

TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET VE LOJİSTİK FAKTÖRÜ

**Pamukkale Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
İktisat Ana Bilim Dalı
İktisat Programı**

Ümmü AKAN

Danışman: Prof. Dr. Aydın SARI

**Ocak 2021
DENİZLİ**

ÖN SÖZ

Öncelikle tüm hayatım boyunca sevgilerini, ilgilerini, maddi-manevi desteklerini benden esirgemeyen, her anımda varlıklarını hissettiğim, kendilerinden çok evlatlarını düşünen ve onlar için çalışıp çabalayan, aile kavramının her şeyden değerli olduğunu hissettiren biricik anneme ve biricik babama, bana sevmeyi, sevilmeyi, paylaşmanın tadını, birlik ve beraberliğin, bir arada olmanın mutluluğunu, özlemenin güzelliğini öğreten canım ablam ve canım abime sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Bu yolda beraber yürüdüğüm, zorlu süreçlerden beraber geçtiğim, beraber ağlamanın da en az gülmek kadar güzel olduğunu hissettiren, insanların çıkarsız da birbirlerinin yanında olabileceklerinin kanıtları, yüksek lisansın bana kazandırdığı en değerli varlıklar, sevgili Fatma ÇAKMAK ve Irmak YALAP' a teşekkür ediyorum.

Yüksek lisans eğitimim boyunca üzerimden desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, yapamayacağımı düşündüğüm anlarda beni yapabileceğime inandıran, benden asla umudunu yitirmeyen çok değerli Sayın Prof. Dr. Aydın SARI hocama teşekkürlerimi borç bilirim.

Güzel bir Dünya dileklerle...

Ocak, 2021

Ümmü AKAN

ÖZET

TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET VE LOJİSTİK FAKTÖRÜ

AKAN, Ümmü
Yüksek Lisans Tezi
İktisat A.B.D.
İktisat Programı
Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Aydın Sarı

Ocak 2021, XI+102 sayfa

Lojistik kavramı insanlık tarihi boyunca insanların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik hizmetler sunmuş, dış ticaret ise insanların refah içinde yaşamaları için ülkelerin gelir ve döviz kaynağı elde etmesinde önemli rol oynamıştır. Türkiye'nin jeopolitik konumu hem lojistik hem de dış ticaret faktörlerinde büyük avantaja sahip olmasında etkili olmuştur. Üç kıtayı birbirine bağlar konumda olması, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve üç kıtayla kesintisiz karayolu ağlarına sahip olması Türkiye'nin lojistik faaliyetlerde aktif rol oynamasına ve dış ticaretinin sürekli gelişmesinde etkili olmuştur. Yapılan bu çalışmada dış ticaret ve lojistik faktörlerinin birbirleriyle olan ilişkileri incelenmiştir. Üç bölümden oluşan çalışmanın ilk bölümünde lojistik faktörünün süreçlerinden bahsedilmiş, ikinci bölümde ise dış ticaretin ortaya çıkışından ve dış ticaret işlemlerinden bahsedilmiştir. Üçüncü kısımda ise Türkiye'nin mevcut dış ticaret ve lojistik durumları incelendikten sonra lojistik faktörüne ilişkin Swot Analizi yapılmıştır. Sonuç olarak dış ticaret ve lojistik faktörlerinin birbirlerinin gelişiminde etkili olduğu gözlemlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Dış Ticaret, Jeopolitik Konum, Swot Analizi.

ABSTRACT**FOREIGN TRADE AND LOGISTICS FAKTOR IN TURKEY**

AKAN, Ümmü
Master Thesis
Economics Department
Economics Programme
Adviser of Thesis: Prof. Dr. Aydın SARI

January 2021, XI+102 pages

The concept of logistics has provided services to meet the needs of people throughout human history and foreign trade has played an important role in generating income and foreign currency resources for people to live in prosperity. Turkey's geopolitical position has been influential in having great advantages in both logistics and foreign trade factors. Turkey is located connects three continents and it is surrounded by the sea on three sides and it has uninterrupted road networks with three continents. All these have led to play an active role in Turkey's logistic activities and Turkey's foreign trade it has been effective in continuous improvement. In this study, the relationship of foreign trade and logistics factors with each other is examined. This study consists of three parts. In the first part of the study, the processes of the logistics factor are mentioned. In the second part, the emergence of foreign trade and foreign trade transactions are mentioned. In the third part of Turkey's current foreign trade and logistic conditions are discussed. And then Swot Analysis regarding the logistics factor was performed. As a result, it has been observed that foreign trade and logistics factors are effective in each other's development.

Key Words: Logistics, Foreign Trade, Geopolitical Position, Swot Analysis.

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER	iv
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vi
TABLOLAR DİZİNİ	vii
GRAFİKLER DİZİNİ	viii
HARİTALAR DİZİNİ	ix
KISALTMALAR DİZİNİ.....	x
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM LOJİSTİK SÜREÇLER

1.1. Lojistik Tanımı, Kapsamı ve Tarihsel Gelişimi.....	4
1.2. Tedarik Zinciri Yönetimi	9
1.3. Lojistik Faaliyetler	12
1.3.1. Müşteri Hizmetleri	17
1.3.2. Talep Planlama ve Takibi.....	18
1.3.3. Sipariş Yönetimi.....	19
1.3.4. Malzeme ve Envanter Yönetimi.....	20
1.3.5. Ambalajlama/Paketleme.....	21
1.3.6. Tesis/ Yer Seçimi	23
1.3.7. Ulaştırma	23
1.3.7.1. Karayolu Taşımacılığı	26
1.3.7.2. Denizyolu Taşımacılığı	27
1.3.7.3. Demiryolu Taşımacılığı.....	27
1.3.7.4. Havayolu Taşımacılığı	27
1.3.7.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	28
1.3.8. Depolama, Antrepo, Elleçleme	29
1.3.9. Gümrükleme Hizmetleri.....	31
1.3.10. Sigortalama Hizmetleri.....	31
1.4. Tersine Lojistik (Reverse Logistics-RL).....	32
1.5. Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing).....	33
1.6. Lojistik Merkezler (Köyler).....	35
1.7. Dünya Lojistik Sektöründe Güncel Gelişmeler	37

İKİNCİ BÖLÜM DIŞ TİCARET SÜREÇLERİ

2.1. Dış Ticaret Tanım, Tarihsel Süreci ve Kapsamı	45
2.2. Dış Ticaret Faktörünün Ekonomi İle İlişkisi.....	48
2.3. Dış Ticareti Etkileyen Faktörler.....	49
2.4. Dış Ticaret Politikası Amaçları ve Araçları	50
2.5. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler ve Teslim Şekilleri	52
2.6. Dış Ticarete Ödeme Şekilleri.....	55
2.7. Maliyet, Rekabet, Risk Unsurları Bakımından Dış Ticaret ve Lojistik İlişkisi	57
2.8. Freight Forwarder.....	58

2.9. Uluslararası Dış Ticaret ve Lojistik İle İlgili Kurum ve Kuruluşlar	59
--	----

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE DIŞ TİCARETİ VE LOJİSTİK İLİŞKİSİ

3.1. Dış Ticaret ve Lojistik Literatür Taraması.....	60
3.2. Türkiye Dış Ticaret Süreci	62
3.2.1. Türkiye Dış Ticaret Hacminin Gelişim Süreci.....	63
3.3. Türkiye'nin Gümrük Birliğine Katılımı.....	67
3.4. Ticaretin Serbestleştirilmesi İçin Türkiye'nin de Taraf Olduğu Diğer Anlaşmalar	68
3.5. Türkiye'de Dış Ticaret ve Lojistik İlişkisi	69
3.5.1. Türkiye'de Dış Ticarete Taşımacılık.....	69
3.5.1.1. Dış Ticaret ve Karayolu Taşımacılığı	70
3.5.1.2. Dış Ticaret ve Havayolu Taşımacılığı.....	71
3.5.1.3. Dış Ticaret ve Denizyolu Taşımacılığı.....	73
3.5.1.4. Dış Ticaret ve Demiryolu Taşımacılığı	74
3.5.1.5. Dış Ticaret ve Boru Hatları	75
3.5.1.6. Dış Ticaret ve Karma Taşımacılık.....	79
3.6. Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye.....	80
3.7. GSYİH ve Lojistik Sektörü	82
3.8. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Güçlü ve Zayıf Yönleri (Swot Analizi)	85
SONUÇ	88
KAYNAKÇA	93
ÖZ GEÇMİŞ	102

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 1. Lojistik Evrim Aşamaları.....	8
Şekil 2. Klasik Tedarik Zinciri Yönetimi.....	11
Şekil 3. Klasik Tedarik Zinciri Yönetimi.....	12
Şekil 4. Lojistik Sisteminin Bileşenleri.....	16
Şekil 5. Dış Kaynak Kullanımının Yıllar İçinde Değişimi	34

TABLolar DİZİNİ

Sayfa

Tablo 1. Ulaştırma Sistemlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması	25
Tablo 2. Lojistik Performans Endeksine Göre En Başarılı 10 Ülke (2018 Yılı)	39
Tablo 3. Taşıma Modlarına Göre Kullanılan Teslim Şekilleri	54
Tablo 4. Türkiye'nin 1923-1945 Yılları Arası Dış Ticaret Değerleri (Bin ABD\$).....	64
Tablo 5. Türkiye'nin En Fazla İhracat Yaptığı Ülkeler.....	66
Tablo 6. Türkiye'nin En Fazla İthalat Yaptığı Ülkeler.....	66
Tablo 7. Türkiye İllere Göre İhracat Değerleri (Bin ABD\$)	67
Tablo 8. Gümrük Birliğinin Türkiye Üzerinde Yaptığı Ticaret Yaratıcı Etkisi.....	68
Tablo 9. Harita 2 Üzerindeki Göstergeler	78
Tablo 10. LPI Hesaplama Kriterlerine Göre Türkiye'nin Durumu	81
Tablo 11. En Yüksek LPI Sahip 10 Ülke.....	82

GRAFİKLER DİZİNİ

Sayfa

Grafik 1. Dünya Ticaret Hacmi.....	37
Grafik 2. Dünya Ticari Hizmetler İçinde Taşımacılık Hizmetlerinin Yüzdesi.....	38
Grafik 3. Türkiye'nin 2013-2019 Yılları Arası İthalat-İhracat Değerleri (Bin ABD\$)...	65
Grafik 4. Türkiye'de İhracatın Taşıma Modlarına Göre Dağılımı	70
Grafik 5. Türkiye'de İthalatın Taşıma Modlarına Göre Dağılımı	70
Grafik 6. Türkiye Havayolu Yolcu Taşıma Verileri (Kişi).....	72
Grafik 7. Türkiye Havayolu Yük Taşıma Verileri (Ton).....	72
Grafik 8. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi (LPI)	80
Grafik 9. Türkiye GSYİH'sında Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinin Yeri.....	83
Grafik 10. Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinde İstihdam Edilen Kişi Sayısı.....	84

HARİTALAR DİZİNİ

Sayfa

Harita 1. OBOR Güzergahı	43
Harita 2. Türkiye Üzerinde Mevcut Olan Boru Hatları	76
Harita 3. Azerbaycan- Türkiye Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatları	77
Harita 4. Türkiye-Rusya Doğal Gaz Boru Hattı.....	77
Harita 5. Türkiye-İrak Ham Petrol Boru Hattı ve Türkiye-İran Doğal Gaz Boru Hattı..	78

KISALTMALAR DİZİNİ

1PL	Birinci Parti Lojistik
2PL	İkinci Parti Lojistik
3PL	Üçüncü Parti Lojistik
4PL	Dördüncü Parti Lojistik
5PL	Beşinci Parti Lojistik
A.TR	Tır Dolaşım Belgesi
AB	Avrupa Birliği
AGTC	Taşımacılık Hatları ve İlgili Tesisler Hakkında Avrupa Anlaşması
APICS	Üretim Yönetimi Derneği
ASEAN	Güney Doğu Anadolu Asya Ülkeleri
ATS	Hava Trafik Sistemi
CFR	Mal Bedeli ve Navlun
CIF	Mal Bedeli, Sigorta Ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim
CIP	Taşıma Ücreti Ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim
CMR	Taşıma Belgesi
CPT	Taşıma Ücreti Ödenmiş Olarak
CSCMP	Council Of Supply Chain Management
DAF	Sınırdaki Teslim
DDP	Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim
DDU	Gümrük Resmi Ödenmemiş Olarak Teslim
DEQ	Gümrük Ve Harçları Ödenmiş Olarak Teslim
DWT	Dead Weight Tonnage
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Anlaşması
EPA	Birleşik Devletler Çevre Koruma Ajansı
EU	Avrupa Birliği
EXW	Ticari İşletmede Teslim
FAS	Gemi Doğrultusunda Teslim
FCA	Taşıyıcıya Teslim
FIATA	Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu
FOB	Gemi Bordasında Teslim
GATT	General Aggrement On Tarrifs And Trade
GSYİH	Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla
IATA	Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği
IBRD	Dünya Bankası
ICC	Milletlerarası Ticaret Odası
ICHCA	Uluslararası Kargo Taşımacılık Koordinasyon Birliği
IMF	Uluslararası Para Fonu
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IRU	Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği
JIT	Just İn Time
LAFTA	Latin Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
LPI	Lojistik Performans Endeksi
NAFTA	Kuzey Amreika Serbest Ticaret Anlaşması
OBOR	One Belt One Road
OECD	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
RO-LA	Rollende Landstrasse
RO-RO	Roll On Roll Off
SCC	Tedarik Zinciri Konseyi

TCDD	TC Devlet Demiryolları
TEN-T	Avrupa Ulaştırma Ağı
TRACACE	Avrupa Asya Kafkasya Ulaştırma Koridoru
TZ	Tedarik Zinciri
TZY	Tedarik Zinciri Yönetimi
UN	Birleşmiş Milletler
WTO	Dünya Ticaret Örgütü

GİRİŞ

İktisat bilimi insanlık tarihi boyunca sınırlı kaynaklarla, sınırsız olan insan ihtiyaçlarını karşılamamanın yollarını aramıştır. Kaynakların dünyanın her yerine eşit dağılmamış olması nedeniyle insanlar, ihtiyaçlarını karşılıklı olarak ilk başlarda takas usulüyle karşılamış daha sonraları ulaşım araçlarının gelişmesiyle başka bölgelerden ve ülkelerden bu ihtiyaçlarını gidermeye başlamışlardır. Başka bölgelerden ürün, hizmet temin etmeye başlayan ticaret süreci zamanla ülkeler arası ticarete dönüşmüş ve dış ticaret kavramı ortaya çıkmıştır. Uluslararası ticaretin gelişmesinde kuşkusuz ki taşıma araçlarının payı büyüktür. Önceleri bir yerden başka bir yere gitmek ve ya mal nakliyesini gerçekleştirmek için kullanılan taşıma araçları, günümüzde yerini yine bu amaçlar doğrultusunda güvenli ve hızlı ulaşım/ulaştırma konularına bırakmıştır.

Ülkeler için büyük bir gelir kaynağı olan dış ticaret işlemlerinde zamanla büyük gelişmeler yaşanmıştır. Ticaretin sınırlı olmasından dolayı gelişemeyen dış ticaret olgusu, zamanla yerini ticarete serbestleşmeye bırakmıştır. Ticaretin serbestleşmesiyle, ülkeler birbirlerine yakın olmuş, ticaret sayesinde teknolojik gelişmeleri takip ve taklit edebilmiş böylece gelişmişlik düzeylerini artırabilmişlerdir. Ülkelerin gelişmesi, kişi başına düşen gelirin artması, bireylerin farklı zevk ve tercihlere sahip olmaları gibi faktörler, ülkeleri ticarete iten sebepler olmuştur. İhtiyaçlarını karşılama konusunda kaynakların tüm dünyaya eşit dağılmamasından dolayı ülkeler birbirleriyle ticaret yapmak zorunda kalmıştır. Ticaret yapılırken sınırlı olan kaynakların, etkin ve verimli kullanılması ülkeler ve dış ticaret yapan firmalar için önemli bir nokta haline gelmiştir. Bu aşamada ilk başlarda nakliye ve taşımacılık işlemlerini gerçekleştirmede kullanılan lojistik faktörü, zamanla firmaların yönetim biçimi haline gelmiştir. Kaynakların sınırlı olması sebebiyle etkin ve verimli üretimin yolunun lojistik faaliyetlerden geçtiği anlaşılmıştır. Lojistiğin gelişmesiyle beraber hem ulusal hem de uluslararası ticaret gelişmiş ve bu da teknolojik gelişmeleri beraberinde getirmiştir.

Günümüzde lojistik hizmetler o kadar önemli hale gelmiştir ki kullandığımız her ürün ve hizmetin oluşumu ve bize ulaşması lojistik sayesinde gerçekleşmektedir. Lojistik sektörü dünyada en hızlı değişim ve gelişim gösteren sektörlerin başında yer almaktadır. Uluslararası ticarete engellerin, ülkelerin kendi aralarında yapmış oldukları gümrük vergileri, kotalar ve sermaye kısıtlamalarını kaldırmaları sebebiyle,

küresel çapta lojistik sektörüne duyulan ihtiyacı artırmaktadır. Gelişen teknolojiyle birlikte yatırımların artması ve buna bağlı olarak dış ticaret hacminde de sürekli bir artış yaşanması, ticaretin serbestleşmesi, rekabet yapısındaki değişimler ve küreselleşme gibi etkenler lojistik sektör değişim ve gelişimine ivme kazandırmaktadır (Waters, 2003: 31). Küreselleşme kavramına ekonomik açıdan bakıldığında, dünya ekonomisi ile ülke ekonomilerinin çok yönlü etkileşiminin olması ya da dünyanın tek bir pazarda bütünleşmesi anlamına gelmektedir (İyibozkurt, 1994: 34).

Lojistik sektörünün bu denli hızlı değişim ve gelişim yaşaması dünya ticaretinin serbestleştirilmesine bağlıdır. Dünya ticaretinin bu denli gelişmesinde birtakım uluslararası kuruluşların öncülüğünde olmuştur. Dünya Ticaret Örgütü'nün (WTO) uluslararası ticaretteki engellerin kaldırılmasına yönelik çalışmaları ticaretin serbestleşmesini hızlandırmıştır. Bununla birlikte, Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA) Avrupa Birliği (AB), Avrupa Serbest Ticaret Anlaşması (EFTA), Latin Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (LAFTA), Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) gibi ekonomik bütünleşmeler, ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırmış, gümrük engellerini azaltmış, kıtalar birbirine daha yakın hale gelmiştir. Tüm bu gelişmeler sonucu taşımacılık faaliyetiyle başlayan lojistik serüvenine ihtiyacı artırmıştır.

Dünya ticaretinin serbestleşmesiyle zaman içinde ülkeler arasındaki mal ve hizmet ticaretinin artması, lojistik hizmetler sayesinde gerçekleşmekte ve mal ve hizmetlere daha kolay ulaşılabilme imkânı sunmaktadır. Bu sayede farklı coğrafyalarda dizayn edilen mal ve hizmetler, farklı coğrafyalarda üretilmekte ve farklı coğrafyalarda talep edilmektedir. Birbirleriyle sürekli rekabet içinde olan firmalar piyasada varlıklarını korumak için daha kaliteli ürünleri daha ucuz ve kaliteli yollarla üretme ve pazarlama yöntemleri arayışında olmaktadır. Firmaların uluslararası piyasalarda tutunabilmelerinde bir kilit nokta haline gelen lojistik faktörü, kalite ve maliyetler konusunda işletmelere büyük yarar sağlamaktadır.

Lojistik olmadan uluslararası piyasalarda başarıdan söz edilemeyeceğinden, lojistiğin sadece taşımacılık hizmetinden ibaret olmadığı anlayan ekonomik büyüme ve kalkınmasını gerçekleştirmiş tüm ülkeler bu başarısını lojistik faktörlere borçludur (www.millermagazine.com, 2020). Ticaret yapan işletmeler, tedarik zincirinde

yaşanacak değişimlere ve ihtiyaçlara hızlı bir şekilde ayak uydurabilecek lojistik sisteme sahip olmalıdırlar.

Dünya da lojistik sektöründeki öncü ülkelere bakıldığında, ekonomik olarak gelişimini tamamlamış ülkelerden oluşmaktadır. Ülkelerin lojistik performanslarının, ülkelerin gelişmişlik düzeyleriyle doğru orantılı olduğunu söylemek yerinde olacaktır. Dünyada yaşanan gelişmelerden Türkiye’de payını almakta, zamanla dünyadaki ticaret hacmiyle paralel olarak dış ticaret hacmini geliştirmekte aynı zamanda ekonomik büyümesini de sürdürmektedir. Ülkemizin coğrafi konumu tüm taşıma modlarının kullanımına olanak sağladığından, mevcut altyapılara yenilerini ekleyerek lojistik sektöründe öncü ve güçlü ülkelere birisi olma yolunda ilerleyecektir. Bu sayede ülke ekonomisi dünyada yaşanan ve yaşanabilecek krizlerden daha az etkilenecek, ekonomik büyümesini ve kalkınmasını sağlayacaktır. Bunun da yolu etkin bir lojistik sistem sürecinden geçmektedir (Erdal, 2005: 17).

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK SÜREÇLER

1.1. Lojistik Tanımı, Kapsamı ve Tarihsel Gelişimi

Lojistik günümüzde ürünlerin tüketicisine ulaşmasında neredeyse en önemli faktördür. Çünkü hammaddelerin nihai mal olarak ilk tüketicisinden son tüketicisine ulaşmasındaki tüm işlemler lojistik süreçlerden geçmektedir. Lojistik süreçlerin amacı ürünlerin, hammadde kaynağından son kullanıcıya ulaşmaya kadar gerekli tüm hizmet ve faaliyetleri yerine getirmektir. Ürünlerin temini, sipariş işlemleri, bilgi iletimi, taşıma, stoklama, paketleme, depolama, sigortalama, malzeme taşıma gibi faaliyetler, tüm bu sürecin yönetimi ve operasyonların gerçekleşmesinde gerekli bilgilerin sağlanması lojistik faktörünün içerisinde yer almaktadır.

