısı	12	12	12
SEGE	Pearson Korelasyon	-,924	-,811	1
	Sig. (2-tailed)	,002	,001	
	Veri Sayısı	12	12	12

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Son yıllarda Dünya’da ve özellikle Türkiye’de hızla büyümekte olan lojistik sektörü, özellikle üretim ve ticaret söz konusu olduğunda lojistik faaliyetler daha fazla önem kazanmaktadır. Üretim yapan firmaların hammadde tedariki ile başlayıp üretim sürecine dahil edilmesiyle devam eden ve üretim sonrasında ürünlerin nihai tüketicilerin eline ulaştırılmasıyla lojistik faaliyetler ile gerçekleşmektedir. Dolayısıyla lojistik sektörü ekonomik kalkınma açısından itici bir güce sahiptir. Lojistik sektörü ile sanayi sektörleri arasındaki bu güçlü ilişki, lojistiğin ekonomik kalkınmadaki rolünü ve önemini ortaya koymaktadır.

Lojistik sektörü, yarattığı istihdam, milli gelir ve yabancı yatırımları yönlendirme yönü ile ülke ekonomisinde önemli ekonomik etkiler yaratmaktadır. Sektörün büyük hacme sahip olması ve önemli görülmesinin en temel nedeni ise tüm sektörlere hizmet vermesidir. Sanayi, tarım ve hizmet sektörleri, bu sektörlerde faaliyet gösteren firmaların verimliliği ve dolayısıyla bölgelerin kalkınması da lojistik sektörünün başarısına bağlıdır.

Bu çalışmada, bölgesel kalkınma politikalarının uygulanmasında lojistik faaliyetlerin etkinliğinin var olduğu çıkarımı sorgulandı. Sorgulama öncesinde ki oluşan temel amaç olan “bölgesel kalkınma sağlanmasının en temel niteliği olan sanayileşme olup, gerekli sanayi yatırımlarının gerçekleşebilmesi için çeşitli teşviklerle birlikte yatırım kararı alınmasında lojistik hizmetlerin var olmasının veya verilen hizmetin yeterlilik düzeyinin yatırımları ne derecede etkileyeceği” hususunu

ortaya çıkarmaktı. Bu amaca ulaşmak için hem lojistik hizmet veren firmalardan elde edilen verilerle hem de lojistik hizmet alan üretim firmalarından elde edilen veriler ile iki yönlü araştırma yapıldı.

Yapılan anket çalışmaları neticesinde Türkiye’de Dzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesinde her bir bölgenin kendi gelişmişlik düzeyine bağlı olarak lojistik hizmetlerin (malların planlanan süre içerisinde ulaştırılması, mal gönderme kolaylığına bağlı olarak lojistik hizmetlerin kalitesine ve lojistik yetkinliği ile malların takibi ve izlenmesinde) etkinliği açısından farklı değerler elde edilmiştir. Örneğin TR1 bölgesi kapsamında yer alan İstanbul’un kalkınmış bir bölge olmasıyla birlikte lojistik hizmetler st seviyede değerlendirilmesine karşın bölgesel kalkınma ile lojistik faaliyetler arasında bir ilişki yakalanamamıştır. Bir diğer örnek ise TRB (Ortadoğu Anadolu) bölgesi kapsamında yer alan Bingöl, Elazığ, Malatya, Tunceli, Bitlis, Hakkari, Muş ve Van illerinin öncelikli kalkındırılması gereken iller kapsamında olmasıyla birlikte sunulan lojistik hizmetlerin yetersizliği ve etkinsizliği nedeniyle değerlendirmeler sonucu alt seviyede değerlendirilmiştir. Ancak buna karşın bölgesel kalkınma ile lojistik faaliyetler arasında kuvvetli bir düzeyde ilişki yakalanmış olup bölgesel kalkınma için lojistik sektörü itici bir güç olduğu sonucuna varılmıştır.

Yapılan anket çalışmaları neticesinde de lojistik faaliyetlerin bölgesel kalkınma üzerinde çeşitli etkiler yarattığı ortaya çıkmıştır. Bu etkiler; döviz akışı ve yabancı sermaye girişi etkisi, gelir arttırıcı etkisi, maliyet düşürücü etkisi, altyapı gelişimine etkisi şeklinededir. Bununla birlikte lojistik faaliyetlerin bölgesel kalkınma üzerinde etkisiz olduğu başlıklar da ortaya çıkmıştır. Bunlar; tarım sektörünün

gelişimini etkilememesi, bölgesel çevre bilincinin ve kalitesinin artırılmasını sağlamaması ve kültürler arası etkileşimi sağlamadığından bölgenin sosyal açıdan kalkınmasını sağlamamaktadır yönünde olmuştur.

Yapılan uygulama çalışması esnasında lojistik sektöründe öncü niteliğe sahip firmaların üst düzey yöneticileri ile yapılan görüşmelerin neticesinde edinilen izlenimlerin, elde edilen verilerden yapılan analizlerin edinilen izlenimleri desteklemesiyle birlikte; “bölgesel kalkınma sağlanabilmesi ve sürdürülebilir olması için lojistik sektörünün itici bir güce sahip olmasına karşın, uygulanacak çeşitli teşvikler ve politikalar neticesinde öncelikle bölgeye yatırımların yapılması gerekmekte olup, yapılan yatırımlarla birlikte lojistik sektörü kendi altyapısını geliştirerek lojistik hizmetlerin kalitesini ve lojistik yetkinliğini yükseltip bölgeye hizmet vererek az gelişmiş ve gelişmekte olan bölgelerin kalkınmasını sağladığı” sonucuna varılmıştır.

Yayınlanan sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi değerleri ile ilişkilendirilen korelasyon analizlerinden çıkan sonuca göre de eğer sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi artıkça lojistik faaliyetlerin bölgesel kalkınmaya etkisi o kadar azalmaktadır. Örneğin TR1 bölgesinin SEGE değeri en yüksek bölge olması lojistik faaliyetlere ilişkin performansın bölgesel kalkınmaya etkisinin çok daha az olduğunu göstermektedir. TRB bölgesinin SEGE değerinin en düşük bölge olması ise lojistik faaliyetlere ilişkin performansın bölgesel kalkınmaya etkisinin çok daha kuvvetli olduğunu göstermektedir. Böylece ekonomik gelişmişlik ile lojistik performans arasında yakın ilişki olmasından dolayı lojistik yatırımların sosyo-ekonomik gelişmişlik trendi düşük olan bölgelere yapıldığı takdirde daha hızlı bölgesel

kalkınma olacağı açıktır. Bununla birlikte lojistik yatırımların sosyo-ekonomik gelişmişlik trendi yüksek olan bölgelere yapıldığı takdirde ise Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'ndeki skorunun ve buna bağlı olarak ta alt skorlarının yükselmesiyle birlikte Türkiye'nin Dünya sıralamasında ki yerinin daha üst sıralara yükselmesini de sağlayacaktır.

Lojistik hizmet veren firmalar açısından değerlendirildiğinde; TR2, TR3, TR4 ve TR6 bölgelerinde ilişki düzeyinin en yüksek olduğu bölgeler olup, verilen lojistik hizmet kalitesinin yükseltilmesinin daha kolay olacağı bölgelerdir. Bu bölgelere lojistik üst yapı yatırımları (bilgi teknolojisi, demiryolu istasyonu vs.) yapıldığı takdirde Türkiye'nin lojistik performans endeksindeki skorunun yükselmesi için bu bölgeler daha uygun olacaktır. TR1, TR5, TR7, TR8, TR9, TRA, TRB ve TRC bölgelerinde ise özellikle lojistik altyapıların (yol, liman, demiryolu ağı, depo vs.) iyileştirilmesi bölgesel kalkınma açısından önem taşımaktadır.

Lojistik hizmet alan firmalar açısından değerlendirildiğinde ise; TR4 ve TR5 bölgelerinde verilen lojistik hizmetlerin kalitesindeki ilişki kuvvetli olup kalitenin yükseltilmesinde bu bölgelerde verilen hizmetlerin önemi büyüktür. TR1, TR2, TR3, TR6, TR8, TR9, TRA, TRB ve TRC bölgelerine yönelik lojistik faaliyetlerin değerlendirildiği kriterlerde ortaya çıkan ilişkinin gücüne göre; verilen hizmet kalitesinde bölgesel faktörler büyük önem taşımaktadır. TR7 bölgesine yönelik özellikle lojistik kriterler ile birlikte içsel ve dışsal etkenlerin tek tek incelenmesi gerekmektedir. Lojistik hizmet veren firmaların arttırılması, mevcut hizmet veren firmaların hizmet kalitesinde ise iyileştirme çalışmaları ve eğitim çalışmaları da gerekmektedir.