Lojistiğin kelime anlamına bakacak olursak Latin kökenli bir sözcük olup, logic (mantık) ve statics (istatistik) kelimelerinin birleşimidir. Anlam olarak logistics kelimesine, mantıklı hesap, gibi bir anlam yüklenebilir. Ayrıca Yunan kaynaklarında “logistikos” kelimesinden gelmekte ve “hesap yapma bilimi” olarak geçmektedir.

Lojistik kavramının gelişimine bakıldığında ilk önce askeri bir terim olarak kullanıldığı görülmektedir. M.Ö. 5. yüzyılda yazıldığı tahmin edilen bazı Çin kaynaklarında lojistik faaliyetlerden bahsedilmektedir (Canitez, 2009: 36). Askeri alanda yapılan operasyonel faaliyetlerde, ordu ihtiyaçlarını karşılamak, yiyecek içecek ve cephane temininin yapılması ve bunların depolanması ayrıca tüm bunların planlanması için lojistik faaliyetlerden yararlanılmıştır.

Askeri alanda sağlanan başarılar sonucunda 1900’lü yıllarda lojistik önceleri sadece tarım ürünlerinin temini ve dağıtımı için kullanılmış ve nakliye adı altında anılmaya başlamıştır. 1960’lı yıllardan sonra pazarlamada yaşanan sorunlar ve darboğazlar lojistiğe ilgiyi artırmıştır. Nakliyenin gelişmesi sonucunda ekonominin de iyiye gitmesi ekonomistlerin ilgisini çekmiş ve yazılan makaleler sonucunda lojistik kavramı literatürdeki yerini almış ve dikkatleri üzerine çekmiştir. Firmaların verimliliklerini artırmanın yolunun lojistikten geçtiği belirtilmiş ancak bu 1980’li yıllardan sonra firma yöneticileri tarafından fark edilmiş ve artık geleneksel yöntemler terk edilmiştir. 2000’li yıllardan sonra ise lojistik kavramı daha da firmaların

verimlilikleri açısından etkinlik kazanıp tedarik zinciri yönetimi adı altında anılmaya başlanmıştır.

Lojistiğin askeri alandaki başarılarından dolayı yönetim ve üretim alanına uygulanmasından sonra büyük önem kazanmış ve başta ekonomi olmak üzere yönetim, pazarlama, politik bilimler, sosyoloji, matematik ve mühendislik gibi birçok bilim dalı ile bağlantısı olan bir disiplinler arası bir bilim haline gelmiştir (Stock, 1997: 518).

Stock (1997) lojistik olgusunu iktisat bilimi ile ilişkisini farklı teorilerle açıklamıştır. Bunları sıralayacak olursak:

Fayda-Maliyet Analizi: Yatırım projelerini etkinlik yönünden değerlendirilmesi, topluma en yüksek faydayı sağlayacak olan projelerin seçimi veya projelerin öncelik sırasının tespiti noktasında önem arz eden ve kullanılan Fayda-Maliyet analizinden, lojistik uygulamalarında denge ve bütçe analizlerinin belirlenmesi konusunda yararlanılmaktadır.

Girdi-Çıktı Analizi: Endüstriler arasındaki mal ve hizmet akımlarını gösteren, bunun içinde girdi çıktı tablolarından yararlanan ve böylelikle endüstriler arasındaki ilişkileri tespit etmede kullanılan bir analiz yöntemidir. İlişkilerin tespit edilmesinin yanında birbirleriyle bağımlılıklarının da ölçülmesinde de kullanılmaktadır. Lojistik açısından bakıldığında ise bu analizden, lojistik karar mekanizmalarının etkin çalışmalarında, lojistik uygulamaların planlanmasının yapılmasında yönlendirici ve yol gösterici olmasından yararlanılmaktadır.

Pareto Etkinliği: Bir ekonomideki üretim ya da tüketimde meydana gelecek bir değişikliğin, hiç kimseyi kötü duruma düşürmeden en az bir kişinin durumunu daha iyi hale getirilmesini ifade eden bir denge durumudur. Ekonomideki tüm tarafların üretici, tüketici, üretim faktörlerinin sahiplerinin eşanlı bir denge durumlarından söz edilmektedir. Lojistik uygulamalarda ise envanter, malzeme yönetimi, stok yönetimi gibi lojistik faaliyetlerde Pareto Etkinliğinden yararlanılmaktadır.

Ürün Yaşam Döngüsü Teorisi: Bir ürünün üretilmesinde kullanılacak çeşitli kaynakların, ülkeler arasındaki karşılaştırmalı üstünlüklerinin farklı olduğunu belirtmiştir. Yaşam dönemi boyunca bu karşılaştırmalı üstünlükler ve kullanılan kaynakların değişim halinde olacağını ifade etmektedir. Lojistik faaliyetlerdeki etkinlik

ve lojistik stratejilerinin kararlaştırılması aşamasında önemli bir teori olarak yardımcı olmaktadır.

Fayda Teorisi: İktisat biliminde fayda, sınırsız olan insan ihtiyaçlarının mal ve hizmetler tarafından karşılanması durumudur. Tüketici denge analizinde faydanın önemi büyüktür. Bu kapsamda, özellikle tüketimi gerçekleştiren mal veya hizmetin lojistik süreçlerinde tedarikçilerin belirlenmesi, lojistik hizmetlerin arzı ile tüketicide mal veya hizmete ilişkin katma değer yaratılması konusunda Fayda Teorisi önem kazanmaktadır.

Kuruluş Yeri Teorisi: Bu teoriye göre üretimin nerede yapılacağı, üretim yapılacak firmanın nereye kurulacağı, yapılan üretimin hangi koşullar altında yapılacağını, firmanın hammadde tedarikinde katlanması gereken masrafların, üretim maliyetinin ve pazarlama harcamalarının, üretimin optimal seviyesinde kalabilmesi için yer seçiminin nasıl yapılması gerektiğini araştıran iktisat teorisidir. Bu kapsamda lojistik uygulamalardan olan depo ve tesis yeri seçiminde, bu teorinin kullanımı etkin olmaktadır.

Mutlak Üstünlükler Teorisi: Ülkeler kapalı ekonomi durumuna göre daha karlı olduğu için uluslararası ticarete yönelmekte, hangi ülke hangi malın üretiminde mutlak üstünlük sahibiyse o ürünü ihraç etmektedir. Bu teori ülkelerin rekabet gücü elde etmesinde büyük öneme sahip olan uluslararası ticaret faaliyetlerinin temeli olmuştur. Lojistik faaliyetleri en etkili ve en verimli kullanan ülkelerin bu hizmetleri diğer ülkelere ihraç ederek, uluslararası pazarlarda rekabet üstünlüğü elde etmesine yarar sağlayacaktır.

Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi: D. Ricardo tarafından Mutlak Üstünlükler Teorisi'nin eksikliğinden dolayı geliştirilen Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi, uluslararası ticareti savunarak, uluslararası ticaret için mutlak üstünlüğün değil, karşılaştırmalı üstünlüğün gerekli ve yeterli olduğunu ifade etmektedir. Mutlak Üstünlükler Teorisi gibi uluslararası rekabette ülkelerin güç elde etmesinde önemli bir temel oluşturmuştur.

Rekabetçi Üstünlükler: Bu teoride Porter, ülkelerin rekabet gücü elde etmesinde firmaların ve buldukları endüstrilerin önemine değinmektedir. Firmaların rekabet üstünlüğü sağlayabilmesinin ve dış ticaret hacmini artırabilmesinin yolunun değer yaratmaktan geçtiğini savunmuştur. Firmaların rekabet üstünlükleri fiyat ve ya fiyat dışı

rekabet yollarıyla olabilmektedir. Lojistik faaliyetlerde gerçekleşecek bir inovasyon ile değer yaratma konusunda bu teoriden faydalanılabilir. Sektörlerin rekabet üstünlüğü sağlanmasında kümelenmenin önemine de yer verilen teoride, lojistik sektöründe firmaların da kümelenmesi için bir temel oluşturabilmektedir.

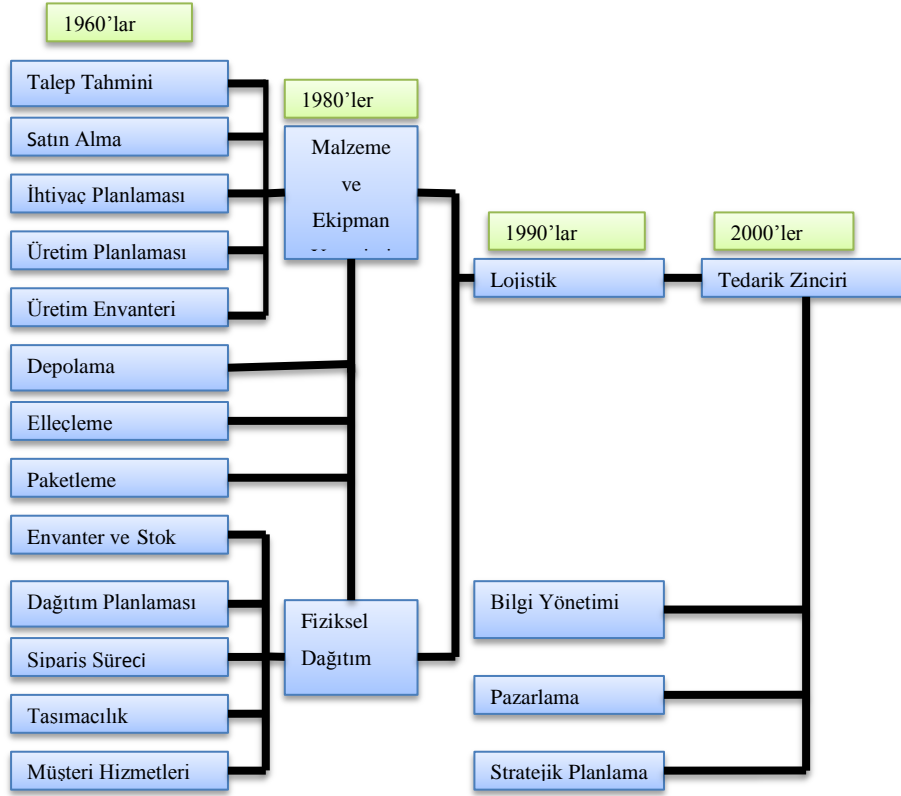
Yeni Ticaret Teorisi: Krugman'a ait olan bu teoride, bir bölge içinde yer alan firmalar, alıcılar, satıcılar, sektör ile ilgili kuruluşlar gibi iktisadi aktörlerin, sektörde yer alan başka firmaların aynı bölgeye gelmesinde etkili olduğu söylenmektedir. Ortak bilgi kaynakları, yaratılan sinerji bilinci, bunların sonucunda olumlu dışsallıklar yoluyla bir çekim alanı oluşmaktadır. Dolayısıyla, lojistik kümeler içinde sinerjinin oluşması ve lojistik kümelerin sanayi sektörüne olan olumlu etkileri sayesinde teoriden faydalanılması önemli olacaktır.

Nash Dengesi: Firmaların, rakip firmaların uyguladıkları stratejilere göre seçebilecekleri en iyi strateji olarak Nash Dengesi 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: 515-539).

Şekil 1'de görüldüğü üzere lojistik hizmetler 1960'lı yıllarda ayrı ayrı ele alınmış, 1980'li yıllardan sonra bu hizmetler iki ana hizmet çatısı altında toplanmıştır. Talep, satın alma, ihtiyaç planlaması, üretim planlaması ve üretim envanteri malzeme ve ekipman yönetimi hizmeti altında, envanter ve stok yönetimi, dağıtım planlaması, sipariş süreci, taşımacılık ve müşteri hizmetleri fiziksel dağıtım hizmeti adı altında toplanmıştır. Depolama, elleçleme ve paketleme ara hizmetler olarak devam etmiştir. 1990'lı yıllardan sonra ise tüm hizmetler lojistik adı altında ve 2000'li yıllardan sonra da tedarik zinciri yönetimi adı altında toplanmıştır (Hesse ve Rodrigue, 2004: 175).

Şekil 1. Lojistik Evrim Aşamaları



Kaynak: Hesse ve Rodrigue (2004: 175).

Lojistik birçok farklı tanımla açıklanmakta ve genelde nakliye ve taşımacılık olarak algılanmaktadır. Bunun sebebi ise lojistik hizmetlerin en yaygınının taşımacılık ve nakliye olmasıdır. Fakat lojistik taşıma ve nakliye hizmetlerinden daha fazlasını, yani tüketici ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla mamullerin, hizmetlerin ve bilgilerin üretim noktasından tüketim noktasına kadar verimli bir şekilde akışının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi hizmetlerini de kapsamaktadır. Dolayısıyla taşımacılık ve nakliye uluslararası ticaret söz konusu olduğunda tek başına yeterli olmayacaktır.

Yapılan faaliyetler sonucunda lojistik bir hizmettir. Müşteri isteklerine göre uygun üretim yapılabilmesi için, gerekli bilgilerin toplanmasını yani hammaddelerin depolanmasını, envanter yönetimini, ürünleri üretim noktasından tüketim noktasına taşınmasını sağlamaktadır (Bienstock vd., 1997: 32).

Geniş anlamda lojistik kavramı, tedarik, üretim ve dağıtım faaliyetlerine yönelik olarak, kaynakların tahsis edilmesi ve kontrolü süreci olarak tanımlanır (Canitez, 2009: 37).

Lojistiğin en anlaşılır ve en kolay tanımı olarak 7D kuralını söyleyebiliriz. Doğru malzemenin, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru tüketiciye, doğru fiyatla ulaşmasıdır (Orhan, 2003: 7).

Dış ticaret bağlamında yapılan bir başka tanımlamaya göre ise lojistik, nihai malların belirli bir ücret karşılığında müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak için, üretimin yapıldığı ihracatçı ülkeden, tüketim yeri olan ithalatçı ülkeye gönderilmesini, ulaştırılmasını sağlayan tüm hizmetlerin, faaliyetlerin ve bunların yönetimidir (Razzaque, 1996: 20).

Dünyanın en büyük lojistik organizasyonu olan Tedarik Zinciri Uzmanları Konseyi'nin (Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP) tanımına göre lojistik, "Müşteri ihtiyaçları doğrultusunda hizmetlerle birlikte, ürünlerin ve bilgilerin çıkış noktasından varış noktasına kadar etkili ve verimli bir şekilde taşınması ve depolanmasını sağlamak ve bunları sağlamak için gerekli prosedürleri uygulama, planlama ve denetleme sürecidir". Günümüzde en çok kabul gören tanımlama bu şekildedir (www.cscmp.org, 2019).

Yapılan tanımlamalara bakıldığında lojistiğin hem ülke içi hem de dış ticaretteki ekonomik faaliyetlerde önemli bir faktör olduğu görülmektedir. Ülkelerin gelişmesinde ve büyümesinde dış ticaretin katkısı büyüktür ve ülkeler için gelir kaynağı ve döviz girdisi sağlaması bakımından oldukça önem arz etmektedir. Firmaların etkin ve verimli bir şekilde üretim yapılabilmeleri ve diğer ülkelerdeki firmalarla rekabet edebilmeleri için lojistik faaliyetlere ihtiyaç duymaktadırlar.

1.2. Tedarik Zinciri Yönetimi

Tedarik fonksiyonu işletmelerin en önemli fonksiyonlarından biridir. Hangi sektör olursa olsun firmalar tedarik faaliyeti yapmak zorundadır. Lojistik kavramının girmesiyle birlikte iyileşen ekonomi, firma sahiplerinin dikkatini bu yönde toplamaya başlamıştır. Aradan geçen süreç içerisinde özellikle 1950'li yıllardan sonra artık lojistiğin ayrı bir fonksiyonu olarak Tedarik Zinciri (TZ) kavramı akademisyenlerin çalışmaları sonucunda literatüre girmeye başlamıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda etkin kullanılan bir TZ sonucu firmalar verimliliklerinin arttığının farkına varmışlardır.

Kuşkusuz ki TZ lojistiğın önemli bir fonksiyonudur. İki birbirinden bağımsız düşünülemez. Çünkü firmalar TZ performansının istenilen düzeyde verimli ve etkin kullanılabilmesi için lojistik fonksiyonlara ihtiyaç duymaktadır. Tedarik zinciri lojistik literatürüne dayanmakta ve lojistiğın Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY) üzerindeki etkisi devam etmektedir (Mentzer vd., 1986: 55).

TZY satın alma, firma içi faaliyetler, dağıtım, süreç entegrasyonu, planlama, bilgi sistemlerinin bütünleştirilmesi ve kontrol faaliyetlerinin koordinasyonu gibi faaliyetleri kapsar.

Lojistik yönetimi (LY) ise ürünlerin olması gereken yere ulaştırılması için taşıma, gümrükleme, elleçleme vb. faaliyetleri entegre biçimde gerçekleştirmektedir. Bu yönüyle TZY ve LY birbirinden ayrılmaktadır.

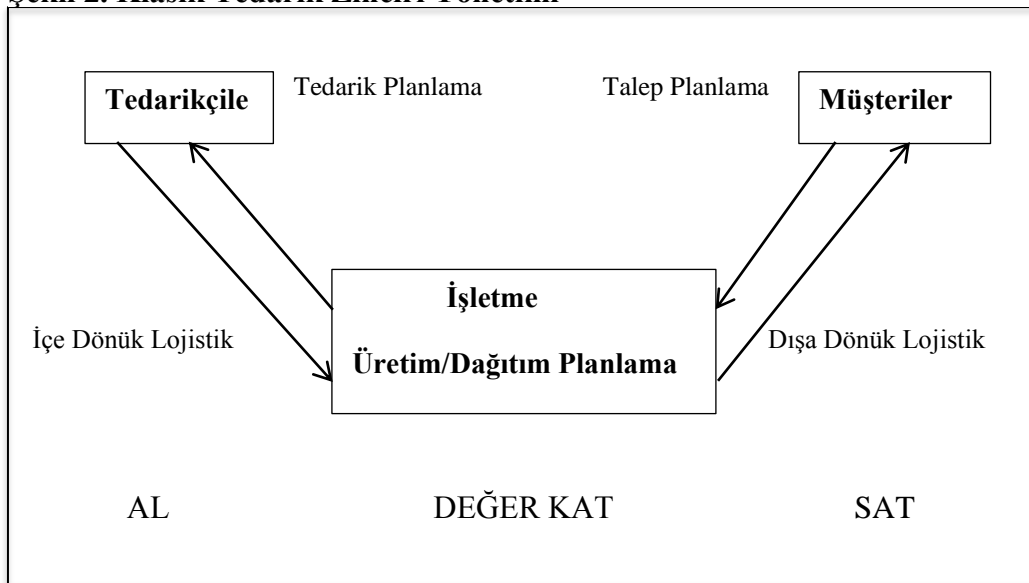
Tedarik kavramı, tüm işletmelerin en önemli fonksiyonlarından biri olduğu için gerek ticari, gerek hizmet, gerek üretim işletmeleri vs. olsun tedarik faaliyetlerine ihtiyaç duymakta ve tedarik faaliyetlerini yapmak durumundadırlar. Çünkü tedarik fonksiyonu; istenilen girdinin, istenilen kalitede, doğru zaman ve uygun fiyatla tedarik edilmesi anlamına gelmektedir.

Tedarik zinciri (TZ), tedarikçi ile başlayıp müşterilere kadar uzayan bir organizasyondur. Tüm işletmelerin faaliyetlerini kapsayan, hammaddenin kaynaklarından başlanarak temininin yapılması, üretim tesislerine getirilmesi ve üretim süreçlerinden geçirilip ürüne dönüştürülmesi ve son kullanıcıya ulaştırılmasını kapsayan faaliyetler zinciridir. Tedarik zinciri hammaddelerin işlenmesi ya da yarı mamul haline getirilmesiyle başlayıp, ürün haline getirilerek müşterilere ulaştırılmasını sağlayan uygulamalar bütünüdür (Demirdöğen ve Küçük, 2007: 2).

Yapılan tanımlamalara bakıldığında TZ kavramı sadece hammadde teminini sağlamakla kalmıyor aynı zamanda bunlar için gerekli olan bilgileri toplayıp, gerekli kontrol işlemlerini de belli bir plan doğrultusunda yaparak temin, üretim, dağıtım vb. faaliyetleri gerçekleştirdiği söylenebilir. Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY) ise, tedarik zinciri boyunca ürün ve bilgi akışını sağlamak ve böylece doğru ürünler, doğru yer ve doğru zamanda son alıcısına teslim edilmektedir (Giannoccaro ve Pontrandolfo, 2002: 153).

Tan ve diğerlerine göre ise TZY; gerekli ekipman ve ürünlerin, olası geri dönüşüm ve yeniden kullanım da dahil olmak üzere hammadde talebinden nihai ürün aşamasına kadarki organizasyonu kapsayan, firma tedarikçilerinin süreçlerinden rekabetçi yaklaşımla teknoloji ve yeteneklerinden nasıl yararlanılması gerektiğinin üzerine odaklanan ve geleneksel işletme içi faaliyetleri verimlilik ve etkinlik amacı ile ticari ortaklıklar kurarak yayan bir yönetim felsefesidir (Tan vd., 1998: 2).