Ülkemizde sosyal ve ekonomik gelişmeler bölgelere göre farklı özellikler göstermekte olup bazı bölgelerde gelişmelere bağlı olarak kritik darboğazlar oluşabilme durumu söz konusu olabilmektedir. Darboğazların ortadan kaldırılabilmesi için, bölgesel anlamda; taşıma türü, yük, güzergah ve buna bağlı bilgi akışında etkinlik ve verimliği engelleyen durumların belirlenmesi ve giderilmesi gerekmektedir. Ayrıca yine bölgelere yönelik alternatifleri olan çözümlerin üretilmesi, tüm taşımacılık türlerine eşit fırsat ortamı yaratılması sağlanmalıdır. Bunu sağlamanın yolu da Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesi için “Bölgesel Lojistik Master Planı” oluşturulmalı ve bununla birlikte bir bütün olarak ülke lojistik politikasının yönünün belirlenmesi gerektiğinden de Türkiye Lojistik Master Planı’na uygun olarak oluşturulması gerekmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’nin belirlemiş olduğu “Hedef 2023” politikası doğrultusunda lojistik sektöründe yer alan birçok kurum ve kuruluş 2023 yılına yönelik programlar ortaya koymaktadırlar. 2023 yılına yönelik planlamalardan özetle çıkan hedefler arasında 500 milyar dolarlık ihracat, 1.2 milyar dolarlık dış ticaret hedefi yer almaktadır. Bu dış ticaret hedefini Türkiye'nin başarabilmesi için gerekli lojistik altyapının mevcut olmadığı Dünya Bankası’nın yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi raporlarında yer alan skorlar ve yapılan anketlerden elde edilen sonuçlar neticesinde ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle de Lojistik Performans Endeksi kriterlerine bağlı olarak Türkiye’nin elde etmiş olduğu skorlarda dikkate alınarak Türkiye'nin Lojistik Master Planı'nın yapılmasına acil ihtiyaç duyulmaktadır.

Bundan sonraki yapılacak olan akademik çalışmalara ışık tutacak nitelikte olduğunu düşündüğüm doktora tez çalışmamın, “Bölgesel Kalkınma” ve “Lojistik Faaliyet Performansı” na yönelik gelecekte yapılacak çalışmalar için önerilerle tez sonlandırılacaktır.

Dünya Bankası'nın yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi'nde Türkiye'nin alt skorlarının yükseltilmesine yönelik faaliyetlerde kalkınma bölgelerindeki yürütülen lojistik hizmet alan firmaların sektörel dağılımın analiz çalışması yapılabilir.

Dünya Bankası'nın yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi'nde yer alan altı kritere ilave edilebilecek kriter veya kriterlerin bölgesel kalkınmaya etkisinin olup olmayacağı araştırılabilir.

Oluşturulması kaçınılmaz olan “Türkiye Lojistik Master Planı”nın dış ticarete ve dolayısıyla bölgesel kalkınmaya yönelik ilişkisinin incelenmesi yararlı olacaktır.

Bölgesel kalkınma faaliyetleri merkezi yönetim idaresinde yürütülmekte olup yerel yönetimlerin yeri ve önemi için çalışmanın yapılması yararlı olacaktır.

Kaynakça

- ACAR, T. (2006). Bölgesel Kalkınma Potansiyelinin Harekete Geçirilmesinde İnsan Kaynağının Rolü ve Balıkesir İli Örneği. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- AKIN, N. (2006). *Bölgesel Kalkınma araçları ile Kalkınma Ajanslarının Uyum, İşbirliği ve Koordinasyonu*. 08 16, 2012 tarihinde http://www.tepav.org.tr/sempozyum/2006/bildiri/bolum4/4_3_naciakin.pdf, adresinden alındı
- AKTAKAS, B. (2006). Bölgesel Yerel Kalkınma, Bölgesel Gelişme İçin Bir Model. Adana: Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- ALBAUM, G. (1998). *International Marketing and Export Management*. MA Publisihing.
- ALTAY, N. (1992). Bölgesel Planlama ve Organize Sanayi Bölgeleri: Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri. *Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi* , 198-211.
- APAN, A. (2004). Bölge Kavramı ve Bölgesel Kalkınma Ajansları. *Çağdaş Yerel Yönetimler* , 48.
- ARVIS, J., MUSTRA, M., OJALA, L., SHEPHERD, B., & SASLAVSKY, D. (2010). *Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy*. 03 12, 2013 tarihinde The Logistics Performance Index and Its Indicators: <http://www.worldbank.org/lpi> adresinden alındı
- AŞICI, Ö., & TEK, Ö. B. (1985). *Fiziksel Dağıtım Yönetimi*. İzmir: Bilgehan Basımevi.
- ATAY, F. (2005). BKA Tasarımının Kalkınma Anlayışı Üzerine. *Bölgesel Kalkınma Ajansları Nedir, Ne Değildir?* (s. 148). içinde Ankara: Paragraf Yayınlar.
- BALLOU, R. (2004). *Business Logistics/Supply Chain Management*. New Jersey: Pearson Prentice Hall.
- BALLOU, R. (1999). *Business Logistics Managemet; Planning, Organizing and Controlling The Supply Chain*. Prentice Hall.
- BAŞ, T. (2006). Anket. Ankara: Seçkin Kitabevi.
- BAŞKAYA, F. (2000). *Kalkınma İktisadının Yükselişi ve Düşüşü* (s. 26). içinde Ankara: İmge Kitabevi.
- BERBER, M., & ÇELEPÇİ, E. (2005). Türk Bölgesel Kalkınma Politikalarında Yeni Arayışlar: Kalkınma Ajansları ve Türkiye'de Uygulanabilirliği. *Doğu Karadeniz Kalkınma Sempozyumu* (s. 146-150). Bildiri Kitabı.
- BİRDOĞAN, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*. Trabzon: Volkan Matbacılık.
- BOTAŞ. (2013). *Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi*. 04 28, 2013 tarihinde www.botas.gov.tr adresinden alındı
- BYME, W., & MARKHAM, J. (1991). *Improving Quality and Productivity in the Logistics Process*. New York: Council of Logistics Management.
- CAMERON, G., & DANSON, M. (2000). The European Partnership Model and the Changing Role of Regional Development Agencies: A Regional Development and Organisation Perspective. *Governance, Institutional Change and Regional Development* (s. 15). içinde Ashgate Publishing.
- CEZAYİRLİOĞLU, H. (2012). Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Kongresi. *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi* (s. 82). Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi.
- CHRISTOPHER, M. (1998). *Logistics And Supply Chain Management: Strategies For Reducing Cost And Improving Services*. London: Financial Times Pitman.