Şekil 2. Klasik Tedarik Zinciri Yönetimi

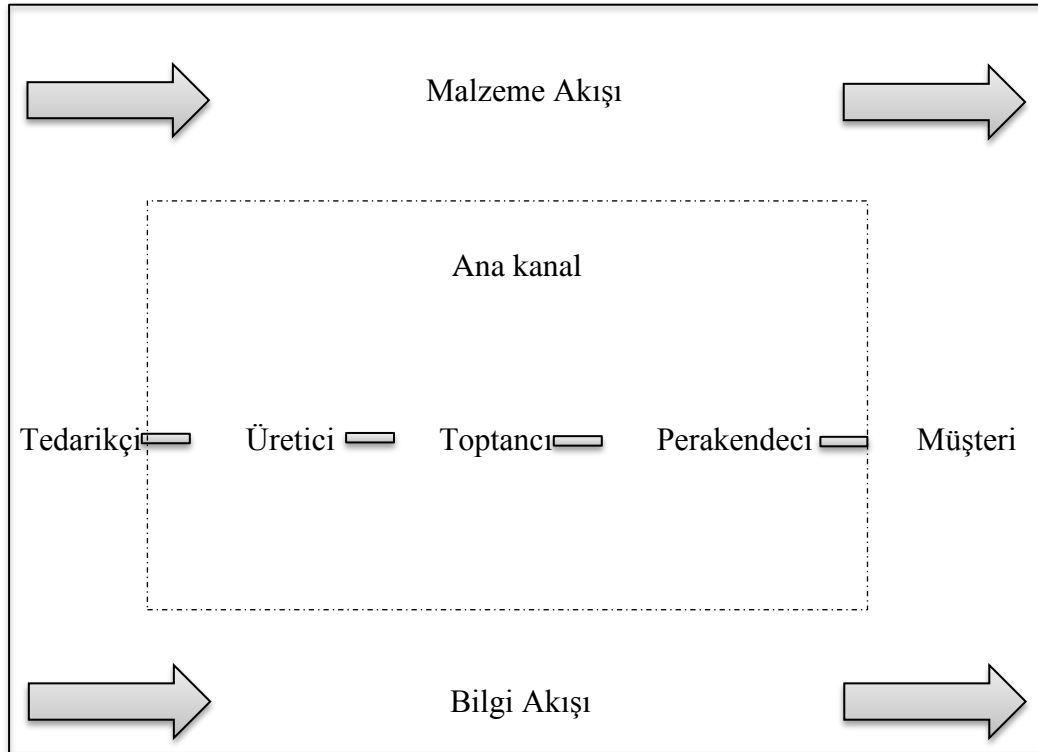


Kaynak: Chuang ve Shaw (2000: 150).

Şekil 2’de, tedarikçilerin, işletmenin ve müşterilerin olduğu klasik tedarik zinciri yönetimi gösterilmektedir. İşletme iki yönlü, müşterilerden talepleri toplayarak plan yapmakta, tedarikçilerden de ürünün ortaya çıkabilmesi için gerekli hammadde, nihai ürün vb. maddelerin tedarikini yapmayı planlamaktadır. İşletme müşterilerden talepleri toplayarak ve gerekli tedarik planlamasını yaparak üretim aşamasına geçmektedir. İşletmenin tedarikçileriyle olan ilişkisi içe dönük lojistik, müşterilerle olan ilişkisi ise dışa dönük lojistik olarak adlandırılmaktadır. İşletmenin tedarikçilerden aldığı ürünleri, değer katarak üretip, bu ürünleri talep eden müşterilere ürünün dağıtım planlamasını yaparak, malı son kullanıcıya teslim etmek üzere satış işlemini bitirmektedir.

Sürekli malzeme ve bilgi akışının gerçekleştiği bir diğer klasik tedarik zinciri yönetimi de Şekil 3’te gösterilmektedir. Burada önemli olan nokta, üretime taraf olan tedarikçi, üretici, toptancı, perakendeci ve müşterinin sürekli bir iletişim halinde olmasıdır.

Şekil 3. Klasik Tedarik Zinciri Yönetimi



Kaynak: Chuang ve Shaw (2000: 150).

Şekil 2 ve Şekil 3 klasik tedarik zincirini göstermekte olup, tedarik zincirindeki taraflar açıkça gösterilmiştir. Yapılan tanımlamalarla birlikte kısaca TZY; maliyetlerin azaltılması ile müşteri memnuniyetini artırmayı hedefleyen: tedarikçiler, üreticiler, depolar ve mağazalarla sürekli ve etkin biçimde koordine olup, doğru ürünün, doğru zamanda dağıtımının yapılabilmesi için kullanılan bir yönetim biçimidir. Ürünün ilk kullanıcılarından son kullanıcıya ulaşmaya kadar zincirdeki tüm birimlerin arasında bilgi akışı gerçekleşmektedir.

Günümüzde firmaların rekabet gücü, firmaların tedarikçilerine ve tedarikçilerin de tedarikçilerine bağlı hale gelmiştir. Etkin ve verimli bir şekilde üretim yapmak için firmaların TZ'ne ihtiyacı her zaman olacaktır.

1.3. Lojistik Faaliyetler

Lojistik ekonominin kilit noktası haline gelmiş ve bu kilit noktalardan birincisi, firmaların satın almış oldukları lojistik hizmetler maliyetlerinin büyük kısmını oluşturmuştur. İkincisi, lojistik ekonomi içerisinde mal ve hizmet akışını sağlamaktadır. Üretim faktörlerinin bir araya getirilmesi, bunların üretilmesi, üretimden sonra müşteriye ulaştırılması, satış sonrası hizmet akışının yapılması gibi birçok alanda

lojistik sektörü firmaları etkilemektedir. Aklımıza gelebilecek her türlü ekonomik faaliyetlerde lojistik sektörü önemli bir yer arz etmektedir.

Günümüz dünyası ve iş hayatı sürekli değişmekte ve gelişmektedir. Bu değişimlere ve gelişmelere karşı işletmelerin hızlı ve akışkan bir biçimde cevap vermesi gerekli hale gelmiştir (Kasımoğlu, 2002: 4).

Lojistik faaliyetler; firmaların karlılık oranlarını artırabilmeleri için, mal ve hizmetlerin uygun yere, uygun şekilde ve uygun zamanda fiziksel akışlarının yürütülmesi ve kontrolünün sağlanması için yapılması gereken süreçleri kapsayan bir sistemdir (Bilginer, 2008: 279).

Ulusal ya da uluslararası pazarlamacı şirketleri, lojistik faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için makro ve mikro yapılarıdaki lojistik sistemlerine başvurumaktadırlar.

- Mikro açıdan lojistik, ulusal ya da uluslararası pazarlamacı şirketlerin kendi içlerinde bilgi, malzeme, envanter gibi faaliyetlerin yürütülmesiyle ilgilenir.
- Makro açıdan, firmaların diğer firmalarla ve müşterilerle arasındaki gerçekleşen ya da gerçekleşecek olan lojistik faaliyetlerle ilgilenmektedir. Yani, diğer firmaların ve ticaret yapılan ülkelerin lojistik sistemlerinin bir bütün olarak araştırılması, çıkış ya da varış ülkelerindeki ulaştırma altyapıları ve ulaştırma modlarının (denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu vb.) durumları, ülkelerin depolama koşulları, lojistik teknolojileri gibi birçok lojistik faaliyetler hakkında bilgiler toplanmaktadır.

Lojistik faaliyetlerin hangi işlemleri içerdiğini açıklayan birçok görüş vardır. Lojistik faaliyetlerde bulunması gereken işlemleri Lambert ve arkadaşları aşağıdaki gibi sıralamışlardır;

- Müşteri Hizmetleri
- Talep Tahmini
- Envanter Yönetimi
- Dağıtım İletişimleri
- Elleçleme

- Sipariş İşleme
- Ambalajlama-Paketleme
- Parça ve Servis Desteği
- Tesis ve Depo Seçimi
- Satın Alma
- Antrepo ve Depolama
- Geri Dönmüş Malları Elleçleme
- Ters Lojistik
- Ulaştırma (Lambert vd., 1998: 15).

Bir başka görüşe göre ise lojistik faaliyetler:

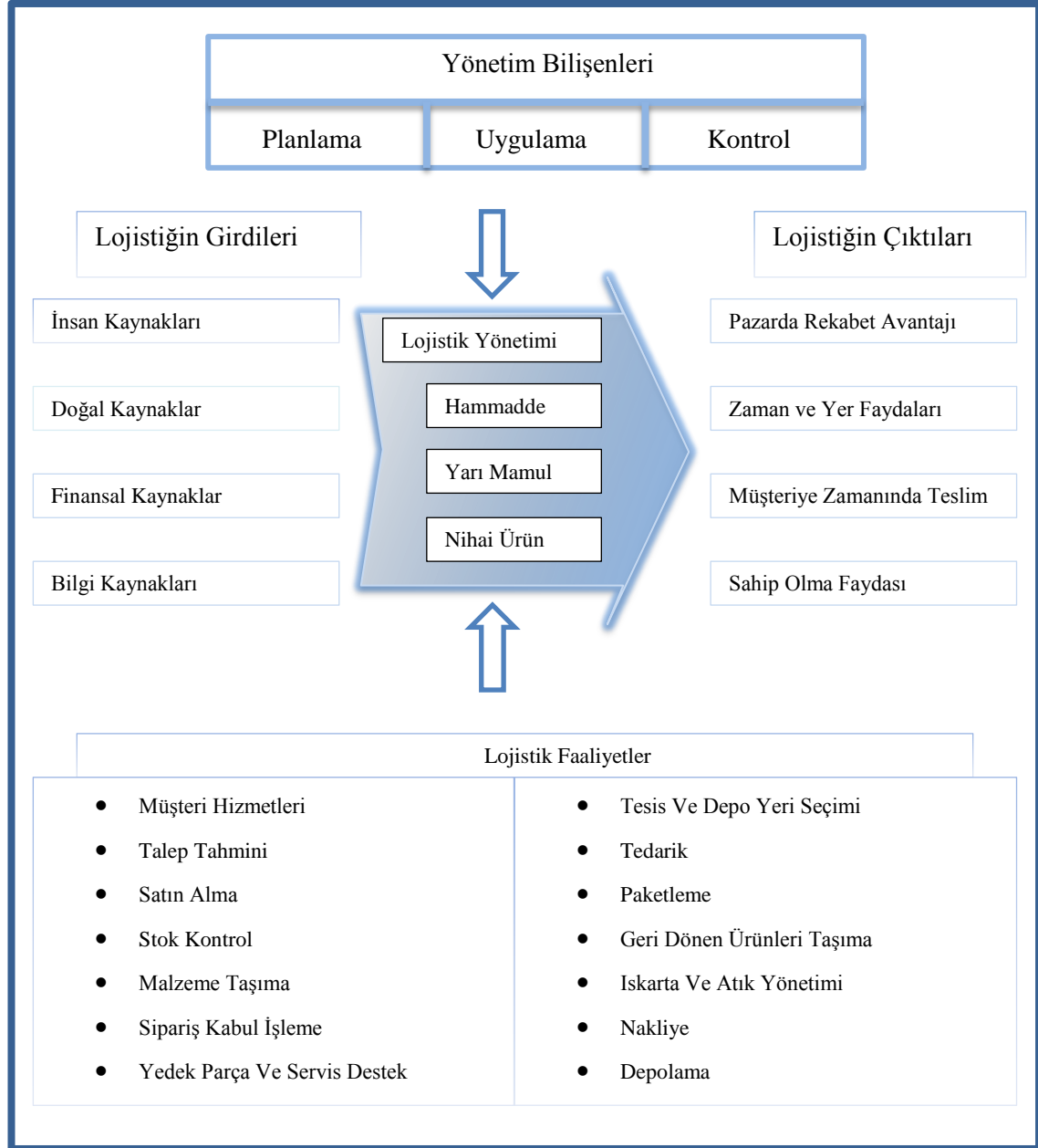
- Bilgi ve Kontrol
- Fiziksel Taşımanın Planlanması
- Fiziksel Taşıma
- Talep Tahminlerinin Gerçekleştirilmesi
- Sipariş Sürecinin Yönetilmesi
- Ambalajlama-Paketleme, Yükleme, Boşaltma
- Depolama
- Kalite Kontrol Ve Gözetim
- Müşteri Hizmetleri Yönetim (Razzaque, 1996: 24-26).

Keskin (2011) lojistik faaliyetleri alanları ve öğelerini aşağıdaki gibi sıralamıştır;

- Lojistiğin Başlangıç Aşaması
 - Kaynak Tespiti Ve Tahsisi
 - Lojistik Proje Yönetimi
 - Sipariş Süreci
 - İhtiyaç Tespiti
- Firma Lojistiği
 - Envanter, Malzeme, Stok Yönetimi
 - Talep Tahmini
 - Tedarik Yönetimi
 - Satın Alma Yönetimi
 - Müşteri Hizmetleri

- Muayene, Test ve Kabul Faaliyetleri
- Kalite Kontrol Faaliyetleri
- İdame lojistiği
 - Yükleme
 - Yenileştirme faaliyetleri
 - Yedek parça desteği
 - Ters lojistik
 - Elleçleme
 - Bakım, onarım
 - Depolama
 - Ambalajlama-paketleme
- Ulaştırma Lojistiği
 - Nakliye Faaliyetleri
 - Ulaştırma Destek Planı
 - Araç Gereç Seçim
 - Mod Seçimi
 - Filo Yönetimi, Araç Takip Ve İzleme
- Lojistik Tesis-Emlak
 - Çevresel Etkiler
 - Tesis Seçimi
 - Emlağın Yapımı ve Satın Alma
 - Depo, Üretim Yeri Dizaynı, Bakım Yeri
 - Atık Yönetimi
 - Fiziki Güvenlik
- Lojistik Bilişim
 - Bilişim Teknolojileri Ürünleri
 - Yazılımlar
 - Matematik Modlar.

Şekil 4. Lojistik Sisteminin Bileşenleri



Kaynak: Lambert vd. (1998: 5).

Yukarıdaki tanımlamalardan ve Şekil 4'ten de anlaşılacağı üzere lojistik sektörü çok geniş bir hizmet yelpazesine sahiptir. Sıralanan lojistik faaliyetlerinin amacı ürünün üretim aşamasından tüketim aşamasına kadarki kaynak aktarımını kusursuz biçimde gerçekleştirmektir. Bunların gerçekleştirilebilmesi için ulusal ya da uluslararası firmaların sahip oldukları lojistik sisteminin bu faaliyetleri gerçekleştirebilecek altyapıya ve işlevselliğe sahip olması gerekmektedir. Her firmanın kendi ihtiyaçlarına göre bir lojistik yönetimi oluşturabilir. Her firmada olması gereken temel lojistik kavramlarını sıralamak gerekirse;

- Müşteri Hizmetleri
- Talep Planlama ve Takibi
- Siparişin İşlenmesi
- Malzeme ve Envanter Yönetimi
- Ambalajlama ve Paketleme
- Tesis, Yer ve Depo Seçimi
- Tersine Lojistik
- Taşımacılık ve Dağıtım
- Depolama ve Antrepo İşlemleri
- Elleçleme
- Sigortalama
- Gümrükleme

olarak sıralamak mümkündür.

1.3.1. Müşteri Hizmetleri

Müşteri hizmetleri bileşeni, lojistik yönetim felsefesinde her şeyin doğru yapılması için müşteri çeşitliliğinin, ürün pazarlamanın, süreç ve malzemelerin tam anlamıyla tanımlanıp tüm sistemde toplam kalite anlayışı kapsamında lojistik performansının artırılmasını hedeflemektedir (Gürdal, 2006: 13).

Lojistik karmasının nasıl yapılması gerektiğini belirleyen, firmaların müşterileri ve çalışanları üzerinde doğrudan etkili olan müşteri hizmetleri kararları, piyasa ve pazar şartlarına göre düzenlenmelidir. Müşteri hizmetleri herhangi bir lojistik sisteminin en önemli faktörü olduğundan, müşteriler ile olan ilişkiler firmaların pazar paylarını, maliyetlerini dolayısıyla karlılık düzeylerini doğrudan etkilemektedir. Müşteri hizmetleri bir lojistik sistemin bir ürün veya hizmet için sağladığı konum ve faydasının bir ölçütü; satış öncesi, satış sırasında ve satış sonrası hizmetlerin tamamını kapsayan işlemlerin bütünüdür (Guardin, 2002: 32).

İyi bir müşteri hizmetleri stratejisi; müşteri taleplerine yönelik yok satmama durumunu, istenmesi muhtemel ürünlerin stokta bulundurulması, zamanında ve düzenli bir şekilde teslimatın yapılmasını, teknik yardım ve satış sonrası hizmetlerinin olmasını, faturalama ve bilgi yönetiminin düzgün ve tutarlı olmasını, müşterilere verilen sözlerin

tutulmasını, müşteri ilişkileri servisinin kaliteli ve sürekliliğinin sağlanması gibi faktörleri içinde bulundurmalıdır.

1.3.2. Talep Planlama ve Takibi

Firmalar, mal veya hizmetlere ne kadar talep olacağını bilmeden üretim yapamazlar. Artan rekabet koşullarında küresel pazarda firmaların tutunabilmeleri için üretimden önce talep planlaması yaparak mal ve hizmetlerin ne kadar üretileceği tahmin edilmelidir. Çünkü talep tahminleri işletmelerin üretim seviyesinin belirlenmesinde aktif rol oynamaktadır.

Talep tahmini ve planlanması;

- Gelecekte talep edilecek ya da edilmesi muhtemel olan mal ve hizmetlerin önceden belirlenmesi,
- Bu mal ve hizmetlerin üretilebilmesi için gerekli olan hammadde, yarı mamul gibi malzemelerin önceden belirlenmesi işlemidir.

Talep tahminiyle, müşteri istek ve arzularına geç kalmadan zamanında cevap verilmesi, maliyet ve stok gibi kalemlerin en iyi duruma getirilmesi amaçlanmaktadır. Hangi ürünün üretileceği, üretilecek ürüne olacak taleplerin ne olacağı, bu taleplerin hangi dönemlerde yoğunlaşacağı yapılan talep tahminleriyle yorumlanmaktadır (Tanyaş ve Baskak: 2006: 72).

Talep tahmini yapılırken dikkat edilmesi gereken hususlar;

- Tahminlerin kesin doğruları vermeyeceğini, hata payının olacağını,
- Miktar ve çeşit bakımından çok olan ürün gruplarında yapılan tahminlerin daha sağlıklı sonuçlar vereceğini,
- Kısa dönemler için yapılan tahminlerin uzun dönem için yapılan tahminlerden daha doğru sonuçlar vereceğini,
- Yapılan tahminlerin, kesin talep miktarını vermeyeceğini,
- Yapılacak olan talep tahminlerinde kullanılacak yöntemlerin önceden test edilmesinin önem arz ettiği,

şeklinde sıralanmalıdır (Toomey, 1996: 41).

1.3.3. Sipariş Yönetimi

Lojistik süreçlerde müşterilerle olan lojistik iletişimi firmalar açısından hayati önem teşkil etmektedir. Kesin, çabuk ve akılcı bir iletişim başarılı bir lojistik yönetiminin temelini oluşturur (Stock ve Lambert, 2001: 18).

Firma ve organizasyonların etkinliği üzerinde rol oynayan süreçlerden bir tanesi de süreç yönetim sürecidir. Siparişlerin yönetimi lojistik olayları başlatan bilginin süreç içinde akışıdır (Timur, 1988: 91).

Etkin bir sipariş yönetimi için uygun iletişim sistemleri yönetimi ve iletişim sistemleri yönetimi bilgi ve becerisi gereklidir. Maliyetler ve müşteri tatmininin sağlanması sipariş sürecinin etkin bir şekilde yürütülmesine bağlıdır. Etkin bir sipariş yönetiminin fonksiyonlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

- Sipariş Alımı-Kabulü
- Sipariş Girişi
- Siparişin Doğruluğunun Tespit Edilmesi
- Kredi Durumuna Bakılması
- Stok Durumunun Kontrol Edilmesi
- Alınan Siparişin Hazırlanması
- Onaylanması
- Modifiye Edilmesi
- Askıya Alınması
- Fiyatının Ve Promosyon Durumunun Gözden Geçirilmesi
- Yükleme Noktasının Belirlenmesi
- Gerekli Evrakların Hazırlanması
- Yüklemenin Gerçekleştirilmesi
- Siparişin Durumu Hakkında Bilgi Alınması
- Sevkiyatın Gerçekleşmesi
- Hizmet Seviyesi Ölçümü
- Hizmetin Kalitesi Ölçümü
- Sürekli Gelişimin Sağlanması
- İadelerin Alınması (Coyle vd., 2003: 5).

Sipariş yönetimi içinde barındırdığı kalemlere bakıldığında anlaşılacağı üzere oldukça kapsamlı bir lojistik süreçtir. İyi bir sipariş yönetim yapısı maliyet ve zaman açısından kazanç sağlamaktadır. Siparişin verilmesi ile sevkiyatın yapılması arasındaki süreçlerin müşteri istek ve arzularına göre yapılması süreçlerini içinde barındırmakta ve müşteri memnuniyeti açısından da oldukça mühim bir lojistik faktördür.

1.3.4. Malzeme ve Envanter Yönetimi

Malzeme ve envanter yönetimi de lojistik faaliyetlerin bir koludur. Malzeme yönetimi; ürün ve hizmetlerin üretilebilmesi için gerekli olan malzeme, hammadde, yarı mamul ve ürünlerin tanımlamalarının yapılması ve bunların detaylı bir şekilde yönetilmesidir. Malzeme yönetimi işletmelere oldukça yararlı hizmetler sağlamaktadır. Malzeme tanımlamalarının yapılması, stok planlaması ve temel stok yönetimi gereksinimlerinin karşılanması, malzeme bütçesinin ayarlanması ve maliyet analizlerinin yapılması, depo giriş ve çıkış işlemlerinin takibi, taşıma, depolama gibi hizmetleri içinde barındırarak lojistik faaliyetlerin birçok alanında etkili olmaktadır.