- CUTANDA, A., & PARICIO, J. (1993). *Infratructure and Regional Economic Growth: The Spanish Case* (s. 70). içinde Regional Studies.
- ÇAMUR, K., & GÜMÜŞ, Ö. (2005). İstatistiki bölge birimleri (NUTS Sistemi). *Bölge Kalkınma Ajansları Nedir, Ne Degildir?* (s. 181-196). içinde Ankara: Paragraf Yayınları.
- ÇANCI, M., & ERDAL, M. (2003). Lojistik Yönetimi. İstanbul: UTİKAD Yayını.
- ÇANCI, M., & ERDAL, M. (2003). Uluslararası Taşımacılık Yönetimi. İstanbul: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Üretenler Derneği.
- DEMİRCİ, A. (2005). Farklı Ülkelerde Bölge Kalkınma Ajansları. *Bölge Kalkınma Ajansları-Nedir, Ne Degildir?* (s. 182). içinde Ankara: Paragraf Yayınevi.
- DEMİRKOL, H., & ERDAL, M. (2003). Taşımacılık ve Lojistik Sektöründe Uluslararası Rekabet Avantajının Sağlanmasında Türkiye Altyapı Dinamiklerine Bir Bakış. *Pazarlama Dünyası* , 16-19.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2000). *Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2004). *İLÇELERİN SOSYO-EKONOMİK SİRALAMASI ARAŞTIRMASI*. 03 30, 2013 tarihinde T.C. Kalkınma Bakanlığı: www.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Download/8142/ilce.pdf adresinden alındı
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2003). *İstatistiki Bölge Birimlerine Göre Çeşitli Göstergeler*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2003). *Ön Ulusal Kalkınma Planı* . Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2003). *Ön Ulusal Kalkınma Planı Bölgesel Gelişme Stratejileri*. Ankara: DPT Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (tarih yok). *VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı*. 10 10, 2012 tarihinde <http://ekutup.dpt.gov.tr/bolgesel/oik523.pdf> adresinden alındı
- DİNLER, Z. (1986). *Bölgesel İktisat* (s. 204-317). içinde Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi.
- DİNLER, Z. (1998). *Bölgesel İktisat* (s. 111-118). içinde Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları.
- DİNLER, Z. (2000). *İktisada Giriş* (s. 525). içinde Bursa: Ekin Kitabevi.
- DİNLER, Z. (2001). *Bölgesel İktisat* (s. 2-404). içinde Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları.
- DONALD, J., DAVID, J., & BIXBY, M. (2002). Supply Chain Logistics Mangement. Boston: McGraw-Hill.
- DOUGLAS, M., JAMES, L., & STOCK, J. (1999). Strategic Logistics Management. Boston: Irwin/McGraw-Hill.
- DULUPÇU, M. (2006). Bölgesel Politikalar Kopyalanabilir mi. *Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu Bildiri Kitabı* (s. 233-252). Ankara: Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı.
- DURAN, M. (2002). Türkiye'de Yatırımlara Sağlanan Diğer Teşvikler ve Etkinliği. *Hazine Müsteşarlığı Araştırma ve İnceleme Dizisi* , s. 49.
- DURMUŞ, B., YURTKÖRÜ, E. S., & ÇİNKÖ, M. (2010). Güvenilirlik Analizi. *Sosyal Bilimlerde SPSS'le Veri Analizi* (s. 93). içinde İSTANBUL: Beta Basım Dağıtım A.Ş.
- ELİSA, S., MARIOTTİ, I., & MAGGİ, E. (2009). *Does The Logistics Sector Gain From Manufacturing Internalisation? An Empirical Investigation on The Italian Case*. 03 28, 2013 tarihinde <http://web.unimol.it/progetti/repec/mol/ecsdps/ESDP09052.pdf> adresinden alındı

- ERAYDIN, A. (2001). *Bölge Merkezlerinin Sanayi Yapısı ve sosyal Planlama* (s. 117). içinde Ankara: Saygı Yayınevi.
- ERCAN, F. (1996). *Modernizm, Kapitalizm ve Az gelişmişlik* (s. 16-17). içinde İstanbul: Sarmal Yayınevi.
- ERCAN, F., & AKKAYA, Y. (2005). Yerel Yönetimin Yeniden Yapılandırılması ve Kobi Temelli Bölgesel/Yerel Dinamikler. *Kapitalizm ve Türkiye II* (s. 363). içinde Ankara: Dipnot Yayınevi.
- ERDAL, M. (2005). *Küresel Lojistik*. İstanbul: Utikad Yayınları.
- ERDEM, H. İ. (2002). *Lojistik Yönetimi Ders Notları*. İstanbul: Y.T.Ü. Endüstri Mühendisliği Bölümü.
- ERKAL, M. (1990). *Bölge Açısından Az Gelişmişlik*. İstanbul: Der Yayınları.
- ERKAN, H. (1987). *Sosyo-Ekonomik Bölgesel Gelişme Teorik ve Uygulamalı Bir Yaklaşım*. İzmir: Kavram Matbaası.
- ERSOY, M. Ş. (2006). *Lojistik Kulübü*. 04 11, 2013 tarihinde Lojistical Dergisi: <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=132> adresinden alındı
- EURADA. (1998). *Creation, Development and Management of RDAs, Does it have to be so difficult?* Bruxelles: EURADA.
- FİNANSAL FORUM. (2002). *Geleceğin Lojistik Üssü Türkiye*. *Finansal Forum* , Özel Ek s.4.
- GENTRY, C. (2003). *The Outbound Dash*. ABI/Inform Global.
- GILLESPIE, R., RICHARDSON, R., & CORNFORD, J. (2001). *Regional Development and The New Economy*. *EIB Papers* , 109-131.
- GONZALEZ, A. (2002). *Inbound Logistics Drives Strong Demand for Transportation Systems*.
- GUARDIN, K. (2002). *Global Logistics Management*. Oxford: Blackwell Publishing.
- GÜNDÜZ, A. (2006). *Bölgesel Kalkınma Politikası* (s. 100-113). içinde Bursa: Ekin Kitabevi.
- GÜNDÜZ, A. (1994). *Bölgesel Dengesizlik ve GAP Projesi*. Malatya: Uğur El Matbaası.
- GÜNDÜZ, A. (2006). *Bölgesel Kalkınma Politikası*. Bursa: Ekin Kitabevi.
- GÜNER, M. (2007). *Bölgesel Kalkınma Ajansları ve Türkiye Uygulaması*. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- GÜRDAL, S. (2006). *Türkiye Lojistik Sektör Altyapı Analizi*. İstanbul: İTO Yayınları.
- GÜRDOĞAN, N. (2011). *GİRİŞİMCİLİK ve GİRİŞİM KÜLTÜRÜ*. İstanbul: İGİAD Yayınları.
- HALKIER, H., & DANSON, M. (1998). *Regional Development Agencies in Western Europe: A Survey of a Key Characteristics and Trends*. *European Urban and Regional Studies*.
- HAN, E., & KAYA, A. (2012). *Kalkınma Ekonomisi Teori ve Politika* (s. 206-255). içinde İstanbul: Nobel Yayın.
- HASANOĞLU, M., & ALİYEYEV, Z. (2002). *Avrupa Birliği ile Bütünleşme Sürecinde Türkiye'de Kalkınma Ajansları*. *Sayıştay Dergisi* , 84-90.
- HOLWEG, M., & MIEMCZYK, J. (2003). *Delivering the 3-day Car The Strategic Implication for Automotive Logistics Operations*. *Journal of Purchasing & Supply Management* , 65-70.
- HOOVER, E., & GIARRATANI, F. (1984). *An Introduction of Regional Economics*. New York: Alferd A. Knopf.

- ILDIRAR, M. (2004). *Bölgesel Kalkınma ve Gelişme Strateileri* (s. 8-71). içinde Ankara: Nobel Yayın dağıtım.
- İLKİN, A. (1983). Kalkınma ve Sanayi Ekonomisi. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları* , s. 13.
- İNCEKARA, A. (2001). *Anadolu'da Yeni Turizm Olanakları ve Bölgesel Kalkınmadaki Yeri* (s. 14). içinde İstanbul: İTO Yayınları.
- İzmir Kalkınma Ajansı. (2008). *Avrupa'da Kalkınma Ajansları* (s. 537). içinde İzmir: İzmir Kalkınma Ajansı Yayınları.
- JAMES, C., & WOOD, D. F. (1996). *Contemporary Logistics*. Prentice Hall.
- JOHN, J., EDWARD, J., & ROBERT, A. (2000). *Transportation*. Paul: West Publishing.
- Kalkınma Bakanlığı. (2012). *Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Araştırmaları*. ANKARA: Kalkınma Bakanlığı.
- KARAGÜLLE, A. Ö. (2004). Ulaştırma Sektörünün Geleceği Yerel Havacılıkta. *Logistical* , 35.
- KAYA. (2009). *Türkiye'de Bölgesel Net Mali Yansıma*. Ankara: Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı.
- KAYA, E., & ŞENTÜRK, H. (2007). Muhafazakar Demokraside Yerel Yönetim Vizyonu. *Yerel Siyaset* , 6.
- KAYASÜ, S. (2003). Yerel/Bölgesel Ekonomik Kalkınma ve Rekabet Gücünün Arttırılması: Bölgesel Kalkınma Ajansları. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- KEARNEY, A. (1991). Exploiting the Power of the Logistics Process. *Management Consultants*.
- KESER, Y. H. (2011). Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Analizi: Türk Lojistik Sektörü İçin Bir Çalışma. BURSA: Uludağ Üniversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi.
- KIZILTAN, A. (1994). Bölgesel Dengesizlikleri Gidermede Plan ve Projeler. *Atatürk Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi* , 125-147.
- KOBAN, E., & KESER, H. (2010). Dış Ticarete Lojistik. İstanbul: Ekin Yayınevi.
- KOÇİBERBER, S. (2006). Kalkınma Ajansları ve Sayıştay Denetimi. *Sayıştay Dergisi* , 37.
- LAGNEAUX, F. (2008). Economic Importance of Belgian Transport Logistics. *National Bank of Belgium Working Paper Series* , 125.
- LAMBERT, D. M., & STOCK, J. (1993). *Strategic Logistics Management*. Irwin.
- LAMBERT, J., DOUGLAS, M., STOCK, J. R., & ELLRAM, L. M. (1998). *Fundamentals of Logistics Management*. McGraw-Hill.
- LEAN, H. H., & JINGHI, S. (2010). *Logistics Development and Economic Growth in China, Institute of China Studies*. 04 22, 2013 tarihinde <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2010/05814.pdf> adresinden alındı
- LOVERING, J. (1999). *Theory led by policy: the inadequacies of the new regionalism* (s. 380). içinde *International Journal of Urban and Regional Research*.
- MACHBETH, D., & FERGUSON, N. (1994). *An Integrated Supply Chain Approach*. London: Pitman Publishing.
- MAWSON, J. (1999). *Policy Review Section* (s. 65). içinde Routledge, part of the Taylor & Francis Group.
- Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği. (1993). *Türkiye'de Bölge Planlamasının Evreleri*. Ankara: MGK Yayınları.
- MİNİBAŞ, T. (2006). *Sürdürülebilir Kalkınma ve Etkileri*. 06 08, 2012 tarihinde TÜBİTAK: http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/csk/EK-15.pdf adresinden alındı