Malzeme yönetimi faktörünün önemi günümüzde daha da belirgin hale gelmiştir. Günümüz teknolojisine ve müşteri taleplerine bağlı olarak yeni anlayışlar gelişmiş ve bu gelişmelerden biri olan tam zamanında (JIT: just in time) üretim sistemleri anlayışıyla, tam zamanında üretim sistemleri gelişerek ürün çeşitliliklerindeki artış, ürün raf ömürlerinin kısalması gibi hızlı değişimler karşısında, taleplere hızlı cevap vermek amaçlanmıştır.

Malzeme yönetimi sayesinde üretim için gerekli olan; malzeme, işgücü, makine ve teçhizat gibi girdilerin belirlenmesi sistematik bir hal almıştır. Bu sistem ileride oluşabilecek kaynak eksikliklerinin önüne geçilebilmesine, minimum düzeyde stok bulundurulmasına böylelikle depolama maliyetlerini en aza indirmeye olanak sağlamaktadır.

Malzeme yönetimi için kaynak planlamasının dengeli olabilmesi etkili bir stok yönetimine bağlıdır. Etkin bir stok yönetimi, stokta olmayan ürün, stok azlığı ve stokta ürün bulundurma oranlarını en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Stok kayıtlarının tutulması, stok takibinin yapılması, depo ve ambarlar arasında gerçekleşen malzeme transfer ile ilgili bilgilerinin düzenli kayıtlarının tutulması, stok tutma ve sipariş verme maliyetlerinin takibinin yapılması, olması gereken stok miktarının düzenli olarak

yeniden belirlenmesi gibi işlemler gerçek maliyetlerin ortaya çıkmasında aktif rol oynamaktadır.

Birçok sektörde kullanılan ve her zaman sorun teşkil eden stok yönetiminde dikkat edilmesi gereken şey malzeme gereksinimidir. Malzemelerin istenilen zamanda, istenilen miktarda, istenilen yerde, istenilen kalite ve özellikte olması ve malzemelerden ne kadar stok yapılması gerektiğine kararın verilmesi stok yönetimine bağlıdır. Stok yaparken, uygun ve yeterli depolama alanları, tedarik ve stoklama masrafları, sipariş ve tedarik süreçleri, işletme sermayesini stok yapmaya elverişli olması gibi etkenler göz önünde bulundurulmalıdır (Tanyaş ve Baskak, 2006: 205).

Envanter yönetimi ise stokların yanı sıra makine ve demirbaş malzemelerini de içinde barındırmaktadır. Envanter yönetim sistemiyle tüm malzemelerin bilgi ve verileri tutularak, üretimde kullanılacak makine ve teçhizatın sürekli denetlenerek uzun ömürlü olmalarını sağlamak, üretkenliklerinin artırılmasını ve oluşabilecek her türlü arızalara karşı önceden önlem alınması hedeflenmektedir.

Ayrıca envanter yönetiminin temel amacı envanter maliyetlerini azaltırken kalitenin düşmesini engellemek ve müşteri taleplerini minimum stokla karşılayabilmektir.

1.3.5. Ambalajlama/Paketleme

Ambalaj ya da paketleme olarak da bilinen bu işlem, hem lojistik de hem de pazarlamada önemli bir işleve sahip ve günümüzde neredeyse tüm sanayi dallarında kullanılmaktadır. Ambalajlama yada diğer adıyla paketleme; bir ürünün, üreticiden nihai tüketicisine ulaşana kadarki geçen tüm süreçler boyunca güvenli ulaşımının sağlanması ve bilgi iletişiminin kurulabilmesi için kullanılan koruyucu araçların tümü şeklinde tanımlanmaktadır (Berkowitz vd., 1994: 338).

Ambalajlama günümüz iş dünyasında pazarlama ve taşıma gibi nedenlerden dolayı büyük öneme sahiptir. Ürünlerin kolay taşınabilmesi, depolanabilmesi, satılabilmesi, tamamen atık ve ya geri dönüşüme tabi olabilecek malzemeyle kaplanması, sarılması, örtülmesi ya da birleştirilmesidir (Tek ve Özgül, 2008: 557).

Lojistik faaliyetlerde farklı şekillerde ambalajlama yapılabilir. Nitekim ambalajlamada aşağıdaki gibi üç değişik materyalin kullanımı söz konusudur (Tek ve Özgül, 2008: 557):

- Birincil ambalaj; Ürünü doğrudan içine alan ilk, asıl, iç ambalajdır. Tüketici ambalajı veya iç ambalaj da denilir. Dökme olarak satılan ürünler, birim ambalajsız olup genelde çuval gibi geniş materyallere konulurlar.
- İkincil ambalaj; Birincil ambalajı koruyan ve ürün kullanılacağı zaman atılan materyaldir.
- Yükleme ya da nakliye ambalajı: Depolama, taşıma ve tanınma için kullanılan materyaldir. Örneğin, koli, kutu, karton ve kasadır. Bunun dışında belirli ambalajların bir araya getirilmesine veya birden çok ana karton içeren yüklere “konteyner” denir.

Günümüzde ambalajlamanın; “Koruyuculuk, dikkat çekme, tanıma, bilgilendirme, sunma, fiyat ayarlama, ve anlaşmazlıkları önleme” gibi fonksiyonları vardır (Assael, 1993: 396).

Lojistik açıdan paketleme, ürünlerin taşınması ve depolanması sırasında zarar görmesini engelleyecek şekilde yapılan işlemleri kapsamaktadır. Uygun paketlemeyle kolay taşıma ve depolama faaliyetlerine olanak sağlayarak, malzeme işleme maliyetlerinin azaltılmasına yardımcı olmaktadır.

Pazarlama açısından paketleme, bir reklam işlevi görmektedir. Ürünün şekli, ağırlığı, rengi, müşteriye etkileyen bilgiler ve ürün hakkındaki bilgileri içerir. Ambalaj bir anlamda malların elbisesidir (Günay, 1998: 45).

Paketlemenin dikkatli ve titiz bir şekilde yapılması gerekmektedir. Özellikle uluslararası ticarete ülkeden ülkeye farklılık teşkil edebilecek faktörler dikkate alınmalıdır. Ürünün giriş yapacağı ülke ve ya ülkelerin ambalajlama ile ilgili yasal düzenlemeleri iyi bilinmelidir. Ürünün hangi ulaştırma türüyle taşınacağı, ülkelerin iklim koşulları, ulaşımda geçecek süre ve aktarma sayısı göz önüne alınarak paketlemenin uygun ve doğru biçimde yapılması, ürünlerin varış yerine sağlam bir şekilde ulaşmasına büyük katkı sağlamaktadır. Ayrıca ambalajlamada kullanılan malzemelerin maliyetine dikkat edilmeli, kullanılan ambalajların çevreye uyumlu ve yeniden işlenebilir özellikte olmasına özen gösterilmelidir.

Ambalajlanmış ürünler doğru bir şekilde etiketlenmelidir. Genellikle ürünlerin içeriği, taşıma, kullanma, stoklama, elleçleme şartları, hatta geri dönüşüm yöntemleri bu etiketin üzerinde gösterilmektedir. Tek ve Özgül, etiketlemeyi de “marka etiketi”, “tanımlayıcı etiketler” ve “dereceleme etiketleri” olmak üzere üç ana gruba ayırmıştır (Tek ve Özgül, 2008: 332).

1.3.6. Tesis/ Yer Seçimi

Fabrika ve depo gibi mekânsal yerlerin belirlenmesinde ve lojistik faaliyetlerin etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilebilmesinde tesis (yer) seçimi faktörünün önemi büyüktür. Tesislerin üretim için kullanılacak materyallere olan yakınlığıyla son tüketicisine gitmek için pazar olanaklarına yakınlığı taşıma maliyetlerini etkilemektedir. Bölgeden bölgeye değişebilen ulaştırma olanaklarına, istenilen yer ve zamanda erişilmesi işletmeler için bazen bir avantaj niteliğinde olup bazen de dezavantaj niteliğinde olmaktadır. Tesis seçiminde bu faktörler dikkate alınması gereken konulardandır.

Verimliliğin artırılması için ürünlerin ulaştırma maliyetlerinin düşük olması gerekmekte ve bu da etkin bir tesis (yer) seçiminden geçmektedir. Tesis seçimi değiştirilmesi zor yapı ve sistemlerin oluşmasında rol oynadığından, doğru kararlar almak işletme lehine olacaktır.

1.3.7. Ulaştırma

Ulaştırma, insanların, malların, hizmetlerin ve bilgilerin bir noktadan başka bir noktaya hızla ve güvenle taşınması işlemidir. Lojistik faaliyetler içinde önemli bir yer tutan ulaştırma, taşımacılık, sevkiyat, dağıtım, transportasyon, nakliye gibi kavramlarla da ifade edilmektedir. Lojistik faaliyet kapsamında ulaştırmanın amacı ürünlerin üretildiği yerden ihtiyaç duyulan yerlere fiziksel hareketinin sağlanması ve bu sürecin en doğru, en hızlı ve en ekonomik yöntemlerle gerçekleştirilmesidir.

Yer ve zaman faydası bakımından ulaştırma, ihtiyaçları karşılamada belirleyici bir faktör olmanın yanında işletmeler açısından bir tatmin aracıdır. Ulaştırmanın işletmelerin lojistik sistemlerinde yer almasının haricinde ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonları da vardır. Ulaştırmanın ekonomik fonksiyonu; birbirinden uzak noktalarda bulunan lokasyonlara üretilen malların arzını, o malları talep eden piyasalara taşımak ve bölgelerarası işbölümünün uzmanlaşmasına yardımcı olma işlevlerine

sahiptir. Bu olgudan yola çıkarak ulaştırmanın mekân faydası sağlayan bir faaliyet biçimi olduğu kabul edilebilir (TOBB, 1993: 2). Günümüz ekonomisinde etkin bir ulaştırma politikası, kaynak ve gelir dağılımlarını, büyüme hızını etkileyen bir faktör olduğundan, mal ve hizmetlerin en etkin en verimli ve en ucuz şekilde ulaştırılmasına bağlıdır. Ulaştırmanın sosyal fonksiyonu, ülke geneline nüfusun dengeli dağılmasıyla işgücünün belli noktalarda toplanmasının önüne geçerek, diğer yerleşim yerlerinin de gelişmesine katkı sağlamaktadır. Ulaştırmanın politik fonksiyonuyla ülkelerin ulaşım sistemlerinin etkin ve kaliteli olması gerektiği vurgulanmaktadır. Nitekim ulaştırma sistemlerinin etkinlik ve kalitesi ülkelerin gelişmişlik göstergesi olarak algılanmaktadır. Ülkelerin savunma ve güvenlik sistemlerinde ulaştırmanın önemi daha da ön plana çıkmaktadır (Saatçioğlu, 2006: 18).

Ulaştırma faaliyetleri işletmelerin lojistik sistemleri içindeki en fazla maliyete sahip departmandır. Toplam lojistik faaliyet maliyetlerinin, yaklaşık olarak üçte biri ile üçte ikisini ulaştırma faaliyetleri oluşturmaktadır (Ballou, 2003: 8). Bu sebeple ulusal ya da uluslararası taşımaya söz konusu olan mal ve hizmetlerin hangi taşıma modu ile taşınacağı önemli bir karar verme aşamasıdır. Karar verilirken dikkat edilmesi gereken husus, her zaman en ucuz ulaştırma sisteminin en iyisi olmadığıdır. Çünkü ucuz maliyetle taşınmak istenen mal ve hizmetler işletmeye daha fazla maliyete sebep olabilir. Taşınacak unsurların paketlenmesi, hangi tip ulaştırma modunun kullanılacağı, envanter seçimi, müşteri servisi gibi lojistik faaliyetler ulaştırma maliyetini etkilemektedir. Taşımacılık ve ticarete kareler kuralı olarak bilinen “Lardner Kuralı” taşıma maliyetleri yarıya indirilirse ürünlerin sunulabileceği pazar alanının 4 kat artacağını ifade etmektedir (www.lojistiksozluk.com, 2020). Ulaştırmaya ilişkin dikkat edilmesi gereken hususları Johnson vd. (1998) aşağıdaki gibi maddelemişlerdir;

- Ulaştırma maliyetleri firma fabrikalarının, depolarının, satıcıların ve müşterilerin konumundan doğrudan etkilenmektedir,
- Envanter ihtiyaçları kullanılan ulaşım şekline etkilenmektedir.
- Seçilen taşıma şekline göre ambalajlama yapılmaktadır ve taşıyıcıların sınıflandırılmasını etkileyen kurallar sıklıkla paket seçimi üzerinde de etkili olmaktadır,

- Kullanılan taşıyıcı tipi, yükleme ve boşaltma ekipmanları, limanlar ve alındı belgeleri gibi faktörler, üretici kuruluşun taşımakta olduğu ekipmanın türü üzerinde belirleyici özellik taşımaktadır,
- Müşteri servis amaçlarını, satıcılar tarafından seçilen taşıyıcı tipleri etkilemektedir (Johnson vd., 1998: 173).

Bir sektör olarak ulaştırma faaliyetlerine bakıldığında, ulaştırma talebinin mümkün olduğunda kısa sürede, en az maliyetle güvenli bir şekilde yapılmasıdır. Tüm ulaştırma sistemlerinin koordineli bir şekilde çalışması bu amaca ulaşılmasını kolaylaştırmaktadır.

Ulaştırma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde farklı ulaştırma modlarından yararlanılmaktadır. Bu modlar;

- Karayolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığı
- Boru Hattı Taşımacılığı.

Tablo 1’de, ulaştırma sistemlerinin özelliklerine göre, taşıma sistemlerinin maliyet, hız, güvenlik vb. unsurlarla karşılaştırılması verilmiştir. Bu sistemlerin artı ve eksi yönlerinin karşılaştırılması, mal ve hizmetlerin taşınmasında hangi ulaştırma modunun kullanılacağına karar verme aşamasında yararlı olacaktır.

Tablo 1. Ulaştırma Sistemlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması

Ulaştırma Modları	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Alanı	Mal Çeşitliliği	Yükleme Sıklığı	Tarifeden Bağımsızlık
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Boruyolu	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: Perreault ve McCarthy (1999: 330).

Maliyet unsuru bakımından havayolu taşımacılığının en yüksek maliyetli taşıma modu olduğunu görebiliriz. Buna karşın maliyet oranı en düşük mod denizyolu taşımacılığıdır. Ancak ulaştırma hızı bakımından oldukça yavaş bir hizmet sunmaktadır. Hız bakımından yine havayolu taşımacılığı ön plana çıkmakta ve onu karayolu takip etmektedir. Hizmet alanının genişliği bakımından kapıdan kapıya hizmet sağlayabilen karayolları en üst sıradadır. Mal çeşitliliği, yani taşınan yükün cinsine göre en fazla taşıma şekli denizyolu taşımacılığı ile yapılabilmektedir. Çeşitlilik bakımından boruyolu ve havayolu taşıma modları sınırlı sayıda ürünlerin taşınmasına imkân sağlamaktadır. Karayolları ve demiryolları mal çeşitliliği bakımından taşıma yapabilen modlardan denizyolundan sonra karayolu ve demiryolu taşıma modları gelmektedir. Malların yükleme sıklığına bakıldığında karayolları ve havayolları yüksek oranlıdır. Çünkü sürekli bir sirkülasyon içeresindedirler. Tarifeden bağımsızlık olarak denizyolu hariç diğer tüm taşıma modları tarifeden bağımsız hareket edebilmektedirler. Toplu bir şekilde taşınmanın gerçekleştiği denizyolları taşımacılığında ise tarifeden bağımsızlıktan söz etmek pek de mümkün olmayacaktır. Tablo 1’de de görüldüğü üzere taşıma modlarının hepsi birbirinden farklı özellikler taşımakta ve hepsinin ayrı ayrı üstünlükleri bulunmaktadır.

1.3.7.1. Karayolu Taşımacılığı

Tüm dünyada en yaygın olarak kullanılan ve rekabetin en yoğun olduğu taşıma türüdür. Her türlü eşyanın taşınabilmesi nedeniyle dünya yol istatistikleri göz önüne alındığında karayolu taşımacılığına sürekli artan bir eğilim olduğu görülmektedir. Karayolu taşımacılığında denizyolu ve demiryolu taşımacılığına göre taşınan eşyanın zarar görme riski en düşüktür (Tokol, 1998: 121). Her türlü arazi yapısına uyabilmesi, mal hizmetlerin, üretim yerinden tüketim yerine, kapıdan kapıya kesintisiz ulaştırılmasına imkân sağlamaktadır. Karayolları güvenlik açısından yeterli görülmesi de, aktarmasız taşımayı sağlaması, yolu kullananların hareket ve davranış serbestisi vermesinden dolayı kısa mesafeli taşımacılıkta avantajlı bir sistem olarak algılanmaktadır (Ergün, 1985: 51). Günümüz koşullarında artan teknolojik gelişmeler ve karayolu taşımacılık araçlarındaki sistemler sayesinde sadece ulusal değil uluslararası taşımacılıkta da karayolu taşımacılığı yapılabilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve toplumsal refahın artmasında rol oynayan karayolu taşımacılığı, birçok sektörle yakından ilişkili olduğundan sektörde yaşanacak gelişmeler tüm sektörleri olumlu ya da olumsuz etkileyecektir.

1.3.7.2. Denizyolu Taşımacılığı

Ağırlık ve değer bakımından, uluslararası ticarete en çok kullanılan ve tercih edilen ulaştırma modudur. Küresel mal ticaretinin yaklaşık %90'ı denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Maliyet açısından diğer ulaştırma modlarına göre daha ucuz ve taşıma kapasitesi bakımından diğer ulaştırma modlarına göre daha fazla yük taşıma imkânı sağlamaktadır. Sadece yük taşımada değil aynı zamanda, yolcu taşıma, gemi sanayisi, liman hizmetleri ve deniz turizmi gibi birçok alanda faaliyet yaptığından hem ticaret hem de hizmet açısından oldukça önemli bir sektördür.

Küresel çapta yaşanan teknolojik gelişmeler sonucu gemi sayısında, gemi hızlarında ve boyutlarında artışlar yaşanmış ve bu sayede daha uzak pazarlara gidebilme imkanı doğmuş ve üretimin kaynağı olan hammaddelere ulaşım kolaylaşmıştır. Yakıt bakımından avantajlı olmasının yanında sanayi imalatı için gerekli olan çok büyük boyutlardaki hammaddelerin bir seferde taşınmasına imkân sunmaktadır. Konteynerlerin ortaya çıkması denizyolu taşımacılığının karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılık sistemleriyle entegre hale gelerek, inter-modal taşımacılığın gelişimini sağlayarak uluslararası ticarete olumlu yönde katkısı olmuştur.

1.3.7.3. Demiryolu Taşımacılığı

Uzun mesafe ulaştırmada kullanılan, düşük değerli, ağır, hacimli, demir, kömür gibi yeraltı kaynaklarının taşınmasında kullanılan bir ulaştırma sistemidir. Diğer taşıma modlarına göre, daha ucuz, daha güvenilir ve çevre kirliliğine daha az sebep olmaktadır. Ulaştırma hızının yavaş ve hizmet alanının sınırlı olmasından dolayı diğer taşıma sistemlerine göre daha az tercih edilmektedir. Son zamanlarda hızlı tren uygulamaları sayesinde kısa ve uzun mesafeli kitle ulaşımının sağlanmasında demiryollarından yararlanılmaktadır. Demiryollarında sabit maliyetin, toplam maliyet içindeki payının yüksek olmasından dolayı, ekonomik ve demografik açıdan gelişmiş ülkelerde demiryolları karlı bir sistem olacaktır (Ergün,1985: 48).

1.3.7.4. Havayolu Taşımacılığı

Hız ve konfor açısından daha çok talep edilen ve yolcu taşımacılığında etkili olan bir ulaştırma modudur. Birim ağırlık başına maliyetin diğer ulaştırma modlarına göre en fazla olması sebebiyle, değer anlamında yüksek, ağırlık olarak hafif ürünlerin taşınmasında kullanıma uygundur. Yapılacak 1 kg'lık ithalatın yaklaşık taşıma ücreti

258 ABD dolarıdır (www.utikad.org.tr, 2020a). Ancak uzaklık ve hız söz konusu olduğunda oldukça ön plana çıkmaktadır. Ayrıca sağladığı hız avantajı ile depolama maliyetlerini azaltıcı etki yapan bir sistem olarak algılanmaktadır (Baki, 2002: 51).

1.3.7.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Gün geçtikçe artan enerji ihtiyacı, enerjiyi arz eden ülkelerle enerjiyi talep eden ülkeler arasında çeşitli yollardan enerji taşınmasını sağlamak için boru hatları kullanılmıştır. Petrol ve petrol ürünleri, doğalgaz, su ve diğer sıvı ya da gaz kimyasalların taşınması için kullanılmaktadır ve diğer taşıma modlarına göre daha güvenli ve daha ekonomiktir. 19. yüzyılın sonlarına doğru başlayan küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlarla yapılan petrol ve doğalgaz taşımacılığı yerini, artan tüketim, talep ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak günümüzde daha büyük çaplı ve uzun mesafeli boru hatlarına bırakmıştır (Barda, 1970: 195).

Yukarıda sayılan taşıma modlar ile yapılan taşımacılık türleri ise;

- Unimodal Taşımacılık
- Multimodal Taşımacılık
- İntermodal Taşımacılık
- Kombine Taşımacılık

olmak üzere dört gruba ayrılır.

Unimodal taşımacılıkta yukarıda sayılan ulaştırma modlarında yer alan, karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, boru hatları gibi sistemlerden herhangi birinin kullanılmasıyla yapılan taşıma türüdür. Taşımacılığa konu olan mal veya hizmetler tek bir taşıma modu ile gerçekleştirilmektedir. İntermodal, Multimodal ve kombine taşımacılık ise karma taşımacılık şekillerindedir ve ulaştırma modlarından iki ve ya daha fazlası kullanılarak aynı ürünün taşınması işlemidir.