- MÜSİAD. (2009). *Lojistik Sektör Raporu 2009*. İstanbul: MÜSİAD.
- OECD. (2001). *Territorial Outlook*.
- OKSAY, S. (1998). Çok Uluslu Şirketler Teoriler Çerçevesinde Yabancı Sermaye Yatırımlarının İncelenerek, Değerlendirilmesi. *Dış Ticaret Müsteşarlığı Dergisi* , 4-5.
- ORHAN, O. Z. (2003). Dünya'da ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi. İstanbul: İTO Yayınları.
- ÖZ, İ. (2012, 10 16). *Türkiye'nin Uzun Vadeli Stratejisi ve 10. Kalkınma Planı*. 02 20, 2013 tarihinde Lojistik Hattı: <http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/10/turkiyenin-uzun-vadeli-stratejisi-ve-10-kalkinma-plani> adresinden alındı
- ÖZCEYLAN, D., & COŞKUN, E. (2012). Türkiye'deki illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyleri ve afetlerden sosyal ve ekonomik zarar görebilirlikleri arasındaki ilişki. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi* , 34.
- ÖZDEMİR, K. (1999). Bölgesel Kalkınma Politikaları ve Türkiye'de Bölgesel Dengesizliği Azaltmada Teşvik Uygulamalarının Önemi. *Erciyes Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi* , 121.
- ÖZGÜR, Ö. (1976). *Sanayileşme ve Türkiye* (s. 20). içinde İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- ÖZGÜVEN, A. (1981). *İktisat Bilimine Giriş* (s. 365). içinde Bursa: Uludağ Üniversitesi Yayınları.
- PANTANT, F. (1985). F. BAŞKAYA içinde, *Kalkınma Sorunu* (s. 19). Ankara: Birey ve Toplum Yayınları.
- PARR, J. (1973). Growth Poles, Regional Development and Central Place Theory. *Twelfth european Congress of the Regional Science Association* (s. 173-212). The Regional Science Association.
- PEŞELİOĞLU, İ. (2007). Avrupa Birliği Perspektifinde Türkiye Ekonomisinde Bölgesel Kalkınma Ajanslarının Uygulanma İmkanları. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- PİGM. (2007). 2006 Yılı Dünya İthalat ve İhracatı. *Petrol İşleri Genel Müdürlüğü Dergisi* , 33.
- PİRLİ, M. (2000). *Kalkınma Ekonomisi* (s. 47-48). içinde Şanlıurfa: Harran Üniversitesi Yayınları.
- Resmi Gazete . (2011). *11 Ekim 2011 Tarihli ve 2011/2303 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı Eki*. Ankara: T.C. Başbakanlığı.
- RICHARDSON, H. (1970). *Elements of Regional Economics* (s. 104). içinde Penguin Modern Economics Texts.
- RODRIGUE, J. (2009). 01 03, 2013 tarihinde http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/TGtopic5_B.ppt adresinden alındı
- RODRIGUE, J., & SLACK, B. (2008). Intermodal Transportation. *Handbook of Logistics and Supply Chain Management* (s. 86). içinde Emarld.
- RODRIGUES, A., BOWERSOX, D., & CALANTONE, R. (2005). Estimation of Global And National Logistics Expenditures: 2002 Data Update. *Journal of Business Logistics* , 14.
- ROMANY, Q. (2003). Inward Bound. Works Management.
- RÖSCH, İ. (1992). Almanya'da Bölgesel Kalkınma Yaklaşımları. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları.
- SARAÇ, A. (2006). Bölgesel Kalkınma Modelleri ve Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP). *Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi* .

- SAVAŞ, V. (1986). Kalkınma Ekonomisi. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- SCHAEFFER, B. (2001). What Distinguishes Regional Economics From Macroeconomics. Discussion.
- SİPAHİ, B., YURTKORU, E. S., & ÇİNKO, M. (2010). Bağımlı Gruplar t-Testi. *Sosyal Bilimlerde SPSS'le Veri Analizi* (s. 134-139). içinde İstanbul: Beta Basım Dağıtım A.Ş.
- SİPAHİ, B., YURTKORU, E. S., & ÇİNKO, M. (2010). Korelasyon Analizi. *Sosyal Bilimlerde SPSS'le Veri Analizi* (s. 143-145). içinde İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- STOCK, J. R. (1997). Applying Theories From Other Disciplines to Logistics. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management* , 510-542.
- STOCK, J. R., & LAMBERT, D. M. (2001). Strategic Logistics Management. Irwin.
- ŞAHİN, D. (2008). Yönetimin Bölgesel Kalkınma Sorunlarına Uyumunun Sağlanması Bağlamında Kalkınma Ajanslarının Rolü. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2012). *Hava Ulaştırma*. 04 12, 2013 tarihinde <http://www.ubak.gov.tr/> adresinden alındı
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2008). *Havaalanı Planlama Kılavuzu*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2012). *Ulaştırma Bakanlığı Denizyolu Taşımacılığı*. 04 21, 2013 tarihinde <http://www.ubak.gov.tr/> adresinden alındı
- TANERİ, E. (1977). Bölge Planlama. *İstanbul Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi Yayınları* , 25-27.
- TANYAŞ, M. (2003). Lojistik ve tedarik Zinciri Yönetimi. *3D Lojistik* , 1.
- TANYAŞ, M. (2013). Lojistik Yönetimi Ders Notları. İstanbul: Maltepe Üniversitesi.
- TANYAŞ, M. (2005). Tedarik Zinciri Yönetimi ve KALDER Kıyaslama Grup Projesi. *14. Kalite Kongresi* (s. 4). İstanbul: KALDER.
- TANYAŞ, M. (2011). *Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi*. İstanbul: Türkiye İhracatçılar Meclisi Lojistik Konseyi.
- TANYAŞ, M., & BASKAK, M. (2006). Üretim Planlama ve Kontrol. İstanbul: İrfan Yayıncılık.
- TANYAŞ, M., & DÜZGÜN, M. (2012). Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi. D. LONG içinde, *International Logistics* (s. 7-200). Ankara: Nobel Yayınları.
- TAYLOR, J., & AMSTRONG, H. (2000). *Regional Economics And Policy* (s. 1-84). içinde Harvest Publication.
- TCDD. (2013, 01 09). 05 05, 2013 tarihinde Demiryolları Tarihçesi: <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267> adresinden alındı
- TCMB. (2013). *Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası İstatistikleri*. ANKARA: TCMB.
- TECER, M. (1991). Kalkınmada Öncelikli Yörelere Sanayileşme ve İşletmecilik. *Amme İdaresi Dergisi* , 57.
- TEK, Ö. B. (1999). Pazarlama İlkeleri. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım.
- TEK, Ö. B., & ÖZGÜL, E. (2005). Modern Pazarlama İlkeleri, Uygulamalı Yönetimsel Yaklaşım. İzmir: birleşik Matbaacılık.
- TİFTİKÇİGİL, B. (2010). Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türkiye'de Bölgesel Kalkınma Politikalarında Yaşanan Dönüşüm ve Kalkınma Ajansları Üzerine bir Değerlendirme. İstanbul: Marmara Üniversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi .

- TOBB. (1989). *Kalkınmada Öncelikli Yörelere ve Bölgesel Gelişme İçin Bir Model* (s. 6). içinde Ankara.
- TREGARTHEN, T. (1996). *Economics* (s. 816). içinde New-York: Worth Publishers.
- TUNÇ, M. (1997). Kalkınmada İnsan Sermayesi Yaklaşımları ve Türkiye'de İnsan Sermayesi Boyutunun Analizi. *Doktora Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TUTAR, E., TUTAR, F., & YETİŞEN, H. (2009). Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi. *KMU İ.İ.B.F. Dergisi*, 200.
- TÜRKAY, M. (1994). *Kalkınma Ekonomisi Seçme Makaleler*. İstanbul: İstanbul İktisadi Gelişme Uluslararası İktisat Kürsüsü.
- Türkiye Ekonomi Kurumu. (2003). *Büyüme Stratejileri Tartışma Metni*. 07 24, 2012 tarihinde www.tek.org.tr/dosyalar/BS_rapor adresinden alındı
- UZUN, T., & KURT, H. (2002). *Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Türkiye'de Yerel Yönetimler ve Sorunları*. içinde İstanbul: Alfa Yayınları.
- VOORDIJK, H. (1999). Preconditions and Dynamics of Logistics Networks. *Supply Chain Management* (s. 145-156). içinde MCB UP Publishing.
- WATSON, R. (1998). Intermodal Sector Warned It's Flirting With Flat-Line Growth. *The Journal of Commerce*, 14.
- WELLS, A. T. (1994). *Air Transportation*. Belmont.
- WORLD BANK. (2007). 04 12, 2013 tarihinde The Logistics Performance Index and Its Indicators: http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2007_for_web.pdf adresinden alındı
- WORLD BANK. (2010). 04 12, 2013 tarihinde The Logistics Performance Index and Its Indicators: http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf adresinden alındı
- WORLD BANK. (2012). *The Logistics Performance Index*. 12 12, 2012 tarihinde <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>, adresinden alındı
- YAVİLİOĞLU, C. (2008). *Cumhuriyet Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, s. 55-58.
- YILDIZTEKİN, A. (2006). *Hedef Dergisi Söyleşisi*. 04 10, 2013 tarihinde <http://www.atilayildiztekin.com/?p=222> adresinden alındı
- ZHOU, W. (2002). Different Scenarios for Boras as a Regional Logistics Center. Göteborg University.

ÖZGEÇMİŞ

1. Adı Soyadı: Burak KÜÇÜK

2. Doğum Tarihi: 06.01.1982

3. Unvanı: Öğretim Görevlisi

4. Öğrenim Durumu:

Derece	Alan	Üniversite	Yıl
Lisans	İşletme	Atatürk Üniversitesi	2003
Y. Lisans	İşletme (MBA) (Pazarlama Yönetimi ve İşletme Yönetimi)	Yeditepe Üniversitesi	2005
Doktora	İktisat	Maltepe Üniversitesi	2013

5. Akademik Ünvanlar

Yardımcı Doçent			
Doçent			
Profesör			

6. Yönetilen Yüksek Lisans ve Doktora Tezleri

6.1. Yüksek Lisans Tezleri

6.2. Doktora Tezleri

7. Yayınlar

7.1. Uluslararası hakemli dergilerde yayınlanan makaleler

7.2. Uluslararası bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında yayımlanan bildiriler:

- 1) “Bölgesel Kalkınmaya Yönelik Yapılan İnovasyon Ve Ar-Ge Çalışmaların Kobiler İçin Önemi”, Uluslararası Bölgesel Kalkınma Sempozyumu, Bozok Üniversitesi, 2010

- 2) “Bölgesel Kalkınmada Tarımsal Üretimin Yeri; Kuşburnu Örneği”, EconAnadolu 2011 Anadolu Uluslararası İktisat Kongresi, Anadolu Üniversitesi, 2011

7.3 Yazılan uluslararası kitaplar veya kitaplarda bölümler

7.4. Ulusal dergilerde yayımlanan makaleler/sunulan -yayımlanan ve henüz yayımlanmayan bildiriler:

7.5. Ulusal bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında basılan bildiriler

- 1) “Bölgesel Kalkınma Açısından Tarımsal Üretimin ve Alternatif Turizmin Rize için Önemi”, Rize Sektörel Kalkınma Sempozyumu, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, 2012
- 2) “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Bölgesel Kalkınmadaki Rolü”, Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Necmettin Erbakan Üniversitesi, 2012
- 3) “Türkiye’de Taşımacılık Sektörünün Gelişimi Ve Dış Ticaret Hacminde Denizyolu Taşımacılığın Rolü”, II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aksaray Üniversitesi, 2013
- 4) “Elektrikli Taşıtlar İçin Fizibil Kullanım Alanı: Şehir İçi Lojistiği”, II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aksaray Üniversitesi, 2013
- 5) “İstanbul İlinde Olası Deprem Sonrası Lojistik Yönetimi Üzerine Bir Çalışma”, II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aksaray Üniversitesi, 2013
- 6) “Afet Lojistik Yönetiminde Rize İline Yönelik Yeni Model Önerisi”, II. Rize Kalkınma Sempozyumu, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, 2013
- 7) “Rize’de Sağlık Turizmi ve Sağlıklı Yaşam Köyü’nün Oluşturulması”, II. Rize Kalkınma Sempozyumu, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, 2013

7.6. Diğer

yayımlar:

Kitaplar:

Telif kitaplar:

Kitap Editörlüğü:

Çeviriler:

8. Projeler

“İstanbul İli Afet Lojistik Planı Kılavuzu” İstanbul Kalkınma Ajansı – LODER -

2012

9. İdari Görevler

Akademik Danışmanlık,

10. Mesleki ve Bilimsel Kuruluşlara Üyelikler

- 1) Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)
- 2) Lojistik Derneği (LODER)

11. Ödüller

12. Son iki yılda verdiğiniz lisans ve lisansüstü düzeydeki dersler

Akademik Yıl	Dönem	Dersin Adı	Haftalık Saati		Öğrenci Sayısı
			Teorik	Uygulama	
2011-12	Bahar	Taşımacılık Yönetimi II	3	-	34
		Tehlikeli ve Özel Maddeler Lojistiği	3	-	27
Akademik Yıl	Dönem	Dersin Adı	Haftalık Saati		Öğrenci Sayısı
2012-13	Güz	Ekonomik Coğrafya	3	-	42
		Uluslararası İktisat	3	-	15
		Ticaret ve Lojistikte Organizasyonlar ve Mevzuat	3	-	28
Akademik Yıl	Dönem	Dersin Adı	Haftalık Saati		Öğrenci Sayısı
2012-13	Bahar	Tehlikeli ve Özel Maddeler Lojistiği	3	-	35
		Sağlık, Emniyet, Çevre ve Güvenlik	3	-	18

EKLER

EK-I: Lojistik Hizmet Veren Firmalara Yönelik Anket Soruları

LOJİSTİK HİZMET VEREN FİRMALAR İÇİN ANKET

Sayın yetkili, Türkiye’de Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesinde yapılan lojistik faaliyetlerin bölgesel kalkınma açısından değerlendirilmesi üzerine bilimsel bir çalışma yapmak amacıyla aşağıdaki anket soruları hazırlanmıştır. Bu çalışmanın yürütülebilmesi ve doğru sonuçlar elde edilebilmesi için cevaplarınız son derece önemlidir. En fazla 20 dk. kadar sürecek olan bu anketteki soruları değerli vaktinizi ayırarak cevaplayacağınızdan dolayı şimdiden teşekkür ederim.

Özet sonuçlar istenildiği takdirde tarafınıza gönderilecektir.

Özet Sonuçları istiyorum: Evet Hayır

e-mail:

Anketle ilgili kısaltmalar:

A.K. : Açılan Kutulardan Fare Yardımıyla Rakam Seçiniz.

İ.K. : Kutucuklara Fare Yardımıyla İşaret Koyunuz

Y.K. : Yazılarak Doldurulacak Kısım

GENEL BİLGİLER

1) Firma Adı: (Y.K.)

2) Firma Merkezinin Bulunduğu İl: (Y.K.)

3) Anketi Cevaplayanın Adı Soyadı: (Y.K.)

4) Firma (İşletme) Çalışanlarının Sayısı: (Y.K.)
(Taşeron dahil olmak üzere mavi yaka ve beyaz yaka çalışanların sayısı)

5) İşletmenin yıllık cirosu ne kadardır? (İ.K.)

Para Birimi: TL USD EUR

- | | | | |
|---|--|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> <10.000 | <input type="checkbox"/> 100.001 – 200.000 | <input type="checkbox"/> 1 Milyon – 3 Milyon | <input type="checkbox"/> > 50 Milyon |
| <input type="checkbox"/> 10.000 – 20.000 | <input type="checkbox"/> 200.001 – 300.000 | <input type="checkbox"/> 3 Milyon – 5 Milyon | |
| <input type="checkbox"/> 20.001 – 50.000 | <input type="checkbox"/> 300.001 – 400.000 | <input type="checkbox"/> 5 Milyon – 10 Milyon | |
| <input type="checkbox"/> 50.001 – 70.000 | <input type="checkbox"/> 400.001 – 500.000 | <input type="checkbox"/> 10 Milyon – 20 Milyon | |
| <input type="checkbox"/> 70.001 – 100.000 | <input type="checkbox"/> 500.001 – 1.000.000 | <input type="checkbox"/> 20 Milyon – 50 Milyon | |

6) Türkiye’de daha çok hangi bölgede miktar olarak (tonaj, hacimsel) lojistik faaliyetlerde bulunuyorsunuz (Birden fazla şıkki işaretleyebilirsiniz) (İ.K.)

- TR1: İstanbul,
- TR2: Batı Marmara (Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Balıkesir, Çanakkale)
- TR3: Ege (İzmir, Aydın, Denizli, Muğla, Afyonkarahisar, Kütahya, Manisa, Uşak)
- TR4: Doğu Marmara (Bilecik, Bursa, Eskişehir, Bolu, Düzce, Kocaeli, Sakarya, Yalova)
- TR5: Batı Anadolu (Ankara, Karaman, Konya)
- TR6: Akdeniz (Antalya, Burdur, Isparta, Adana, Mersin, Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye)
- TR7: Orta Anadolu (Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Niğde, Nevşehir, Kayseri, Sivas, Yozgat)
- TR8: Batı Karadeniz (Bartın, Karabük, Zonguldak, Çankırı, Kastamonu, Sinop, Amasya, Çorum, Samsun, Tokat)
- TR9: Doğu Karadeniz (Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon)
- TRA: Kuzeydoğu Anadolu (Bayburt, Erzincan, Erzurum, Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars)
- TRB: Ortadoğu Anadolu (Bingöl, Elazığ, Malatya, Tunceli, Bitlis, Hakkari, Muş, Van)
- TRC: Güneydoğu Anadolu (Adıyaman, Gaziantep, Kilis, Diyarbakır, Şanlıurfa, Batman, Mardin, Şırnak, Siirt)

FAALİYET BİLGİLERİ

7) Kalkınma Bölgelerinde lojistik hizmet verdiğiniz müşterilerinizin sektörel dağılımı nedir? (İ.K.)

Lojistik Faaliyet / Sektör	Taşıma / Nakliyat	Depolama	Antrepo	Gümrükleme İşlemleri	Sigorta	Envanter (Stok) Kontrolü	Paketlenme ve Katma Değerli Hizmetler	Sipariş Yönetimi / Müşteri Hizmetleri	Muayene, Gözetim, Ekspertiz
Gıda Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
İçecek Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tütün Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tekstil Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Giyim Eşyaları	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Deri ve İlgili Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ağaç, Ağaç Ürünleri ve	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kağıt ve Kağıt Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Basım – Yayın Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enerji ve Petrol Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kimya Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maden Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Perakende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
İnşaat Ürünleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sağlık ve Temel Eczacılık	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kauçuk ve Plastik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Metalik Olmayan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Metal Ürünler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektronik ve Optik Ürünler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektrikli Ekipman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Başka Yerde Sınıflandırılma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorlu Kara Taşıtları ve	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diğer Ulaşım Araçları	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilya	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diğer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8) Aşağıdaki taşıma türlerinden hangilerini yapıyorsunuz? (İ.K.)

Taşımacılık Türü	Kentsel	Bölgesel	Ulusal	Uluslararası
Karayolu Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Denizyolu Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Havayolu Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Demiryolu Taşımacılığı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Karma Taşımacılık (İntermodal, Multimodal, Kombine Taşımacılık)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9) Uluslararası açıdan hangi bölgelere lojistik faaliyette bulunuyorsunuz? (İ.K.)

<input type="checkbox"/> Batı Avrupa	<input type="checkbox"/> Kuzey Afrika	<input type="checkbox"/> Kuzey Amerika
<input type="checkbox"/> Doğu Avrupa	<input type="checkbox"/> Orta ve Güney Afrika	<input type="checkbox"/> Güney Amerika
<input type="checkbox"/> Orta Asya	<input type="checkbox"/> Orta Doğu	<input type="checkbox"/> Uzakdoğu

10) Uluslararası taşıma yapıyorsanız ülkemizin gümrük işlemlerini aşağıdaki kriterlere göre değerlendirin.
(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (İ.K.)

	1	2	3	4	5
Hız / Süre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Basitlik / Kolaylık	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formalitelerin Öngörülebilirliği / Şeffaflık	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diğer (Belirtiniz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11) Ülkemizin kalkınma bölgelerine göre lojistik performansını değerlendiriniz.
(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

	Uygun maliyetlerle aşağıdaki bölgelere mal gönderme kolaylığını değerlendirin.	Aşağıdaki bölgelere gönderilen malların takibi ve izlenmesini değerlendiriniz.	Aşağıdaki bölgelere gönderilen malların planlanan ya da beklenen teslimat süresi içinde alıcılara ulaşabiliyor mu?
TR1 (İstanbul)			
TR 2 (Batı Marmara)			
TR3 (Ege)			
TR4 (Doğu Marmara)			
TR5 (Batı Anadolu)			
TR6 (Akdeniz)			
TR7 (Orta Anadolu)			
TR8 (Batı Karadeniz)			
TR9 (Doğu Karadeniz)			
TR A (Kuzeydoğu Anadolu)			
TR B (Ortadoğu Anadolu)			
TR C (Güneydoğu Anadolu)			

12) Ulusal ve Uluslararası lojistik alanlarındaki tecrübelerinize dayanarak aşağıdaki bölgelerde operasyonel lojistik ortamı ücretlerini değerlendiriniz?

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Limn Ücretleri												
Hava Taşıma Ücretleri												
Karayolu Taşıma Ücreti												
Demiryolu Taşıma Ücreti												
Depolama ve Elleçleme Ücretleri												
Antrepo Ücreti												
Diğer Ücretler (Belirtiniz)												

13) Çalışmakta olduğunuz bölgelerin ulaştırma ile ilgili altyapı seviyesini değerlendirin.

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Limn Altyapısı												
Karayolu Altyapısı												
Demiryolu Altyapısı												
Depolama ve Yükleme Tesisleri												
Telekomünikasyon altyapısı ve IT												

14) Çalışmakta olduğunuz bölgeye / bölgeden yapacağımız dış ticaret için aşağıdaki süreçlerin verimliliğinin değerlendiriniz

(1: Hemen Hemen Hiç, 2: Nadiren, 3: Bazen, 4: Sık Sık, 5: Neredeyse Her Zaman) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
İthalat gönderileri planlandığı gibi gümrükten çekilip ve teslim ediliyormu?												
İhracat taşımaları planlandığı gibi gümrükten çekilip ve sevk ediliyormu?												
Firmalar hızlandırılmış hizmet alabiliyorlarmı?												

15) Çalışmakta olduğunuz bölgeyle çalışırken hangi sıklıkla aşağıdaki sorunlarla karşılaşılıyorsunuz?
(1: Hemen Hemen Hiç, 2: Nadiren, 3: Bazen, 4: Sık Sık, 5: Neredeyse Her Zaman) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Depolama / yüklemeye bağlı olarak gecikmeler												
Sevkiyat öncesi kontrol nedeniyle oluşan gecikmeler												
Deniz ulaştırması nedeniyle oluşan gecikmeler												
Suç Faaliyetleri (örneğin kargo çalınması / hırsızlık)												
Yasal olmayan ödeme talepleri												
Mevsimsel Araç Temin Sorunları												

16) Çalışmakta olduğunuz bölgelerle ilgili olarak aşağıdaki faktörlerin gelişimini değerlendiriniz.
(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Gümrükleme işlemleri												
Sınır ile ilgili diğer devlet kurumlarının ilgili işlemleri												
Ticaret ve ulaştırma ile ilgili altyapı kalitesi												
Telekomünikasyon / IT altyapısı kalitesi												
Özel lojistik hizmetlerinin kalitesi												
Lojistik ile ilgili yasal düzenlemeler												
Lojistik faaliyetleri ile ilgili yolsuzluk faaliyetleri												

17) Çalışmakta olduğunuz bölgelerle ticaret yaparken alıcıya teslimde uygulamakta olduğunuz kalite kriterlerinizi değerlendiriniz.

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek)

(A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Zamanında Teslimat												
Hasarsız Teslimat												
Teslimat Sıklığı												
Doğru Teslimat												
Teslimat Süresi												
Diğer (Belirtiniz)												
.....												