Karma taşımacılığın en çok kullanılan kombinasyonlarını sıralamak gerekirse;

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

- Karayolu – Denizyolu Taşımacılığı (fishybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen kombine taşımacılığa RO-RO (Roll On- Roll Off) denilmektedir.
- Karayolu – Havayolu Taşımacılığı (birdybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve havayolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemidir (Tanyaş ve Düzgün, 2012: 120).

Ulaştırma sistemlerinin birbirlerine karşı üstünlüklerini birbirlerini tamamlayacak şekilde yapılandırılması ve kullanılması, maliyet, hız, verimlilik gibi faktörlerin etkin kullanılmasında ve sürdürülebilir bir çevre için fayda sağlar nitelikte olacaktır.

1.3.8. Depolama, Antrepo, Elleçleme

Ulusal ve uluslararası lojistikte önemli olgulardan birisi de depolama faaliyetleridir. Depolar, hammadde, yarı mamul ve nihai ürünleri, başlangıç ve tüketim noktalarında ya da bunların arasında stoklandığı genellikle kapalı olan alanlardır. Hukuki yapısına göre depo ya da antrepo olarak isimlendirilirler. Klasik anlamda depo işlemleri söz konusu malların saklanması, stoklanması, korunmasının yapıldığı yerlerdir. İlgili malların depolarda bulunma süreleri depoları farklılaştırır. Ürünlerin depolanma sürelerinin uzun olduğu yerlere depo, depolama süresi kısaldıkça dağıtım merkezi (distribuiton center), eğer depolama süresi daha da kısaysa bu tür yerlere de aktarma merkezi (transfer center-hub) denmektedir (www.etasimacilik.com, 2020). Dağıtım merkezi olarak çalışan depolar alan olarak daha büyük ve daha işlevseldir. Aktarma merkezi olarak çalışan depolarda ise hammadde, yarı mamul gibi eşyanın stoklanması söz konusudur.

Günümüz lojistik koşullarında, elleçleme, kalite kontrol ve bilgi yönetimi gibi işlemler depolara yeni işlevler olarak eklenmiştir Genel olarak depolarda gerçekleştirilen işlemler aşağıdaki gibi özetlenebilir. Bunlar (Çancı ve Erdal, 2009: 93):

- Depolama alanını iş süreçlerine ve ilgili amaca uygun üretken ve verimli hale getirmek,
- Malları teslim almak,

- Malları depolarda ilgili alanlara boşaltmak, ilgili alanlarda stoklamak ve birleştirmek,
- Depo içerisinde forklift, raf ve paletlerden yararlanmak ve bu donanımları kurmak,
- Depo içerisinde bilgi yönetim ve bilişim teknolojilerini kurmak ve bunlardan yararlanmak,
- Malları depo içerisinde uygun bir şekilde istiflemek, raflamak ve korumak,
- Depo içi ısı, nem, ses, ışık vb. gibi gerekli koşulları sağlamak,
- Müşteri siparişlerine göre malların konsolidasyonunu (bileşimini) yapmak,
- Sevkiyat öncesinde malları ambalajlamak, etiketlemek ve uygun paketlemeleri gerçekleştirmek,
- Malların yüklenmesi ve sevkiyat aşaması için hazır hale getirmek,
- Malları taşıma moduna göre uygun araçlara yönlendirmek ve bu araçlarla göndermek.

Depolama faaliyetinin temel amacı, zaman faydası yaratmak, arz-talep dengesini ve istenilen miktardaki malların müşterilerin ihtiyaç duyduğu zamanda onlara ulaştırılmak üzere hazır bulundurulmasına olanak sağlamaktır.

4458 Sayılı Gümrük Kanunu'na göre gümrüklü sahalarda kurulan, işletilen; mal ve eşyaların miktar, kalite ve özellikleri bakımından incelenip, kıymet değerlendirmesinin yapıpı korunmasının sağlandığı yerlere antrepo denmektedir.

4458 sayılı Gümrük Kanunu'na göre elleçleme işlemi, gümrük gözetiminde eşyanın asli nitelikleri değişmeden, istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamir edilmesi, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması vb. işlemlerin yapılmasıdır (Sarı ve Demir, 2016: 4). Elleçleme işlemiyle, eşyaların daha iyi korunmasını sağlamakta ve görünüşlerinin değiştirilerek yeniden satışa sunulmasına imkân vermektedir. Bu işlemler yapılırken eşyanın değerinde bir artış ya da katma değer sağlamamaktadır ancak doğru elleçleme yöntemi yapılmadığında eşyanın değerinde bir kayıp söz konusu olabilmektedir (Dölek, 2004: 42).

1.3.9. Gümrükleme Hizmetleri

Lojistik faaliyetler içinde tamamlayıcı bir hizmet olan gümrükleme, dış ticaret yapan firmalar için oldukça önemlidir. Dış ticaret faaliyetlerinde, ürün veya hizmetlerin gümrüklü sahalardan geçişi sırasında devletin gümrük kanallarıyla olacak işlemlerin ve ilişkilerin yürütülmesi hizmetidir. Ülke dışına mal veya hizmet çıkışı ya da ülke sınırları içine mal ya da hizmet girişi gümrük kanununa göre gümrükleme işlemleri yapılmaktadır. Ülkeden ülkeye farklılık gösteren mevzuatlar, sık sık değişen yasalar göz önüne alındığında yapılacak işlemlerin doğru ve hatasız yapılması gerekmektedir. Yapılan hatalar, dış ticaret ile uğraşan firmaları zor durumda bırakabilmektedir. Bu yüzden alanında uzman gümrükleme firmalarıyla çalışılması doğru tercih olacaktır.

Gümrükleme hizmetleri, taşınan eşyanın giriş, çıkış, transit, nakil ve nihai kullanımının gümrük mevzuatına göre doğru uygulanması bağlamında yapılan işlemleri kapsamaktadır. Ülkeye giriş veya ülkeden çıkış yapan eşyaları taşıyan araçların kontrollerinin yapılması, eşyanın muayenesi, gümrük beyannamelerinin hazırlanarak eşyaların bir gümrük rejimine tabi tutulması, ithal ya da ihrac edilecek eşyalar için gerekli belgelerin hazırlanması ve ithal ya da ihracında izin gereken eşyalar için gerekli izinlerin alınması, gümrük vergilerinin hesaplanması gibi işlemlerdir (Sarı ve Demir, 2016: 3).

1.3.10. Sigortalama Hizmetleri

Uluslararası ya da ulusal ticaret faaliyetlerinde bazı riskler olabilmektedir. Özellikle lojistik faaliyetler içerisindeki taşımacılık hizmetinde bu risk daha da artmaktadır. Çalınma, hasar alma, kırılma vb. durumlara karşı uluslararası ticarete konu olan eşyanın taraflar arasındaki anlaşmaya bağlı olarak sigortalanması bu riskleri azaltmaya yönelik ve risklere karşı bir güvence olacaktır.

Uluslararası ticarete konu malların sigortalanması ve belirli risk unsurlarına karşı güvence altına alınması, bir yönüyle hukuki zorunluluk iken, diğer yönüyle ise taraflar arasındaki güven ortamının doğmasını ve taşınan malların ortaya çıkabilecek risk unsurlarına karşı değerlerinin korunmasını sağlamaktadır (Dölek, 1999: 159).

Lojistik kapsamında yukarıda sayılan bütün faaliyetler, bir yan hizmet olarak firmalara katkıda bulunmaktadır. Lojistik sistemlerinin iyi yönetilebilmesi, lojistik hizmetlerinden etkin bir şekilde faydalanılabilmesi, firmalara günümüzdeki en büyük

sorunlarından biri olan maliyet akışları ve rekabet avantajlarının kontrol ve koordinesi açısından da fayda sağlamaktadır.

1.4. Tersine Lojistik (Reverse Logistics-RL)

Bütünleşik çevresel yönetim, işletmenin değer zincirindeki her bir unsurunun tedarik zincirinin başlangıcından sonuna kadar aynı zamanda ürün yaşam evresinin başından sonuna kadar ekolojik çevreye yapmış olduğu toplam etkinin minimizasyonunu kapsamaktadır. Tersine lojistik ise bütünleşik çevresel yönetimin bir parçasıdır. Sürdürülebilir ve yeşil bir çevre için işletmeler sosyal sorumlulukları çerçevesinde, çevreye verilen zararın en düşük seviyeye indirilmesini hedef edinmelidirler.

Çevre faktörünün yanında tersine lojistiğin bir diğer uygulama alanı, bir ürünle ilgili onarım, gözden geçirme ve geri kazandırmadır. Tersine lojistik bazı durumlarda ürünlerin müşterilerden tekrar işletmeye doğru ters bir biçimde hareketidir (Bloomberg vd., 2002: 200). Müşteri memnuniyeti açısından bakıldığında ise, hatalı ya da bozulmuş ürünlerin değişimi veya tamiri yapıldıktan sonra müşteriye geri gönderilmesi oldukça önemlidir. Bunun yanında tersine lojistik, artık ve işe yaramayan ürünlerin doğaya zarar vermemeleri için geri dönüşüm ve parçalara ayrılması ile yeniden üretime sokulması işlemine olanak sağlar (Erdal ve Çancı, 2009: 48).

Kullanım ve raf ömürleri biten ürünlerin yok edilmesi veya tekrar kullanılabilir hale getirilmesi ve son zamanlarda bu yönde çıkan yasal düzenlemeler tersine lojistiğin önemini artırmaktadır. Lojistik maliyetler içinde, işletmeler için tersine lojistik maliyeti azımsanmayacak bir yer tutmaktadır. 1990'ların başlarında yapılan çalışmalarda ilk kez tersine lojistikten bahsedilmiştir. Bunlardan ilki üretim için kullanılan maddelerin atıklarının yok edilmesi ve tehlikeli maddelerin yönetimidir. Diğerleri ise tehlike bulunmayan ve geri dönen maddelerin tekrar kullanılabilir hale getirilmesi hakkındadır.

Tersine lojistik hem yeşil bir çevre için hem de geri dönen ürünlerin tekrar kullanılabilir hale getirilmesinde sürekli ve çözüm odaklı bir lojistik faaliyettir. Etkili bir tersine lojistik sistemiyle, işletmeler açısından dağıtım ve depolama maliyetlerinin azaltılması sağlanabilir. Kaynakların daha verimli ve daha etkin kullanılması hem çevreye hem de işletmeye yararlar sağlayabilmektedir.

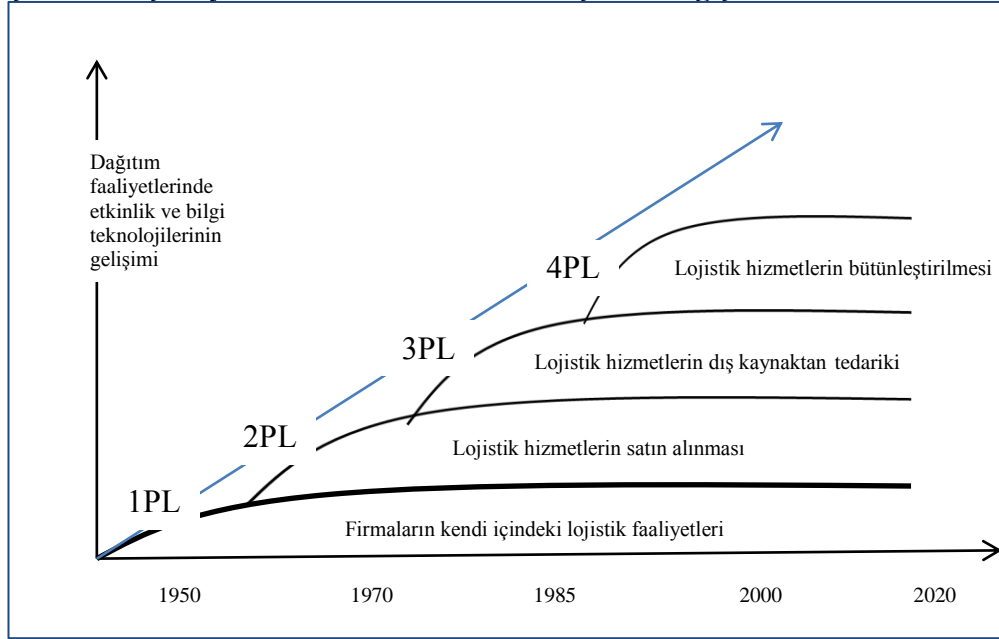
1.5. Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)

Dış kaynak kullanımı (outsourcing) 1980'li yıllardan itibaren kullanılmaya başlansa da yönetim stratejisi ve iş modeli olarak 1990'lı yıllardan sonra yaygınlaşmaya ve kullanılmaya başlanmıştır. Dış kaynak kullanımı en basit haliyle daha önce şirket içinde üretilen bir mal ya da hizmetin dışarıdan tedarik edilmesi, firmaların kendi içsel faaliyetlerini ve kendi kararlarını bir sözleşmeye bağlı kalarak, dışardan bir başka tedarik firması veya firmalarına devretmesidir.

Dış kaynak kullanımı, firmaların kendi ana faaliyetlerine odaklanarak, gerekli diğer ürün ve hizmetleri bu konuda yeterliliğe sahip başka firmalardan daha hızlı ve uygun maliyet ile tedarik etmelerini sağlamaktadır (Waters, 2003: 29). Bu şekilde firmalar, sabit maliyetleri değişken maliyetlere dönüştürmekte, konusunda uzman diğer firmaların yatırım ve yaratıcılık gücünden yararlanabilmekte, bu şekilde verimliliklerini ve sahip oldukları rekabet gücü arttırarak dış pazar fırsatlarını daha etkin bir şekilde değerlendirebilmektedirler (Tanyaş, 2009: 8).

Lojistik faaliyetler söz konusu olduğunda, dış kaynak kullanımı daha da önem kazanmaktadır. Firmaların kendilerine ait bir lojistik sistem kurmaları küçük ve orta çaplı işletmeler açısından oldukça maliyetli ve planlama konusunda işletmeyi zora sokmaktadır. Kendi ana faaliyetlerine odaklanarak, lojistik faaliyetleri bir başka firmaya aktarmaları firmaların üretimlerini arttırmakta, maliyetlerini düşürmekte ve donanımlı personel arayışına girmemektedirler. Bu nedenle günümüz dünyasında lojistik hizmetlerin dışarıdan tedariki yaygınlık kazanarak, işletmelerin pazarda rekabetçi üstünlüklerini sağlamak veya korumak için kendi ana faaliyetlerine odaklanmışlardır.

Şekil 5. Dış Kaynak Kullanımının Yıllar İçinde Değişimi



Kaynak: Kivinen ve Lukka (2002: 22).

Şekil 5'ten de anlaşıldığı üzere, lojistik hizmetlerin iç ve dış kaynak kullanılarak karşılanması 4 farklı şekilde olmaktadır. Bunları açıklayacak olursak;

Birinci Parti Lojistik (1PL), işletmeler kendi lojistik faaliyetlerini kendi bünyelerinde karşılamaktadır. İşletmeler üretici, toptancı, perakendeci veya gönderici konumunda olabilirler. İkinci Parti Lojistik (2PL), işletmelerin bazı lojistik faaliyetleri (taşıma, depolama, sigortalama vb.) farklı hizmet sağlayıcı firmalardan tedarik etmesidir. Üçüncü Parti Lojistik (3PL) ise işletmelerin, lojistik araçlar, taşıma işleri organizatörü (freight forwarder), hizmet sağlayıcı, taşıyıcı, antrepo işletmecisi gibi hizmetleri gerçekleştiren firmalardan bir tanesine, lojistik faaliyetlerinin tümü ya da büyük bölümünün devredilmesidir. Dördüncü Parti Lojistik (4PL) ise tüm lojistik ürün ve bilgi akış süreçlerini koordine ve entegre eden işletmelerin yapmış olduğu hizmettir. 3PL ve 4PL kapsamında hizmet sunan işletmeler, müşterilerinin tedarik zinciri faaliyetlerinin tümü ya da büyük bir bölümünde yer almaktadırlar. Geleceğin trendi olarak görülen ve en gelişmiş lojistik hizmet sağlayıcısı olan Beşinci Parti Lojistik (5PL) ise, dördüncü parti lojistik hizmetlerinin gelişmiş halini ifade etmektedir. Büyük ölçekli işletmelerde satın alma ve lojistik fonksiyonların profesyonel bir firmaya yaptırılması ile işletme sorumluluğunun ortadan kaldırılmasını sağlayan 5PL bu yolla da işletmenin kendi uzmanlık alanına odaklanmasına imkân sunmaktadır (Keser ve Yıldırım, 2010: 72).

Firmalar lojistik faaliyetlerde genellikle 3PL lojistik firmalarından dış kaynak kullanımı olarak yararlanmaktadır. 3PL firmaları sahip oldukları uzmanlık sonucu düşük işlem maliyeti, daha iyi ve daha kaliteli hizmet sunmasıyla hammaddenin kaynağından üretim yerine getirilmesi, tüm dâhili süreçler ve nihai ürünün son kullanıcıya ulaştırılması süreçlerinde geniş bir coğrafi alanda büyük esnekliğine sahiptirler (www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/02logisticse.pdf, 01.01.2020).

4PL ise tüm lojistik faaliyetlerin entegre biçimde gerçekleştirilmesini ifade etmektedir. 4PL hizmeti isteyen bir firma, entegre lojistik hizmetleri sunan firmayla bağlantı kurmaktadır. Hizmet sunan 4PL firmaları ise 3PL hizmet sunan diğer firmalarla işbirliği içinde olabilir ancak 4PL hizmeti alan müşteriye karşı tek başına sorumlu olmaktadır (Delfman, 2000: 18).

Sonuç olarak firmaların dış kaynak kullanma sebepleri temel faaliyetlerine odaklanmak, maliyet avantajı yakalamak, değişen yasal düzenlemeler, lojistik hizmet sağlayıcının kaliteli fiziksel araç, ekipman ve donanımından yararlanmak, etkin ve verimli lojistik hizmet almak, bilgi ve teknoloji değişimlerine uyum sağlamak gibi nedenler sayılabilir. Burada amaç, işletmelerin rekabet güçlerini artırarak daha fazla ticaret yapmak istemeleri, örgütsel performansın yükseltilmek istenmesidir.

Ülkemizde maalesef ki lojistik sektörünün yeni gelişmesinden dolayı bu alanda hizmet veren firmaların sayısı çok azdır. 3PL, 4PL ve 5PL hizmeti veren firmaların özellikle dış ticaret işlemlerini hem hızlandıracak hem de hatasız bir şekilde yapılmasına katkı sağlayacaktır. Bu firmaların artırılması ve sunulan hizmetin kalitesinin yüksek olmasıyla lojistik sektöründe öncü ülkelere katkısı olacaktır.

1.6. Lojistik Merkezler (Köyler)

Lojistik merkez (köy), hem ulusal hem de uluslararası düzeydeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtımı ile ilgili tüm lojistik faaliyetlerin kamu ya da özel sektörler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölgeyi tanımlar. Lojistik merkezlerde genellikle taşımacılık, araç bakım, tır parkı, dinlenme tesisleri, sigorta, iletişim ve haberleşme gibi destek hizmetleri verilmektedir (Üzülmez, 2008: 15). Konteyner yükleme, boşaltma ve stok alanları, gümrüklü sahalar, tehlikeli madde yükleme alanı, dökme yük boşaltma alanı, sosyal ve idari tesisler, genel hizmet binaları, akaryakıt

istasyonları, bakım ve onarım tesisleri bulunmaktadır (Elgün ve Elitaş, 2011: 36-37). Lojistik köylerde karma taşımacılık sistemleri (intermodal) ve lojistik faaliyetlere odaklanılmaktadır. Genellikle metropol bölgelerin dışında kalan ve farklı taşıma bölgelerine yakın bölgelerde çevre kirliliğini azaltmak ve trafik sıkışıklığını önlemek için konumlandırılırlar.

Uluslararası hava alanları ve deniz limanları olarak tanımlanan lojistik merkezlerin uluslararası çapta olanları ise genellikle kıtaların uçlarında yer almaktadır. Bu tür merkezler her türlü taşımacılık türüyle desteklenmektedir. Hava alanları ve deniz limanları bazen iç içe olmakta, iç içe değilse bile herhangi bir kara taşımacılığıyla demiryolu veya karayolu ulaştırma sistemleriyle bağlantı kurulabilmektedir. Elleçleme, depolama, paketleme, etiketleme gibi birçok lojistik faaliyetlerin yanında üretim dahi bu merkezlerde gerçekleştirilebilmektedir. Hong Kong, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Singapur, Dubai, Tokyo, Los Angeles, New York, Paris liman ve hava alanları en önemli lojistik merkezler arasında yer almaktadırlar (Stopford, 2009: 345-383).

Lojistik köylerin taşımacılık ve tedarik zincirinin yanı sıra toplumsal faydaları da mevcuttur. Taşımacılık ve tedarik zincirine sağladığı faydalar; araç, depo ve insan gücünün etkin kullanımı, tek merkezden yönetimin oluşturulması, nakliye ve personel maliyetlerinde düşüşün sağlanması, taşıma cirolarının artırılması, kaliteli çalışma ortamı, işinde uzman personel, kalifiye elamanlar ve destekleyici hizmet sunumu olarak sıralanabilir. Toplum faydaları ise; çevre dostu dağıtımın gerçekleştirilmesi, ilgili bölgenin ekonomik gelişiminin ve sağlanması, karayolundaki trafik yükünün ve sebep olduğu çevre kirliliğinin azaltılması, ilgili bölgedeki istihdamın sağlanması olarak sıralanabilir (Baki, 2018: 151).