18) İthalat için, Gümrük Beyannamesi teslimiyle gümrükleme işlemi arasında tahmini olarak ortalama ne kadar zaman sürmektedir? (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Fiziksel muayene olmadan												
Fiziksel muayene ile												

19) Tüm ürün gruplarını göz önünde bulundurarak ortalama olarak ithalat gönderilerinin yüzde kaçını fiziksel olarak denetlendirir? (Y.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
%												

20) Aşağıdaki cümleleri bölgesel kalkınma ve gelişmişlik düzeyi açısından etkilenmesini değerlendiriniz (1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

Bölgesel Kalkınma,	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Bölgelerdeki lojistik hizmet kalitesini olumlu yönde etkiler												
Bölge bazındaki teşvikleri olumlu yönde artırır												
Lojistik ve ulaşım imkânlar geliştirildiği takdirde yatırım talebini olumlu yönde artırır.												
Lojistik ve ulaşım alt yapısı gelişmiş olan bölgeye yabancı sermaye girişi ne düzeyde artar.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı dış ticareti olumlu yönde artırır.												
Bölgeye döviz girişi bölgesel kalkınmayı olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı kişi başına düşen geliri olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı istihdamı olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı hizmet sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.												

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Lojistik hizmet düzeyinin artışı sanayi sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı tarım sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı bölgede kültürler arası etkileşimi sağlayarak bölgenin sosyal açıdan kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı bölgeye yönelik çevre bilinci ve kalitesinin artmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye demiryolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye havayolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye denizyolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye karayolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye depo / antrepo yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Diğer (Belirtiniz)												
.....												
.....												

EK-II: Hizmet alanlara Yönelik Anket Soruları

LOJİSTİK HİZMET ALAN FİRMALAR İÇİN ANKET

Sayın yetkili, Türkiye’de Düzey1 seviyesinde yer alan 12 kalkınma bölgesinde yapılan lojistik faaliyetlerin bölgesel kalkınma açısından değerlendirilmesi üzerine bilimsel bir çalışma yapmak amacıyla aşağıdaki anket soruları hazırlanmıştır. Bu çalışmanın yürütülebilmesi ve doğru sonuçlar elde edilebilmesi için cevaplarınız son derece önemlidir. En fazla 20 dk. kadar sürecek olan bu anketteki soruları değerli vaktinizi ayırarak cevaplayacağınızdan dolayı şimdiden teşekkür ederim.

Özet sonuçlar istenildiği takdirde tarafınıza gönderilecektir.

Özet Sonuçları istiyorum: Evet Hayır

e-mail:

Anketle ilgili kısaltmalar:

A.K. : Açılan Kutulardan Fare Yardımıyla Rakam Seçiniz.

İ.K. : Kutucuklara Fare Yardımıyla İşaret Koyunuz

Y.K. : Yazılarak Doldurulacak Kısım

GENEL BİLGİLER

1) Firma Adı: (Y.K.)

2) Firma Merkezinin Bulunduğu İl: (Y.K.)

3) Anketi Cevaplayanın Adı Soyadı: (Y.K.)

4) Firma (İşletme) Çalışanlarının Sayısı: (Y.K.)
(Taşeron dahil olmak üzere mavi yaka ve beyaz yaka çalışanların sayısı)

5) İşletmenizin yıllık cirosu ne kadardır? (İ.K.)

Para Birimi: TL USD EUR

- | | | | |
|---|--|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> <10.000 | <input type="checkbox"/> 100.001 – 200.000 | <input type="checkbox"/> 1 Milyon – 3 Milyon | <input type="checkbox"/> > 50 Milyon |
| <input type="checkbox"/> 10.000 – 20.000 | <input type="checkbox"/> 200.001 – 300.000 | <input type="checkbox"/> 3 Milyon – 5 Milyon | |
| <input type="checkbox"/> 20.001 – 50.000 | <input type="checkbox"/> 300.001 – 400.000 | <input type="checkbox"/> 5 Milyon – 10 Milyon | |
| <input type="checkbox"/> 50.001 – 70.000 | <input type="checkbox"/> 400.001 – 500.000 | <input type="checkbox"/> 10 Milyon – 20 Milyon | |
| <input type="checkbox"/> 70.001 – 100.000 | <input type="checkbox"/> 500.001 – 1.000.000 | <input type="checkbox"/> 20 Milyon – 50 Milyon | |

6) Türkiye’de daha çok hangi bölgede lojistik faaliyetlerde bulunuyorsunuz?
(Birden fazla şıkka işaretleyebilirsiniz) (İ.K.)

- TR1:** İstanbul,
- TR2:** Batı Marmara (Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Balıkesir, Çanakkale)
- TR3:** Ege (İzmir, Aydın, Denizli, Muğla, Afyonkarahisar, Kütahya, Manisa, Uşak)
- TR4:** Doğu Marmara (Bilecik, Bursa, Eskişehir, Bolu, Düzce, Kocaeli, Sakarya, Yalova)
- TR5:** Batı Anadolu (Ankara, Karaman, Konya)
- TR6:** Akdeniz (Antalya, Burdur, Isparta, Adana, Mersin, Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye)
- TR7:** Orta Anadolu (Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Niğde, Nevşehir, Kayseri, Sivas, Yozgat)
- TR8:** Batı Karadeniz (Bartın, Karabük, Zonguldak, Çankırı, Kastamonu, Sinop, Amasya, Çorum, Samsun, Tokat)
- TR9:** Doğu Karadeniz (Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon)
- TRA:** Kuzeydoğu Anadolu (Bayburt, Erzincan, Erzurum, Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars)
- TRB:** Ortadoğu Anadolu (Bingöl, Elazığ, Malatya, Tunceli, Bitlis, Hakkari, Muş, Van)
- TRC:** Güneydoğu Anadolu (Adıyaman, Gaziantep, Kilis, Diyarbakır, Şanlıurfa, Batman, Mardin, Şırnak, Siirt)

FAALİYET BİLGİLERİ

7) Aşağıdaki lojistik faaliyetlerden hangilerini kendiniz yapıyorsunuz, hangi faaliyetlerde dış kaynak kullanıyorsunuz? (İ.K.)

	Kendim Yapıyorum		Dış Kaynak Kullanıyorum	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taşıma / Nakliyat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Depolama	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gümrükleme İşlemleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Antrepo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Paketleme ve Katma Değerli Hizmetler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Envanter (Stok) Kontrolü	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sigorta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sipariş Yönetimi / Müşteri Hizmetleri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muayene, Gözetim, Ekspertiz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8) Aşağıdaki taşıma türlerinden hangilerini kullanıyorsunuz? (% olarak belirtiniz) (Y.K.)

Taşımacılık Türü	Kent İçi	Bölgesel	Ulusal	Uluslararası
Karayolu Taşımacılığı	%	%	%	%
Denizyolu Taşımacılığı	%	%	%	%
Havayolu Taşımacılığı	%	%	%	%
Demiryolu Taşımacılığı	%	%	%	%
Karma Taşımacılık (Intermodal, Multimodal, Kombine Taşımacılık)	%	%	%	%

9) Türkiye’de daha çok hangi bölgeye mal gönderiyorsunuz, mal alıyorsunuz? (Tonaj bakımından %’lik olarak) (Y.K.)

	TR1 İstanbul	TR2 Batı Marmara	TR3 Ege	TR4 Doğu Marmara	TR5 Batı Anadolu	TR6 Akdeniz	TR7 Orta Anadolu	TR8 Batı Karadeniz	TR9 Doğu Karadeniz	TR A Kuzeydoğu Anadolu	TR B Orta Doğu Anadolu	TR C Güneydoğu Anadolu
Sevkiyat	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Tedarik	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

10) Uluslararası açıdan daha çok hangi bölgeye ihracat ve hangi bölgeden ithalat yapıyorsunuz? (Tonaj bakımından %’lik olarak) (Y.K.)

	Batı Avrupa	Doğu Avrupa	Kuzey Afrika	Orta ve Güney Afrika	Orta Doğu	Orta Asya	Uzakdoğu	Kuzey Amerika	Güney Amerika
İthalat	%	%	%	%	%	%	%	%	%
İhracat	%	%	%	%	%	%	%	%	%

11) Aşağıdaki sektörlerden hangisinde veya hangilerinde faaliyet gösteriyorsunuz? (İ.K.)

Sektör	Hizmet veriyorum
Gıda Ürünleri	<input type="checkbox"/>
İçecek Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Tütün Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Tekstil Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Giyim Eşyaları	<input type="checkbox"/>
Deri ve İlgili Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Ağaç, Ağaç Ürünleri ve Mantar Ürünler	<input type="checkbox"/>
Kağıt ve Kağıt Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Basım – Yayın Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Enerji ve Petrol Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Kimya Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Maden Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Perakende	<input type="checkbox"/>
İnşaat Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Sağlık ve Temel Eczacılık Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Kauçuk ve Plastik Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Metalik Olmayan Mineral Ürünler	<input type="checkbox"/>
Metal Ürünler	<input type="checkbox"/>
Elektronik ve Optik Ürünler	<input type="checkbox"/>
Elektrikli Ekipman Ürünleri	<input type="checkbox"/>
Başka Yerde Sınıflandırılmamış Makine ve Ekipman İmalatı	<input type="checkbox"/>
Motorlu Kara Taşıtları ve Yedek Parça	<input type="checkbox"/>
Diğer Ulaşım Araçları	<input type="checkbox"/>
Mobilya	<input type="checkbox"/>
Diğer	<input type="checkbox"/>

12) Uluslararası taşıma yapıyorsanız ülkemizin gümrük işlemlerini aşağıdaki kriterlere göre değerlendiriniz.

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (İ.K.)

	1	2	3	4	5
Hız / Süre					
Basitlik / Kolaylık					
Formalitelerin Öngörülebilirliği / Şeffaflık					
Diğer (Belirtiniz)					

13) Ülkemizin kalkınma bölgelerine göre lojistik performansını değerlendiriniz.

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

	Uygun maliyetlerle aşağıdaki bölgelere mal gönderme kolaylığını değerlendirin.	Aşağıdaki bölgelere gönderilen malların takibi ve izlenmesini değerlendiriniz.	Aşağıdaki bölgelere gönderilen mallar planlanan ya da beklenen teslimat süresi içinde alıcıya ulaşabiliyor mu?
TR1 (İstanbul)			
TR 2 (Batı Marmara)			
TR3 (Ege)			
TR4 (Doğu Marmara)			
TR5 (Batı Anadolu)			
TR6 (Akdeniz)			
TR7 (Orta Anadolu)			
TR8 (Batı Karadeniz)			
TR9 (Doğu Karadeniz)			
TR A (Kuzeydoğu Anadolu)			
TR B (Ortadoğu Anadolu)			
TR C (Güneydoğu Anadolu)			

14) Ulusal ve Uluslararası lojistik alanlarındaki tecrübelerinize dayanarak aşağıdaki bölgelerde operasyonel lojistik ortamını ücretler açısından değerlendiriniz?

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Liman Ücretleri												
Havaalanı Ücretleri												
Karayolu Taşıma Ücreti												
Demiryolu Taşıma Ücreti												
Depolama ve Elleçleme Ücreti												
Antrepo Ücreti												
Diğer Ücretler (Belirtiniz)												

15) Çalışmakta olduğunuz bölgelerin ulaştırma ile ilgili altyapı seviyesini değerlendirin.

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Liman Altyapısı												
Karayolu Altyapısı												
Demiryolu Altyapısı												
Depolama ve Yükleme Tesisleri												
Telekomünikasyon altyapısı ve IT												

16) Çalışmakta olduğunuz bölgelerde aşağıdakiler tarafından verilen hizmetin yeterliliğini ve kalitesini değerlendiriniz

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3:Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Karayolu taşıma servis sağlayıcıları												
Demiryolu taşıma servis sağlayıcıları												
Havayolu taşıma servis sağlayıcıları												
Denizyolu taşıma servis sağlayıcıları												
Depolama / Yükleme ve Dağıtım Operatörleri												
Taşıma işleri organizatörleri (Freight Forwarders)												
Gümrük Müşavirleri												
Kalite / Standartları Denetleme Acenteleri (Gözetim, Muayene, Ekspertiz)												
Standart Denetleme Kurumları / Laboratuvarlar												
Antrepolar												
Lojistik ve Taşımacılık Dernekleri												
Konsinyeler veya Nakliyatçılar												

17) Çalışmakta olduğunuz bölgeye / bölgeden yapacağımız dış ticaret için aşağıdaki süreçlerin verimliliğinin değerlendiriniz

(1: Hemen Hemen Hiç, 2: Nadiren, 3: Bazen, 4: Sık Sık, 5: Neredeyse Her Zaman) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
İthalat gönderileri planlandığı gibi gümrükten çekilip ve teslim ediliyor mu?												
İhracat taşumaları planlandığı gibi gümrükten çekilip ve sevk ediliyor mu?												
Firmalar hızlandırılmış hizmet alabiliyorlar mı?												

18) Çalışmakta olduğunuz bölgeyle çalışırken hangi sıklıkla aşağıdaki sorunlarla karşılaşıyorsunuz?

(1: Hemen Hemen Hiç, 2: Nadiren, 3: Bazen, 4: Sık Sık, 5: Neredeyse Her Zaman) (A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Depolama / yükleme bağli olarak gecikmeler												
Sevkiyat öncesi kontrol nedeniyle oluşan gecikmeler												
Deniz ulaştırması nedeniyle oluşan gecikmeler												
Suç Faaliyetleri (örneğin kargo çalınması / hırsızlık)												
Yasal olmayan ödeme talepleri												
Mevsimsel Araç Temin Sorunları												

19) Çalışmakta olduğunuz bölgelerle ilgili olarak aşağıdaki faktörlerin gelişimini değerlendiriniz.

(1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3: Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek)

(A.K.)

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Gümrükleme işlemleri												
Sınır ile ilgili diğer devlet kurumlarının ilgili işlemleri												
Ticaret ve ulaştırma ile ilgili altyapı kalitesi												
Telekomünikasyon / IT altyapısı kalitesi												
Özel lojistik hizmetlerinin kalitesi												
Lojistik ile ilgili yasal düzenlemeler												
Lojistik faaliyetleri ile ilgili yolsuzluk faaliyetleri												

20) Faaliyette bulunduğunuz bölgeden ihracat yaparken, kullanmış olduğunuz başlıca Incoterms 2010 maddelerinin yüzde kaçını 2012 yılındaki gönderileriniz içinde uyguladığınızı belirtiniz: **(İ.K.)**

E: Çıkış (EXW) F: Ödenmemiş Ana Taşıma (FOB-FAS-FCA) C: Ödenmiş Ana Taşıma (CIF-CIP-CFR-CPT) D: Varış (DAP-DAT-DDP)

21) Faaliyette bulunduğunuz bölgeden ithalat yaparken, kullanmış olduğunuz başlıca Incoterms 2010 maddelerinin yüzde kaçını 2012 yılında gönderileriniz için uyguladığınızı belirtiniz: **(İ.K.)**

E: Çıkış (EXW) F: Ödenmemiş Ana Taşıma (FOB-FAS-FCA) C: Ödenmiş Ana Taşıma (CIF-CIP-CFR-CPT) D: Varış (DAP-DAT-DDP)

22) İthalat için, Gümrük Beyannamesi teslimiyle gümrükleme işlemi arasında tahmini olarak ortalama ne kadar zaman sürmektedir? **(Y.K.)**

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Fiziksel muayene olmadan												
Fiziksel muayene ile												

23) Aşağıdaki cümleleri bölgesel kalkınma ve gelişmişlik düzeyi açısından değerlendiriniz (1: Çok Düşük, 2: Düşük, 3: Orta, 4: Yüksek, 5: Çok Yüksek) **(A.K.)**

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Bölgelerdeki lojistik hizmet kalitesini olumlu yönde etkiler												
Bölge bazındaki teşvikler olumlu yönde artırır												
Lojistik ve ulaşım imkânlar geliştirildiği takdirde yatırım talebini olumlu yönde artırır.												
Lojistik ve ulaşım alt yapısı gelişmiş olan bölgeye yabancı sermaye girişi ne düzeyde artar.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı dış ticareti olumlu yönde artırır.												
Bölgeye döviz girişi bölgesel kalkınmayı olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı kişi başına düşen geliri olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı istihdamı olumlu yönde artırır.												

	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	TR 7	TR 8	TR 9	TR A	TR B	TR C
Lojistik hizmet düzeyinin artışı hizmet sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı sanayi sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı tarım sektörünün gelişimini olumlu yönde artırır.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı bölgede kültürler arası etkileşimi sağlayarak bölgenin sosyal açıdan kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Lojistik hizmet düzeyinin artışı bölgeye yönelik çevre bilinci ve kalitesinin artmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye demiryolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye havayolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye denizyolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye karayolu yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Bölgeye depo / antrepo yatırımı yapılması bölgenin kalkınmasını olumlu yönde sağlar.												
Diğer (Belirtiniz)												
.....												