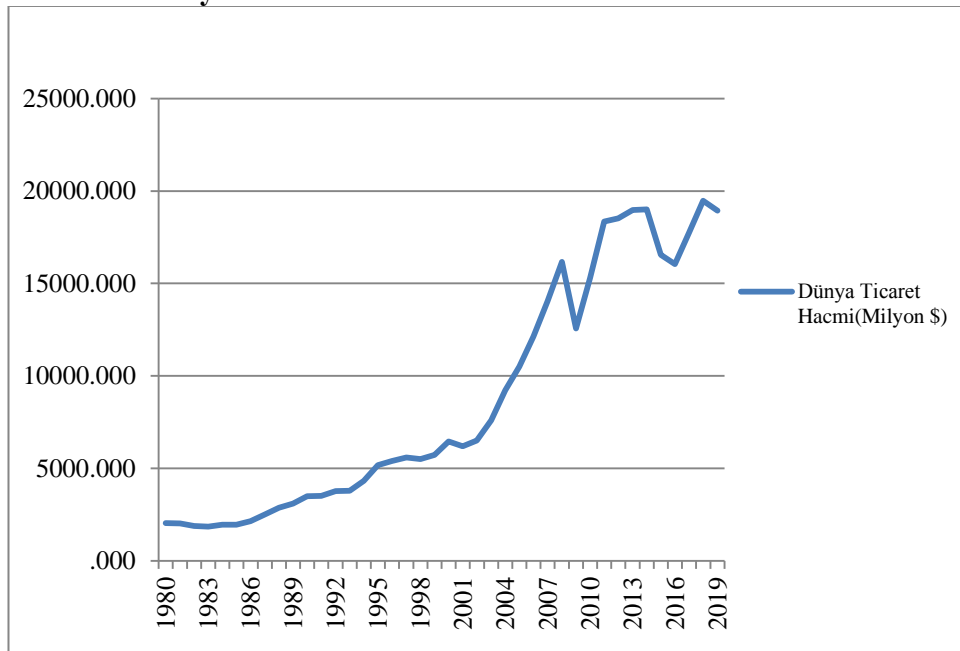
Lojistik köylerin bir diğer faydası da ekonomik olarak bölgesel kalkınmaya yarar sağlamaktır. Tüm taşımacılık sistemlerinin kullanıldığı alanlarda konumlandırılması ülkelerin coğrafik özelliklerine de bağlıdır. Türkiye lojistik köylerin kurulması bakımından oldukça elverişli coğrafik bir yapısı vardır. Etrafının denizlerle kaplı olması, mevcut karayolu ağları, bazı bölgelerdeki demiryolu hatlarıyla kesintisiz ulaşım ağına sahiptir. Lojistik köylerle ilgili olarak ilk kez 2006 yılında TCDD tarafında bahsedilmiş ve organize sanayi bölgelerine yakın yerlerde konumlandırılması planlanmıştır. Ülkemizde 21 adet lojistik köy kurulması planlanmış ve günümüzde bunların 8 tanesi faaliyete geçmiştir. Sanayi kuruluşlarının yoğunlaştığı, hammaddeye,

denizyolu ve demiryolu taşımacılığına uygunluk bakımından Denizli, Uşak, İstanbul, İzmit, Samsun gibi lojistik köylerimiz yük taşımacılığı bakımından önem arz etmektedir. Ülkemizde sektör büyüklüğü olarak 300 milyar TL olduğu tahmin edilen lojistik, yeni lojistik köylerin hizmete girmesiyle bu büyüklüğü daha da artıracaktır (www.ekonomist.com.tr, 2020).

1.7. Dünya Lojistik Sektöründe Güncel Gelişmeler

Lojistik sektörü ticarete taraf ülkeler arasında yapılan mal ve hizmet ticaretinin yapılmasında fiziki uzaklığı ortadan kaldırmaktadır. Lojistik sektörünün pazar büyüklüğünün hesaplanması birçok hizmet faktörünü içinde barındırdığından zor olmakla birlikte, 2018 yılı itibariyle 5 trilyon Amerikan Doları'nı aştığı tahmin edilmektedir. 2018-2026 yılları arasında yıllık bileşik büyümenin %7,4 oranında gerçekleşeceğinin kabulü neticesinde 2026 yılında küresel lojistik pazarının büyüklüğünün 16,445 milyar ABD Doları'na ulaşacağı tahmin edilmektedir(Güler, 2020,).

Grafik 1. Dünya Ticaret Hacmi

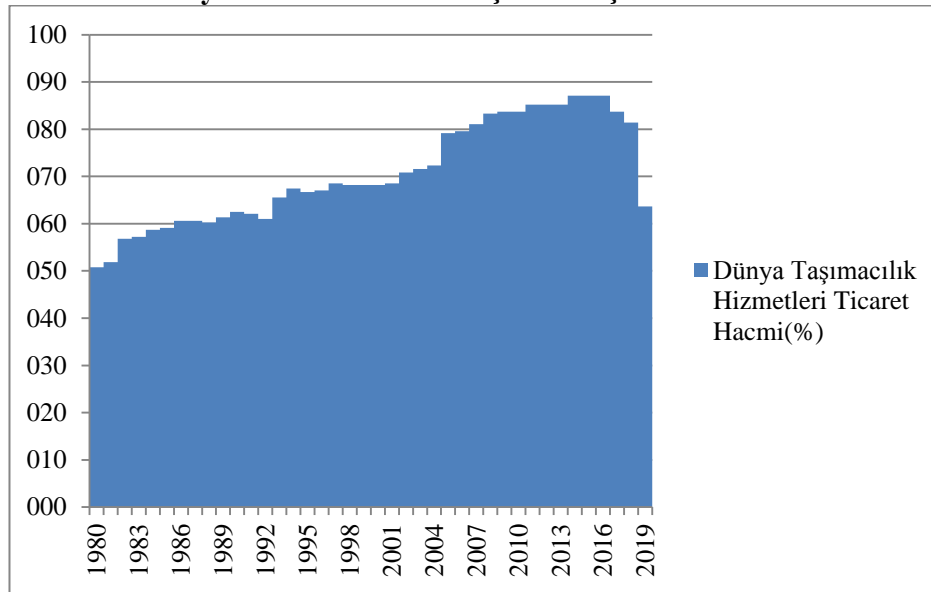


Kaynak: WTO (2020a).

Lojistik sektörünün gelişimi ile doğrudan bağlantısı olan uluslararası ticaret hacmine dünya ölçeğinde bakıldığında ise dünya ticaret hacmi sürekli gelişim halindedir. Grafik 1'de gösterilen dünya ticaret hacmine bakıldığında anlaşılacağı üzere 2008 yılında yaşanan krizden dolayı dünya ticaret hacminde bir gerileme

yaşanmış akabindeki yıllarda bu durum toparlanmıştır. 2015-2016 yılları arasında yaşanan düşüşün ise para birimleri arasındaki dalgalanmanın da etkisi olmuştur. Euro, Sterlin ve Yen 2015 ve 2016 yıllarında dolar karşısında değer kaybetmiş ve kendi para cinsinden yaptıkları ihracatın dolar karşılığı azalmıştı. 2017 yılında ise önemli para birimleri arasında dalgalanmanın önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. Böylece paritelerdeki dalgalanmaların ticaret üzerindeki sınırlayıcı etkisi 2017 yılında en aza inmiştir (Gürlel, 2018).

Grafik 2. Dünya Ticari Hizmetler İçinde Taşımacılık Hizmetlerinin Yüzdesi



Kaynak: The World Bank (2020a).

Grafik 2’de gösterilen Dünya ticari hizmetler içinde lojistik sektörünün genel durumunu hakkında bir gösterge sayılabilecek taşımacılık hizmetlerinin yüzdesel gösterimi bulunmaktadır. 1980’li yıllardan sonra sürekli bir artış gösterdiği görülen taşımacılık hizmetlerinin lojistik sektöründeki gelişmelerden ve dünya ticaret hacmindeki artışlardan kaynaklandığı söylenebilir.

Dünya ekonomisi açısından önemli bir sektör olan lojistik sektörü dünya otoritelerinin dikkatini çekmiştir. Dünya ekonomisinin önemli kurumlarından olan Dünya Bankası (The World Bank) lojistik sektörü hakkında çalışmalar yapmakta ve bu çalışmaların en başında Lojistik Performans Endeksi (LPI) gelmektedir. LPI dünya lojistik sektörünün ülkelere göre durumunu göstermekte ve Dünya Bankası tarafından hesaplanmaktadır. LPI’ya göre ülkeler, gümrük işlemlerinin etkinliği, lojistik altyapı kalitesi, uluslararası taşımacılık, lojistik hizmet kalite ve yeterliliği, sevkiyat takip ve izleme kriterlerine göre hesaplanmakta, en düşük 1 en yüksek 5

puan üzerinden “çok iyi” (3,23-5,00), “iyi” (2,75-3,23), “orta” (2,48-2,75) ve “kötü” (1-2,48) olarak değerlendirilmektedir.

Tablo 2. Lojistik Performans Endeksine Göre En Başarılı 10 Ülke (2018 Yılı)

ÜLKELER	LPI SIRALAMASI	LPI PUANI
ALMANYA	1	4,20
İSVEÇ	2	4,05
BELÇİKA	3	4,04
AVUSTURYA	4	4,03
JAPONYA	5	4,03
HOLLANDA	6	4,02
SİNGAPUR	7	4,00
DANİMARKA	8	3,99
İNGİLTERE	9	3,99
FİNLANDIYA	10	3,97

Kaynak: The World Bank (2020b).

Tablo 2’de yer alan ülkeler lojistik performans endeksine göre 2018 yılında lojistik sektöründeki en başarılı 10 ülkeyi göstermektedir. Zirvenin başında 4,20 puanla Almanya yer almakta, 4,05’lik puanla onu İsveç takip etmektedir. Önceki yıllarda 8.sırada yer alan Belçika 4,04 puanla üçüncü sırada, dördüncü sırada 4,03 puanla Avusturya, beşinci sırada Japonya, altıncı sırada Hollanda yer almaktadır. Önceki yıllarda 2nci olan Singapur ise 4,00 puanla yedinci sıraya gerilemiştir. 3,99 puanla Danimarka LPI hesaplamada kullanılan kriterlerde daha üstün olduğundan İngiltere ile aynı puana sahip olsa da sekizinci sırada, İngiltere ise dokuzuncu sırada ve Finlandiya 3,97 puanla onuncu sırada yer almaktadır. Dış ticaret konusunda gelişen ülkeler, ticaretin yapılabilmesinde temel sektör olan lojistik sektöründe uzmanlaşmayla dış ticaret hacimlerini artırabilmekte ve böylece lojistik pazarda paylarının ve LPI sıralamasının değişmesine neden olacaklardır.

İlk olarak ABD’de ortaya çıkan Lojistik köy uygulaması lojistik sektöründeki bir diğer gelişmedir. ABD’nin ardından Avrupa’da yaygınlaşan lojistik köyler ülkelerin dış ticaret, milli gelir, istihdam gibi temel ekonomik göstergeleri üzerinde artırıcı, karayolu trafiğinin yoğunluğunun ve bu yoğunluğun çevre kirliliğine etkisini azaltılmasında faydalı olmuştur.

Avrupa Birliği ülkeleri arasında en fazla lojistik köy sayısına Almanya sahiptir. Coğrafi konumu avantajlı ve etkin ulaştırma sistemlerine sahiptir. Almanya'yı takiben gelişmiş demir ve karayolu ağına sahip Fransa donanımlı bilgi iletişim sistemiyle lojistik köy uygulamasında başı çeken ülkelerdendir. Uygulamada diğer başarılı ülkelere ise gelişmiş liman teknolojileri sayesinde İtalya, İspanya, Hollanda sayılabilir.

Sürekli artan ticaret ve artan taşımacılık hizmetleri sonucunda çevreye verilen zararlar ülkeleri bu konuda çözüm arayışına sokmaktadır. Avrupa Birliği tarafından yayımlanan Beyaz Kitap'ta bu konu, taşımacılık hizmetlerinden kaynaklı sera gazı emisyonlarının en aza indirilmesi hedef alınmıştır. Avrupa Global Navigasyon Uydu Sistemi'nin yayılması, yeşil taşıma koridorları sayesinde 2030 itibariyle karayolu taşımacılığının %30'unun, 2050 yılı itibariyle de %50'sinin demiryolu veya deniz yoluna kaydırılması ve Avrupa Ortak Hava Sahası'nın tamamlanması kitapta belirtilen temel hedefler arasında yer almaktadır. Kitapta belirtilen hedefler doğrultusunda Avrupa Birliği'nin mevcut ulaşım politikası AB üye ülkeleri arasındaki ulaşım ağının en iyi şekilde güçlendirilmesi ve bunun çevreye zarar vermeyecek şekilde yapılmasıdır.

2014 yılında Birleşik Devletler Çevre Koruma Ajansı (EPA)'nın yapmış olduğu çalışmada insan faaliyetleri sonucu yayılan sera gazlarının yaklaşık %65'lik kısmı Karbondioksit gazından oluştuğu saptanmıştır. Yapılan çalışmada ayrı ayrı sektörler incelenmiş ve tüm sektörler içinde taşımacılık sektörünün sera gazı emisyonlarının %14'ü bulunduğu gözlemlenmiştir. Deniz, kara, hava ve demir yolları ulaştırma modlarında yakılan fosil yakıtları bu emisyonların içerisinde ve tüm dünyada kullanılan ulaştırma yöntemleri enerjisinin neredeyse tamamını (%95), benzin ve mazot olmak üzere petrol bazlı yakıtlardan sağlamaktadır. Dünya üzerinde en fazla karbon salınımına sebep olan ülke ve ülke gruplarının sıralamasında %30'luk payla Çin ilk sırada, %15'lik payla ABD ikinci ve %9'luk payla AB-28 ülkeleri yer almaktadır. Bu sıralamayı Hindistan, Rusya ve Japonya takip etmektedir (www.epa.gov, 2020). Üretimin ve ticaretin yoğun yapıldığı ülkelerde çevreye verilen zarar daha büyük olmaktadır. Ülkelerin ekonomik büyüme ve ekonomik kalkınma hedeflerinin yanında, sürdürülebilir bir çevre için çevre kirliliğini ve çevreye verilen zararların da en aza indirilmesi bir amaç olmalıdır.

Türkiye’de 2016 verilerine göre ulaştırma sektörünün toplam sera gazı emisyonu içerisindeki payı %16’dır. En fazla salınımı %92’lik oranla karayollarından kaynaklanmaktadır ve %5’ i havayolu, %1’i denizyolu, %0,5’i ise demiryollarından kaynaklanmaktadır (www.csb.gov.tr, 2020).

Lojistik sektöründe lider diyebileceğimiz Almanya, karbon salınımını azaltmak bir takım çalışmalar içerisinde girmiştir. Ulaştırma sektöründeki firmaların karbon emisyonlarının kullanımını fiyatlandıracağını açıklamıştır. Bunun yanında ilk elektrikli karayolunu, kamyonların kullanımına sunmuştur. Ayrıca, doğalgazlı kamyonlar için otoyol geçiş muafiyetini 2023 yılına kadar uzatmıştır. Bu yolla hem karbon salınım miktarı azalmakta hem de taşımacılık sektörü için finansal avantaj sağlanmaktadır (www.bundesregierung.de/, 2020).

Küresel ısınmayla birlikte son zamanlarda eriyen buzullar denizyolu taşımacılığında yeni yolların kullanılabilmesine olanak sağlamıştır. Kuzey Buz Denizi’nde yaklaşık %40’lık buzul kaybı yaşamasından dolayı küresel anlamda lojistik sektörü kendine yeni yollar bulmaya devam etmiştir (www.themoscowtimes.com/, 2020). Özellikle Rusya Kuzey Buz Denizi’nde buzulların erimesiyle oluşan bu yollardan mevcut yük taşımacılığı hacmini artıracaklarını duyurmuştur. Son zamanlarda kanal geçiş ücretlerinde yaşanan artışlar denizyolu taşımacılığı yapan firmalar için büyük bir sorun haline gelmiştir. Örneğin, bazı büyük tonajlı gemilerin Süveyş ve Panama Kanalları’ nı tercih etmeyerek, Ümit Burnu’ndan geçtikleri gözlemlenmiştir. Bunun sebebinin Süveyş kanalından geçiş ücretlerinin çok pahalı olması ve petrol fiyatlarında yaşanan düşüşün olduğu söylenebilir (www.lojiport.com, 2020a).

Gelişen teknolojiye bağlı olarak havacılık sektöründe de gelişmeler yaşanmıştır. Daha hızlı ve daha çok kapasiteli uçakların yapımı havayollarına olan talebi artırmıştır. Yük taşımacılığında kg başına ücretlerin yüksek olması sebebiyle diğer taşıma modlarına nazaran daha az tercih edilen uçaklar, sivil taşımacılıkta hız ve güven bakımından rağbet görmektedir. 2020 yılı itibariyle sesten daha hızlı yolcu uçağı üretilmiş ve test sürüşü yapılmıştır. Bu denli hızlı uçakların mevcut uçaklara olan talebi düşürmesi beklenmekte, 2040 yılından sonra seri üretime geçirilmesi beklenen uçaklara havayolu şirketleri tarafından yapılacak taleplerin ise 2019 Covid-19 pandemi sürecinin nasıl biteceği belirleyici olacaktır (www.hurriyet.com.tr,

2020). Üretilen insansız hava araçlarının üretilmesiyle askeri anlamda ülkelerin güvenlik ve savunma sistemlerini güçlendirmesinde etkili olmuştur.

Demir yolu taşımacılığına, 2019 yılı itibariyle yaşanan pandemi sürecinde limanların kapatılmış olması, gelişmiş hızlı tren sistemlerinin olması, düşük maliyetlerle taşımacılık hizmetlerinden faydalanılması ve diğer taşıma modlarına göre daha risksiz ulaşım hizmeti sunduğundan dolayı talep artmıştır. Yük taşımacılığında ağır ve büyük hacimli ürünlerin taşınmasında ve ayrıca hızlı tren uygulamasının da hayatımıza girmesiyle sivil taşımacılıkta uzun mesafeli yolculuklar için tercih edilen ideal bir taşıma modu haline gelmiştir. Ayrıca demiryolu taşımacılığının karbon salınımı en düşük taşıma modu olduğu göz önüne alınırsa, tüm dünyada bu modun geliştirilmesi ve gerekli yatırımların yapılması sürdürülebilir lojistik ve yeşil bir çevre için büyük bir adım olacaktır.

Demiryolu taşımacılık sektöründe son zamanlarda yaşanan en önemli ve kapsamlı gelişme, Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road) projesi ile tarihi İpek Yolu demir yolu taşımacılığı üzerinde yeniden hayat geçirilmesi olmuştur. 2013 yılında Çin devlet başkanı tarafından ilan edilen Projede Türkiye dâhil 63 ülke yer almaktadır. Bu ülkeler:

- Doğu Asya: Moğalistan, Çin,
- Güneydoğu Asya: Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Timor-Leste, Vietnam
- Orta Asya: Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan
- Ortadoğu-Kuzey Afrika: Bahreyn, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Filistin, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen
- Güney Asya: Afganistan Hindistan, Bhutan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Bangladeş, Sri Lanka,
- Avrupa: Polonya, Ermenistan, Belarus, Azerbaycan, Bosna Hersek, Hırvatistan, Çekya, Gürcistan, Estonya, Litvanya, Macaristan, Letonya, Makedonya, Moldova, Arnavutluk, , Rusya, Karadağ, Slovakya, Slovenya, Sırbistan, Türkiye, Ukrayna'dır (Bakınız: Harita 1).

Harita 1. OBOR Güzergahı



Kaynak: Okur (2020) <https://akademiye.org/>.

Bu projeye başta Asya ve Avrupa hattında ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantılarının kurulması daha sonra ise kara ve deniz yollarından uluslararası bir ticaret güzergâhlarının oluşturulması hedeflenmektedir. (www.lojiport.com, 2020a).

Bir diğer önemli gelişme ise Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)'dur. Türkiye için doğu ve batı arasında bir köprü niteliği görmesini sağlayan bu projeye, Avrupa, mal ticaretini Orta Asya, Türk Cumhuriyetleri, Uzak Doğu ülkeleri arasında geliştirmek ve hammaddelerin, yarı mamullerin Avrupa'ya akışını kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T) ile intermodal ulaştırma modunun geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması, demiryolu ağlarının projenin kapsadığı ülkeler dahil olmak üzere kesintisiz bir şekilde bağlantılarının yapılması, karayolu taşımacılığının bu sistemlere entegre bir şekilde çalışması ve lojistik köy uygulamalarının bu güzergahlar üzerinde oluşturulması hedeflenmektedir (Karagülle, 2019).

Geleneksel ticaretin web veya mobil üzerinden yapılması ve internete ulaşım olanaklarının artmasıyla e-ticaret kavramı ortaya çıkmış ve yaygınlaşmıştır. E-ticaret yapan işletmelerin verimli ve etkin bir şekilde çalışabilmeleri tüm işlemlerin önceden planlanmasına, bu sürecin doğru bir şekilde uygulanmasına yani etkin bir lojistik

yönetimine bağlıdır. E-ticarette lojistik uygulamaları ürünlerin taşınması, ürün envanterlerinin tutulması, ürün stok durumunun kontrol edilmesi, ürünlerin idaresinin yapılması, ürünlerin depolanması ve bu süreçlerin takip edilmesi, ürünlerin paketlenme sürecinin takibinin yapılması, depo ve ürün takip maliyetlerinin kontrol edilmesi, ürünlerin müşterilere ulaştırılması gibi işlemleri kapsamaktadır.

Covid-19 pandemi süreciyle birlikte hızla büyüyen e-ticaret, kargo şirketlerinin bu büyümeye yetişememesine ve bu sebeple şirketlerin kendi lojistik birimlerini kurmaya başlamalarına neden olmuştur.

2019 yılında Dünya genelinde son 3 yılda 3,5 trilyon \$'a ulaşan global e-ticaret hacmi, 2021 yılı için yaklaşık 5 trilyon \$, 2022 yılı için ise 5,6 trilyon \$ olması beklenmektedir. E-ticaret pazarında en fazla gelir elde eden ülkelerden Çin ve ABD lider olarak yer almakta Japonya, İngiltere ve Almanya sırasıyla onları takip etmektedir (www.eticaret.gov.tr, 2020).

Günümüzde yaşanan pandemi süreci, ABD ve Çin arasında yaşanan ticaret savaşları, Brexit sürecindeki belirsizlik gibi nedenler dünya ticaretinde önemli bir yere sahip olan lojistik sektöründe de kaygı yaratmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARET SÜREÇLERİ

2.1. Dış Ticaret Tanım, Tarihsel Süreci ve Kapsamı

İnsanların birbirleriyle ticaret yapması çok eski tarihlere dayanmaktadır. Çok öncelerden bireyler temel gereksinimlerini karşılamak için kendilerinde olmayan ürünlerin ticaretini takas usulüne göre gerçekleştirmekteydiler. Zamanla takas usulü yerini değerli metallere yapılan alış verişe bırakmış, paranın icadıyla da bambaşka boyutlara ulaşmıştır. Paranın kolay taşınabilir olması sebebiyle ticaretin yapılabilmesinde kolaylık sağlamış, böylece ticaret yaygınlaşmış ve ülkeler arasında yapılabilir hale gelmiştir. Ülkeler arasında yapılan ticari faaliyetlerin, mal ve hizmet alış verişinin tümüne dış ticaret denmektedir (Öztürk, 2009: 1).

Ekonominin temel amacının bireyin ve toplumun refah seviyesini yükseltmek olduğundan, mal ve hizmetlere yönelik ihtiyaçlarının tümünü ya da bir kısmını kendileri karşılayamayan ülkeler dış ticaret yoluna başvurumaktadırlar (Ülgen, 2004: 303). Ülkeler dış ticaret sayesinde ithalat kalemiyle başka ülkelere mal ve hizmet satın alabilir, ihracat kalemi ile de ülke içinde arz fazlası olan mal ve hizmetleri başka ülkelere pazarlayabilir hale gelmiştir. Böylece ülkeler, ithalatla mal ve hizmet yetersizliğini giderebilmekte, ihracat ile mal ve hizmet fazlalıklarını pazarlayarak ülke ekonomisine katkıda bulunulabilmektedirler.

15. yüzyılda pusulanın icadı, 16. yüzyılda coğrafi keşifler sonucunda yeni ticaret kapıları aralanmıştır. 18. yüzyılda yaşanan Sanayi Devrimi ile büyük çaplı üretimlerin yapılması hammadde ve yeni pazar arayış serüvenini tetiklemiştir.

16. yüzyılda Merkantalizm'in doğuşu dış ticaretin sınırlandırılmasına sebep olmuş, daha sonra ortaya çıkan Fizyokratlar ise dış ticaretin serbestliğini savunmuşlardır. 18. yüzyılın sonlarına doğru ortaya çıkan Klasik İktisatla Adam Smith Wealth of Nations'ı yayımlayarak, ticaret teorisinin temelini oluşturan ilk adımı atmıştır. Smith'in Mutlak Üstünlükler Teorisine göre bir mal üzerinde mutlak üstünlüğe sahip ülkeler o malı üretip o malın üzerinde uzmanlaşmaları, mutlak üstünlüğe sahip olmadıkları mallar da ise üretimini ve ihracatını gerçekleştirmemeleri önerilmiştir. Dış ticarete ithalat işleminin zorunlu olduğunu, ülkelerin en iyi oldukları alanda üretim yapıp satmaları gerektiğini, kötü oldukları alanlarda ise dışardan almalarını savunarak

Merkantalizm'e tepki niteliğinde doğmuştur. 19. yüzyılda David Ricardo, uluslararası ticarete karşılaştırmalı üstünlükler teorisini ortaya atmıştır. Bu teoride mutlak üstünlüğün değil, karşılaştırmalı üstünlüklerin önemli olduğu ve dış ticaretin karşılaştırmalı üstünlüklere dayanması gerektiğini savunmuştur. Ülkelerin üretim, yaparken daha verimli oldukları ürünleri üretmeye yoğunlaşmalarının gerekli olduğunu ve böylece diğer ürünleri üreterek kaynak israfının yapılmamasının gerekliliği savunulmuştur. Yine 19. yüzyılda dış ticaret kazançlarını belirlemek için Mill karşılıklı talep olgusuyla dış ticaretin teknolojik gelişmeyi etkileyeceğini ifade etmiştir (Bayraktutan, 2003: 176). 1930 yılında yaşanan Büyük Buhran sebebiyle kendi içlerine ve korumacılığa dönen ekonomilere karşılık Keynes' in Genel Teorisi ortaya çıkmış ve dış ekonomiyle ilgili sorunların üzerinde durulmayarak kapalı bir ekonomi varsayımından hareket edilmiştir (Barber, 1995: 301). Klasik teorilere en önemli katkı ise, Faktör Donatımı Teorisi'yle Eli Hecksher ile Bertil Ohlin tarafından sağlanmıştır. Bir ülkenin en bol üretim faktörünü üretiminde yoğun olarak kullandığı malları ihraç edeceği prensibine dayalı olan H-O modeli, klasik uluslararası ticaret teorisine önemli katkılar sağlamıştır. Üretim faktörlerinden hangisine daha fazla sahipse, o faktörü yoğun olarak kullanan mallarda karşılaştırmalı üstünlük elde ederek o malı daha ucuza üretmekte ve o alanda uzmanlaşmaktadır. Teorinin temeli faktör oranları kavramından elde edilen karşılıklı avantaj prensibine dayanmaktadır (Ekren, 1986: 37). Yeni Uluslararası Ticaret Teorileri incelendiğinde ise, Leontief'in araştırmasında, H-O modelinin önerilerinin tersi bir sonuca ulaşması yeni teorilerin gelişmesine neden olmuştur. Beşeri uzmanlık teorileri, gelişmiş ülkelerin özellikle ABD'nin sanayi ürünlerinde karşılıklı avantaj elde etmesinin en önemli nedeni olarak, mesleki ve yüksek derecede uzmanlaşmış diğer emek türlerine, öteki ülkelere nazaran daha bol miktarda sahip olduğunu ileri sürmektedir. Teknoloji teorileri, araştırma ve geliştirmeye büyük önem veren ve dolayısıyla yüksek teknolojiye sahip ülkelerin yeni ürünleri piyasaya ilk sürenler olarak özel bir avantaj kazandığını ve diğer ülkelerin bu gelişmeyi anında kopyalamalarını engelleyen bir taklit gecikmesinin söz konusu olduğunu ileri sürmektedir. Sonuçta yeniliği yapan ülkenin ihraç monopolünü ele geçirmesine imkân sağlayan teknolojik bir açık ortaya çıkmaktadır. Tercih benzerliği teorisi ise, ülkeler arasındaki sanayi malları talebi ne kadar benzerse, potansiyel ticaretinde o ölçüde yoğun olacağını iddia etmektedir (Seyidoglu, 2001: 34-45).

2. Dünya Savaşı'nın bitmesi, dünya barışının sağlanması, yaşanan teknolojik gelişmeler, ülkeler arası siyasi havanın düzelmesi, ulaştırma sistemlerinde yaşanan gelişmeler ve ticaretin serbestleşmesine olanak sağlayacak birçok kurum ve kuruluşların kurulması sayesinde ülkeler arasındaki ticaret ilişkilerinin gelişmesinde etkili olmuşlardır. Dünya Bankası (IBRD), Uluslararası Para Fonu (IMF), Birleşmiş Milletler Örgütü, gibi kuruluşlar ekonomik, sosyal ve siyasal yapılanmayla ülkeleri birbirlerine yakınlaşmalarını sağlamış, ticaretin serbestleştirilmesine ilişkin olarak Gümrük Tarifeleri, Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade-GATT) imzalanarak 1948 yılında yürürlüğe girmiştir (Went, 2001: 27).

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

1990'lı yılların sonlarına doğru teknolojik alandaki yenilikler ve internetin faaliyete geçmesi, dış ticaret firmalarının daha fazla pazara ulaşabilmelerine olanak sağlamıştır.

2008 ABD Krizine kadar dünya ticaret hadlerinde büyümeler yaşanmış, krizden sonra 2009 yılında ekonomik daralma yaşanmasının ardından toparlanan dünya ticareti 2014 yılında yaklaşık 19 trilyon ABD \$'lık ticaret hacmi gerçekleştirmiştir. 2016 yılında ABD \$'nın diğer para birimleri karşısında değer kazanmasının ardından dünya ticaret hacminde 3 trilyon ABD \$'lık bir azalış görülmektedir. Dünya dış ticaret hacmi tarihin en yüksek değerine ise 2018 yılında yaklaşık 19,5 trilyon ABD \$'la ulaşmıştır. 2019 yılında ise yaklaşık 18,9 trilyon ABD \$'lık dış ticaret gerçekleşmiştir (WTO, 2020b).

Ülkeler arasındaki mal ve hizmet ticaretini ifade eden dış ticaretin, Normal Dış Ticaret, Sınır Ticareti, Bağlı Ticaret ve Serbest Bölge Ticareti gibi çeşitleri mevcuttur. Normal Dış Ticaret, bir ayrıcalık, kısıtlama ya da engelleme olmaksızın genel dış ticaret mevzuatına uygun bir şekilde ülkelerin birbirleriyle dış ticaret yapmasını ifade etmektedir. Sınır Ticareti, sınır komşusu olan iki ülkenin aralarında anlaşma yaparak, bu anlaşmanın koşullarına bağlı kalmak suretiyle ve özel bir rejime tabi olacak şekilde yapılan dış ticaret faaliyetidir. Bağlı Ticaret'ten kasıt ülkeler arasında anlaşmalar ile

genellikle tarafların bir tanesinin bir kamu kuruluşu olduğu ve döviz tasarrufu sağlamak gibi nedenlerle yapılan dış ticarettir. Serbest Bölge Ticareti ise, ülkelerin siyasi sınırları içinde bulunan fakat gümrük sınırları dışında kalan ve serbest bölge olarak ifade edilen alanlarda bulunan firmaların gerçekleştirdiği dış ticaret şeklidir (Karagül ve İltter, 2010: 2-4).

Ülkeler dış ticaret sürecinde alıcı ya da satıcı olarak yer almakta, alıcı ülkeler ithalat işlemini, satıcı ülkeler ise ihracat işlemini gerçekleştirmiş olurlar. İhracat terimi, ülkelerin mal ve hizmet satışlarının yanında ara mamul, hammadde gibi girdileri başka ülkelere çeşitli nedenlerle satmasını ifade eder. Daha açık bir ifadeyle ihracat, yabancı ülke pazarlarındaki potansiyel müşterilerin tespit edilmesi ve bu müşterilere mal satışı yapılarak satılan malların ulaştırılmasıdır (Bakan vd., 2010: 3-5). Dolaylı ve dolaysız olmak üzere iki türlü yapılabilen ihracat işlemleri, dolaylı ihracatla aracı bir kurum vasıtasıyla yapılmaktadır. Alıcı ve satıcı firma arasında doğrudan bir ilişki söz konusu değildir. Dolaysız ihracatta ise alıcı ve satıcı ihracat işlemlerini kendileri gerçekleştirmektedir. Ülke İthalat kavramıyla ise ülke içerisinde üretim veya hizmet yapmak için gerekli girdilerin olmaması ya da yetersiz olması sebebiyle başka ülkelerden mal, hizmet, hammadde, yarı mamul vb. alması ifade edilmektedir. Bir başka deyişle ithalat bir ülkeye başka bir ülkeden mal getirme veya satın alma, dış alımdır (Ağaçdelen, 2010: 3).

2.2. Dış Ticaret Faktörünün Ekonomi İle İlişkisi

Dış ticaret faktörünün ekonomiye doğrudan veya dolaylı olarak birçok etkisi bulunmaktadır. Dış ticaret, ülke ekonomilerine yön vermede etkili olan bir ekonomi politikası aracıdır ve aynı zamanda ülkeler için döviz ve gelir kaynağıdır. Dış ticaret, ülke içi üretim fazlalarının satılması ülkeye döviz girmesi yönüyle ve ya üretim için gerekli girdilerin ülkeden temin edilememesinden kaynaklı girdi alımına başvurulmasından dolayı, üretimi etkileyerek ekonomiyi etkisi altına alabilmektedir.

Dış ticaret ekonomik büyüme ve ekonomik kalkınmayı sağlamada etkili bir yoldur. İhracat karşılığında elde edilen gelirlerle büyüme sağlanırken, ekonomik kalkınma için gerekli olan yatırım ve sanayi mallarının ithal edilmesine olanak sağlamaktadır. İhracatın artışıyla, devletin üretimden kaynaklanan vergi gelirleri ve ekonomideki hane halklarının kişi başına düşen gelirleri artacaktır. Vergi hasılatının artmasıyla paralel olarak hükümet harcamaları da artacak ve ekonomik kalkınma

göstergesi sayılabilecek sosyal alanlara (eğitim, sağlık, güvenlik vb.) kayacaktır (Ersungur ve Doru, 2014: 229).

Firmalar tarafından kıt kaynakların verimli kullanılması, üretim maliyetlerini düşürme açısından işletmeye fayda sağlamaktadır. Globalleşen dünyada firmaların ayakta kalabilmeleri firmaların piyasalarda rekabet edebilme gücüne bağlıdır. Daha kaliteli ürünlerin daha ucuz yollarla üretilmesi dış ticaret firmalarını uluslararası pazarda rekabet edebilmeleri için girdi miktarlarını etkin ve verimli kullanmalarına itmiştir. Böylelikle rekabet, kıt kaynakların israfının önlenmesine katkı sağlamıştır.

Dış ticaret ile alınan ürünler, ülkelerin teknoloji seviyelerinin ilerlemesinde katkı sağlamaktadır. Üretim alanında yaşanan bu teknolojik gelişmelere bağlı olarak çıktı miktarlarında artışların yaşanması ve firmaların inovatif ürün oluşturmalarında etkili olmuştur. Üretim alanında gerçekleşen teknolojik gelişmeler ve yenilikçi ürünlerin ortaya çıkması ile ülkeler küresel pazarlarda yerlerini korumuşlar ve ekonomilerine güç katmışlardır.

Ülkelerin istihdam oranlarını etkilemesi de dış ticaretin ekonomi ile olan ilişkisini göstermektedir ve dış ticaret işgücü yapısı, istihdam düzeyi, ücretler üzerinde belirleyici etkiye sahiptir. Dış ticaret hacmi arttıkça ve yeni pazarlar ortaya çıktıkça, ekonomide istihdam edilen kişi sayısı artacaktır.

Dış ticaretin aynı zamanda ülkeler arasındaki siyasi ilişkilere de etki etmekte, birbirleriyle ticaret partneri olan ülkelerin ticari ilişkileri onların birbirlerine karşı siyasi tutumunu da yön vermektedir.

2.3. Dış Ticareti Etkileyen Faktörler

Dış ticaret ülkelerin ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel durumları gibi birçok faktörlerden etkilenmektedir. Kuşkusuz ki ülkelerin üretim sistemleri ve teknolojileri onların uluslararası pazarlarda yerlerini belirlemektedir. Üretim sistemlerinde ve teknolojilerindeki olumlu gelişmeler sayesinde firmaların uluslararası pazarda talep edilecek mal ve hizmetlere hızlı bir şekilde cevap verebilmelerine olanak sağlamaktadır. Dış ticarete pazar payının korunabilmesi ve rekabette üstünlük sağlamak araştırma ve geliştirme ile birlikte pazarın ihtiyacı olan teknolojik yeniliklerin sağlanması ile mümkün olmaktadır (Bayraktutan, 2003: 182-183).

Ülkelerin sosyal ve kültürel durumları da ülkelerin ve firmaların ne tür mallar üreteceğine, ne tür malları satın alacağına ya da o ülkede hangi malların talep edileceği gibi öngörüler dış ticaret üzerinde etkili olmaktadır. Bununla ilgili olarak ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin de dış ticaret üzerinde etkileyici bir faktör olduğunu söylemek yine aynı nedenlerle yerinde olacaktır.

Ülkelerin ve firmaların sahip oldukları lojistik altyapı-sistemler-faaliyetler de dış ticaret üzerinde belirleyici faktörlerdendir. Çünkü üretimin yapılabilmesi için hammadde, yarı mamul vb. girdilerin temininden başlayarak son müşterisine teslim edilmesine kadar ki tüm süreçler lojistik sayesinde yapılmaktadır. Lojistik faktörü sadece mal ve hizmetlerin nakliyesinde değil, kaynakların temininden başlayarak ürün ve hizmetlerin son kullanıcıya ulaşana kadarki süreçlerin tamamını kapsamaktadır. Bu denli kapsamlı çalışan lojistik sistemler ülke ve firmaların müşteri taleplerine en uygun ürün ve hizmeti, en uygun maliyetle teslim edebilme imkânı vermektedir. Etkin ve verimli bir şekilde işleyen lojistik yönetimi ve lojistik hizmetler dış ticaret hacminin artışına katkı sağlayacaktır.

2.4. Dış Ticaret Politikası Amaçları ve Araçları

Dış ticaret politikası, dış ticaret yapan ülkelerin ekonomik kalkınmayı sağlamak, dış rekabetten korunmak, dış ödemeler dengesizliklerini gidermek ve ekonomilerine yön vermek için bazı araç ve yöntemlerle dış ticaretin kontrol altında tutulması işlemidir. Kontrolsüz yapılacak her bir dış ticaret faaliyeti başta ticaret yapan ülke ekonomisine daha sonra da dünya ekonomisine zarar verecektir. Bu yüzden hem ülkelerin kendilerine hem de uluslararası kuruluşlar tarafından dış ticaret yapacak ülkelere koydukları sınırlama, engelleme durumu aynı zamanda ticaretin yapılış ve uygulanış biçiminin belirlenmesidir.

Dış ticaret politikasının amaçlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Seymen, 2020);

- Dış ödeme dengesizliklerinin giderilmesi,
- Ekonomin liberalleştirilmesi,
- Ekonomik kalkınma,
- Piyasa aksaklıklarının giderilmesi,
- Dış rekabetten korunma,

- İç ekonomik istikrarın sağlanması,
- Hazineye gelir sağlamak,
- Dış piyasalarda monopol gücünden yararlanmak,
- Otarşı,
- Sosyal ve siyasi nedenler

Ülkeler bu amaçlar için kendi ülke ekonomilerine göre dış ticaret politikası uygulamaktadır. Bu amaçları açıklayacak olursak, az gelişmiş ülkelerde ekonomik kalkınmanın sağlanması bir hedeftir ve bunun gerçekleşmesi için dış ticaret politikalarını, ülke içinde sanayileşmenin gelişmesine yönelik ve ihracatı özendirici uygulamalarla yapılandırması gerekir. Dış ödemeler dengesizliklerinin giderilmesi için ülkeye döviz girmesine yönelik, ithalatı kısıtlayıcı ve ihracata özendirici dış ticaret politika uygulanması yararlı olacaktır. Ülkeler uluslararası rekabetten korunmak ve yerli firmaların zarar görmelerini engellemek için ithalatı kısıtlayıcı uygulamalar getirebilir. Hükümetler yapılan ithalat ve ihracat işlemleri üzerinden vergi alarak hazineye gelir sağlar ve daha çok ithalat ve ihracat işlemlerinin yapılmasına yönelik uygulamalara teşvik edebilir. Serbest ticaret uygulamalarını desteklemek, işsizlik, enflasyon gibi iç ekonomik istikrarı bozan durumlarda yerli mallara talebi artırmak ve yerli üretime teşvik etmek için ithal ürünlere gümrük tarife ve kotalar koyulabilir. Dış politika gereği dost ülkelere gümrük indirimleri verilebilir aynı şekilde sosyal ve siyasal nedenlerden dolayı bir sektörü kayırmak istediklerinde o sektörle ilişkili malların ithalat vergi oranları artırılabilir (slideplayer.biz.tr/, 2020: 1-11).

Dış ticaret politika araçları ise yukarıda sayılan amaçları gerçekleştirmek için kullanılır. Gümrük tarifleri ve tarife dışı önlemler, sübvansiyonlar, ihracatın özendirilmesi ve bağlı ticaret uygulamalarıdır. Malların ülke sınırları içerisinde çıkışında ya da giriş sırasında alınan vergi gümrük tarifelerini, döviz çıkışına yol açan işlemleri kısıtlamak da tarife dışı önlemlere girmektedir. İhracatın özendirilmesiyle ihracatçıya ülkeye kazandırdığı döviz karşılığında daha fazla ulusal para ödemek ihracatın özendirilmesi, döviz tasarrufu sağlamak ve yerli, düşük kaliteli ürünlerin ihracını gerçekleştirebilmek için ülkeler bağlı ticaret yoluna başvurabilirler (slideplayer.biz.tr/, 2020: 12-16)

2.5. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler ve Teslim Şekilleri

Dış ticarete ithalat veya ihracat yapılırken satılan malların taşınması, gümrük giriş çıkışlarının sorunsuz bir biçimde gerçekleştirilmesi için bir takım belgelere ihtiyaç duyulmaktadır. Kayıhan ve Eski (2010)'a göre bu belgelerin güvence, delil, dispozisyon, devir, finansman gibi fonksiyonları vardır (Kayıhan ve Eski, 2010: 233).

Dış ticarete kullanılan belgeler taşıma belgeleri, sigorta belgeleri, makbuz senedi, ticari belgeler ve gümrük belgeleridir. Babayiğit (2010) bu belgeleri:

a. Taşıma Belgeleri

1. Denizyolu Konşimentosu (Denizyolu Taşıma Senedi)
2. CMR (Convention On The Contract For The International Carriage Of Roads By Road) Sevk Mektubu (Karayolu Taşıma Senedi)
3. Havayolu Konşimentosu (Airwaybill)
4. Demiryolu Taşıma Belgesi (Hamule Belgesi- Railwaybill)
5. Fiata (International Federation Of Freight Forwarders Associations - Uluslararası Taşıma Organizasyonları Federasyonu) Belgeleri

b. Sigorta Belgeleri

c. Makbuz Senedi

d. Ticari Ve Gümrük Belgeleri

1. Faturalar
2. Menşe Şahadetnamesi (Certificate Of Origin)
3. A.TR Dolaşım Belgesi
4. Manifesto
5. Ambalaj Listesi
6. Çeki Listesi (Weight List)
7. Sağlık Sertifikası
8. Helal Belgesi olarak sıralamıştır (Babayiğit, 2010: 202-226).

Uluslararası işlemlerde bu belgelerin düzenli ve kurallara uygun bir biçimde tanzim edilmesi, gelecekte taraflar arasında yaşanabilecek sorunlara karşı bir önlemdir. İhracatçı, taşımacı firmayı ve taşımacılık türünü belirledikten sonra bu belgeler aracılığıyla gümrük çıkış işlemlerini halledip malını taşıma aracına yükletir ve ithalatçıya teslim şekillerinden birini kullanarak teslim eder.

Ticaretin serbestleştirilmesi, ülkelerin birbirleriyle olan dış ticaretlerini artırmış böylece dünya ticaret hacmi büyümeye başlamıştır. Zamanla malın taşınması ve alıcıya teslim edilmesinde alıcı-satıcı arasında problemler yaşanmaya başlamıştır. 1936'da Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) tarafından yayımlanan Incoterms-1936 (International Commercial Terms) bu tarz problemlerin önüne geçilmesinde etkili olmuştur (Canitez, 2009:134). Incoterms olarak ifade edilen ve dış ticaret faaliyetinin tarafları olan ihracatçı ve ithalatçının hak ve yükümlülüklerini açıklayan uluslararası standart kuralların tamamıdır (Utkulu, 2009: 26).

Dış ticarete teslim şekillerini Canitez (2009) şu şekilde açıklamıştır;

- **E Grubu Teslim**
 1. Ex-Works (EXW)- Ticari İşletmede Teslim
- **F Grubu Teslim**
 1. Free-Carrier (FCA)- Taşıyıcıya Teslim
 2. Free Alongside Ship (FAS)- Gemi Doğrultusunda Teslim
 3. Free On Board (FOB)- Gemi Bordasında Teslim
- **C Grubu Teslim**
 1. Cost And Freight (CFR)- Mal Bedeli Ve Navlun
 2. Cost Insurance And Freight (CIF)- Mal Bedeli, Sigorta Ve Navlun
 3. Carriage Paid To (CPT)- Taşıma Ücreti Ödenmiş Olarak
 4. Carriage And Insurance Paid To (CIP)- Taşıma Ücreti Ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim
- **D Grubu Teslim:**
 1. Delivered At Frontier (DAF)- Sınırdaki Teslim
 2. Delivered Ex-Ship (DES)- Gemide Teslim
 3. Delivered Duty Paid (DEQ)- Gümrük Ve Harçları Ödenmiş Olarak
 4. Delivered Duty Unpaid (DDU)- Gümrük Resmi Ödenmemiş Olarak Teslim
 5. Delivered Duty Paid (DDP)- Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim.

E grubu teslim şeklinde, tek bir teslim şekli vardır. Ticari işletmede teslimi ifade eden EXW ile satıcının malları işletmesinde (fabrika, depo vb.) alıcı emrinde hazır tutmakla yükümlüdür. Teslim şekilleri içinde satıcının sorumluluğunun en az olduğu teslim biçimidir. Sözleşmede belirtilen satış bedeline ambalajlanmış mal bedeli dâhildir.

F grubu FCA, FAS, FOB teslim şekillerinde satıcı uluslararası pazarlamaya konu olan malı, ithalatçı tarafından belirlenen ve gümrük sınırını geçecek olan taşıyıcıya teslim etmekle sorumludur.

C grubu CFR, CIF, CPT, CIP teslim şekillerinde uluslararası pazarlamaya konu malların nakliyesine yönelik ihracatçının kendisi sözleşme yapar ve satıcı sadece nakliyeden sorumludur. Malın yüklenmesinden sonra çıkabilecek her türlü masraf, hasar, kayıp vb. problemlerden ihracatçı sorumlu değildir.

Son olarak D grubu teslim şekillerinde DAF, DES, DEQ, DDU, DDP ise, ihracatçı uluslararası pazarlamaya konu olan malın varış ülkesine kadar navlun giderleri dâhil olmak ortaya çıkabilecek risklerle beraber tüm masrafları karşılamayı kabul etmektedir. İhracatçılar tarafından en az tercih edilen teslim şeklidir (Canitez, 2009: 134-143).

Dış ticaret işlemlerindeki teslim şekilleri, doğrudan lojistik faktörüyle ilişkilidir. Ticarete kullanılacak taşıma modlarının türüne göre teslim şekilleri belirlenmekte ve her taşıma modunun teslim şekilleri farklı olabilmektedir. Tablo 3'te taşıma moduna göre kullanılan teslim şekilleri gösterilmektedir.

Tablo 3. Taşıma Modlarına Göre Kullanılan Teslim Şekilleri

TESLİM ŞEKLİ	KULLANILDIĞI TAŞIMA MODU			
	KARA	DENİZ	HAVA	ÇOKLU MOD
EXW	√	√	√	√
FCA	√		√	√
FAS		√		
FOB		√		
CFR		√		
CIF		√		
CPT	√		√	√
CIP	√		√	√
DAF	√			√
DES		√		
DEQ		√		
DDU	√	√	√	√
DDP	√	√	√	√

Kaynak: Canitez (2009: 143).

Dış ticaret işlemlerinde kullanılan bu belgelerin, eksiksiz ve hatasız doldurulması ihracatçı ve ithalatçı firmalar açısından büyük önem arz etmektedir. Dış ticaret işlemlerinde yapılabilecek en küçük hatalar büyük bedellere mal olabilir ve taraflar maddi yönden zarar görebilir. Ayrıca uluslararası piyasalarda güven kaybına yol

açabilir. Bu tarz oluşabilecek problemlerin önüne geçebilmek için bu belgelerin ithalat ve ihracat departmanlarında alanlarında uzman ve tecrübeli kişilerce hazırlanması gerekmektedir.

2.6. Dış Ticarete Ödeme Şekilleri

Dış ticarete işlem yapan taraflar satış sözleşmeleriyle teslim ve ödeme şekillerine kendi aralarında belirlemektedirler. Ülke içinde yapılan ticaretlerde ödeme konusu çok fazla sorun teşkil etmemektedir. Söz konusu sınır ötesi ticaret (Cross-Border Trade) olduğunda ödeme faktörü firmalar açısından büyük risk taşımaktadır. Tarafların çeşitli dış ticaret ödeme şekilleriyle kendilerine uygun bir ödeme yöntemi seçmeleri doğabilecek sorunları ortadan kaldırmaya yönelik faydalı olacaktır.

Dış ticarete kullanılan başlıca ödeme şekillerini aşağıdaki gibi sıralamak ve açıklamak mümkündür.

a. Peşin Ödeme

İhracat gerçekleşmeden ithalatçının malın bedelini ödemesi, ihracatçının da bu ödemeden sonra ticarete konu olan malları sevk etmesi işlemidir (Akat, 2003: 245).

İthalatçı, ithalatçının bankası, ihracatçı, ihracatçının bankası ve gümrük idare olmak üzere peşin ödeme sisteminde 5 taraf bulunmaktadır. İthalatçının bankasına söz konusu malın bedelini ödemesi veya ödeme talimatı vermesiyle peşin ödemeye ilişkin işlemler başlatılmış olur. İhracatçının malın bedelini almasıyla, gerekli belgeleri hazırlayarak malı teslim eder veya teslim etmesi için bankaya talimat verir. İthalatçı eline geçen belgelerle kendi ülkesindeki gümrük idaresinden malları çekmesiyle işlem tamamlanmış olur (Ağsakal ve Erkan, 2016: 582-583).

b. Mal Mukabili Ödeme

Mal mukabili ödeme şeklinde ihracatçı ve ithalatçı malı teslim ettikten sonra mal bedelini almaktadır. Mal mukabili ödeme sisteminde ihracatçı sevkiyat için malları hazırlayarak sevkiyatı başlatır ve gerekli belgeleri bankası aracılığıyla ithalatçı bankasına gönderir. İthalatçı banka ithalat firmasına bu belgeleri ulaştırdığında ithalatçı bu belgelerle gümrüğe giderek malları çeker. Mal bedelini ihracatçı bankasına gönderme talebini bankasına verip, mal bedelinin ihracatçı bankası aracılığıyla ihracatçı hesabına yatırılmasıyla süreç tamamlanmış olur (Ağsakal ve Erkan, 2016: 584).

Söz konusu ödeme şeklinde ihracatçı açısından mal bedelinin tamamını ya da bir kısmını temin edememe gibi riskler söz konusu olabilmektedir.

c. Vesaik Mukabili Ödeme

Vesaik mukabili ödeme şekli ithalatçının mal bedelini mal teslim belgeleri karşılığında ödediği ödeme şeklidir. İthalatçı söz konusu malların kontrolünü yaptıktan sonra ödemeyi yapmasını veya çeşitli nedenlerle iade edebilme hakkı sağladığından ithalatçı lehinedir. İthalatçı malları kabul etmek istemezse veya başka nedenlerle vesaiki almayarak ödeme yapmazsa ihracatçı malların kendisine dönmesi için ekstra masrafları ödemek zorunda kalabilmektedir (Ataman ve Sümer, 2006: 31).

d. Kabul Kredili Ödeme

Kabul kredili ödeme mal bedelinin ihracatçıya belli bir vadede ödenmek üzere bir poliçeye bağlandığı ve bu poliçenin ithalatçı ve ithalatçı bankasının onaylanması koşuluyla kullanıldığı ödeme türüdür (MEB, 2008: 27). Yani söz konusu malın bedelini alıcı tarafalar arasında belirlenen ileriki bir tarihte ödeme hakkına sahiptir.

3 çeşit kabul kredili ödeme vardır. Bunlardan ilki kabul kredili mal mukabili ödeme yöntemidir. İthalatçının malı teslim almasından sonra belirlenen vadede mal bedelini ödemekle yükümlüdür. Kabul kredili akreditifli ödeme ise ihracatçı mal bedelini tahsil etmeyip, poliçenin vadesi geldiğinde ödemeyi almasıdır. Kabul kredili vesaik mukabili ödeme yönteminde malların alıcıya gönderilmesinden sonra banka mal bedelini tahsil etmek yerine alıcıya poliçeyi kabul ettirir ve poliçe vadesinde ihracatçıya ödemesi yapılır.

e. Akreditifli Ödeme

Akreditifli ödemede 4 taraf vardır. Amir (ithalatçı firma), Amir bankası (ithalatçı firma bankası), Lehtar (ihracatçı firma), Muhabirdir (ihracatçının bankası). Akreditif, alıcının (amir-ithalatçı) talimatıyla bir bankanın (amir banka) belli bir tutar ve vade ile akreditifte öngörülen şartlara uygun belgelerin ibrazı karşılığında, satıcıya (lehtar-ihracatçı) ödeme yapacağını taahhüt etmesidir. Kısaca akreditif, şartlı bir banka garantisidir. Hem ithalatçıyı hem ihracatçıyı koruduğundan masraflı olsa da en fazla tercih edilen ödeme şeklidir (Kaya, 2011: 173).

2.7. Maliyet, Rekabet, Risk Unsurları Bakımından Dış Ticaret ve Lojistik İlişkisi

Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını ve küresel pazarlardaki paylarını artırabilmelerinde dış ticaretin önemi büyüktür. Dış ticaretin sürdürülebilir olması, ülkelerin katma değeri yüksek ürün ihraç etmesine, ürün ve pazar çeşitliliğinin artırılmasına bağlıdır. Bununla birlikte, son yıllarda dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini arttırmış, ülkelerin sözü edilen politika ve stratejileri mutlaka lojistik stratejileriyle geliştirmesi ve entegre etmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır (Erkan, 2014: 46).

Ticaretin temeli ulaşılabilir olmaktır ve bunun yolu da lojistikten geçmektedir. Lojistik dış ticaret işlemlerinin yapılmasındaki hizmet koludur. Kelime anlamı istatistik (statistic) ve mantık (logic) olan ve temeli askeri koşullardan doğan lojistik sektörünün, mantık ve istatistik kavramlarını bütünleştirerek tüm süreçlerde aktif bir şekilde kullanılması dış ticaretin verimli ve etkin bir şekilde gerçekleşmesinde önemli bir faktördür (Koçarlan, 2019). Uluslararası ticarete önemli olan pazara ulaşabilmektir. Pazar büyüklüğü ne kadar büyük olursa olsun pazara ulaşılamadıktan sonra bir anlam ifade etmeyecektir.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki müşteriler artık kaliteli ürünlere ucuz maliyetlerle sahip olmayı talep etmeleri günümüz rekabet anlayışını değiştirmiştir. Buradan yola çıkarak günümüz rekabetçi firmalar, tek üretim lokasyonlu yapılardan vazgeçerek, daha geniş coğrafyalara yayılan kaynaklara ve tüketicilere ulaşmayı hedef edinmişlerdir (TUSİAD, 2012: 27).

Lojistik faaliyetler firmalar için sadece maliyet unsuru oluşturucu bir yapı olarak görülmemelidir. Dış pazarlara etkin, hızlı, güvenli ve ucuz maliyetlerle ulaşmak lojistiğin ana hedeflerindedir. Müşteri memnuniyeti sürdürülebilir bir dış ticaretin kilit noktasıdır. Müşteri memnuniyetinin sağlanmasında teslim zamanı, maliyet ve risk gibi unsurların en asgari seviyede tutulması rol oynamaktadır. Lojistiğin etkin ve verimli kullanılması hem firmalara fayda bakımından hem de müşteri memnuniyeti sağlaması bakımından bir rekabet unsurudur.

Günümüzde lojistik hizmetler sayesinde mal ve hizmetlerin zamanında teslim edilmesi müşteri memnuniyeti açısından önemlidir. Teslimatta yaşanacak herhangi

gecikme müşteri kayıplarına veya maddi zararlara yol açabilmektedir. Aynı zamanda ürünlerin taşıma süreci içerisinde kaybolması veya hasar görmesi de taşıyıcı firma ve satıcı firmaya olan güveni azaltacaktır.

Söz konusu dış ticaret olduğunda lojistik sistemini farklı lojistik hizmet firmalarından alması ihracatçı firma için ekstra bir maliyet getirmektedir. Farklı hizmetleri farklı hizmet firmalarından değil de paket halinde tek bir lojistik firmasından temin etmek firma maliyetlerini düşürmesi açısından önem arz etmektedir.

Dış ticaret işlemleri taraflar arasında güven ilişkisine dayanmakta ve alıcı firmalar ürünlerin tedarik etmede hata istememektedir. Lojistik hizmetler bu noktada devreye girerek, oluşabilecek tüm problemleri ortadan kaldırarak ticaretin en az riskle gerçekleştirilmesinde rol oynamaktadır.

2.8. Freight Forwarder

Firmalar kendi temel faaliyetlerine yönelmek için lojistik faaliyetlerin uygulanmasında kısmen ya da tümüyle dış kaynak kullanımına gitmektedirler. Dış ticaret işlemlerinde en yaygın olarak kullanılan dış kaynak hizmet sağlayıcı kuruluşlardan bir tanesi de freight forwarder şirketleridir. Dış ticaret işlemlerinde freight forwarder şirketleri sağladıkları hizmet bakımından sıkça tercih edilmektedirler.

Freight Forwarder, mal ve hizmetlerin, belli bir yerden başka bir yere taşınması işlemlerini yapan, bu işlemleri gerçekleştirmek için denizyolu, demiryolu, havayolu ve karayolu ulaştırma modlarından bir tanesini ve ya birden fazlasının kullanılmasıyla taşıma işlemini kombine halde yapan, yüklerin konsolide edilmesi, gümrüklenmesi, depolanması, sigortalanması, ambalajlanması gibi bir çok lojistik faaliyetlerin yerine getirilmesinde rol oynayan organizasyonlardır (Doğrucu, 2006: 2-3).

Freight Forwarder işletmeler müşterilerinin adına lojistik faaliyetleri gerçekleştirirken bunu bir komisyon karşılığında yapmaktadırlar. Alanlarında uzman hizmet sağlayıcı kuruluş olduklarından hizmet sağlarken ortaya çıkabilecek problemlere karşı hizmet şartlarında ani değişimleri gerçekleştirebilirler. Çalıştıkları firmalar için, “doğal bir garanti mekanizması oluşturmaktadırlar” (Eski ve Kaya, 2018: 330).

2.9. Uluslararası Dış Ticaret ve Lojistik İle İlgili Kurum ve Kuruluşlar

Ülkeler ihtiyaçlarını karşılamak ve döviz geliri elde etmek için dış ticaret işlemlerine başvurmaktadırlar. Ticaretin gelişmesi ve haksız rekabetin ortadan kaldırılması için birtakım kurum ve kuruluşlar kurulmuştur. Bu organizasyonlar ticarete taraf olan ülkeleri ve ülke gruplarını bağlayıcı niteliklere sahiptir (Canitez, 2009: 32).

Bu organizasyonlardan en önemlisi Dünya Ticaret Örgütü (WTO), ülkelerin ticaretinin gelişmesi, mal ve hizmetlerin serbest dolaşımı amacıyla, uluslararası piyasada serbestinin sağlanmasını kurallara bağlayan bir kuruluştur. Hizmetler, yatırım, fikri ve sınai mülkiyet gibi farklı alanları da kapsamakta ve GATT'ı bünyesinde barındırmaktadır (İTO, 2005: 13).

Uluslararası ticarete yetersiz para rezervleri ve ulusal paralar arasındaki istikrarsız değişim oranları Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi bir kuruluşu zorunlu kılmış ve uluslararası ticaretin geliştirilmesi için 1944 yılında kurulmuştur (Akat,2001: 15). Dünya Bankası (IRBD), Birleşmiş Milletler (UN), Avrupa Birliği (EU), Ekonomik İşbirliği Ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) diğer önemli kuruluşlardır.

Lojistik faktörünün her sektörü etkilediğinden ve birçok faaliyeti içinde barındırdığından düzenlenmesi gerekli görülmüş ve birtakım organizasyonlar kurulmuştur. Bunların en başında Üretim Yönetimi Derneği (APICS) gelmektedir. Küresel olarak lojistik faaliyetler hakkında bilgi sağlamaktadır. Dünya Bankası (IRBD), Tedarik Zinciri Konseyi (SCC), Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği (IATA) vb. birçok kuruluş bulunmaktadır (Canitez, 2009: 33). Diğer önemli kuruluşlar ise Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu (FIATA), Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU), Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Kargo Taşımacılık Koordinasyon Birliği (ICHCA)' dir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE DIŞ TİCARETİ VE LOJİSTİK İLİŞKİSİ

3.1. Dış Ticaret ve Lojistik Literatür Taraması

Dış ticaret ve lojistik konusuna ilişkin birçok ülkede değişik formlarda çalışmalar yapılmış ve ilk çalışmaların Çin Halk Cumhuriyeti'nde yapıldığı görülmektedir. Bunun sebebinin Çin'in ihracata dayalı bir ekonomisinin olmasıdır. Bir diğer sebep olarak da Avrupa ve Amerika pazarına uzak olmasından dolayı, Çin'de dış ticaret ve lojistik ilişkisini anlamlı kılmıştır. Yapılan çalışmalarda lojistiğin ülkelerin gelişmesinde çok önemli rol üstlendiğidir. Lojistiğin bel kemiği olarak ulaşım kabul edilmiş ve ulaşımın lojistik maliyetlerinin büyük bir bölümünü oluşturduğu gözlemlenmiştir. Ulaşım sistemi ile ülke ekonomisindeki tüm sektörlerle dolaylı veya doğrudan bağlantısının olduğu görülmekte ve ulaşım altyapılarının ülkelerin ekonomik kalkınmalarını etkilemektedir.

Wang Li-Jun (2005), etkileşim analizi metoduyla, uluslararası ticaretin gelişimi için küresel lojistiğin gelişmesi kaçınılmazdır sonucuna varılmıştır. Ülkelerarası dış ticaretin gelişimi lojistik süreçleriyle yakından ilgilidir. Birbirini tamamlayan ikili uluslararası ticaret ve lojistik, süreçler noktasında da etkileşimdedir. Uluslararası ticaret ve lojistik süreçleri çift yönlü etkili iki sektördür.

Laussel ve Riezman (2006), ulaştırma maliyetleri ve uluslararası ticaret arasındaki ilişki incelenmiş, yüksek ulaştırma maliyetleri ticaret hacminde düşüşe sebep olmaktadır. Ulaşım altyapılarının geliştirilmesi ülkelerin uluslararası ticaret hacminde artışa sebep olacaktır.

Larch (2007), Doğu Avrupa'daki Ülkeler ile Kıta Avrupa'daki ülkelerin 1990 - 2002 yılları arasındaki Doğrudan Yabancı Yatırımların Yeni Ticaret Modeliyle ulaşım sektörünü nasıl etkilediğini ve etkinliğini nasıl arttırdığını incelemiştir. Çalışmanın sonucunda ulaşım sektörünün milli gelir ve ticaret hacmini arttırdığına ve bu etkilerinde Kıta Avrupası'nda ve Doğu Avrupa'da yer alan ülkelerin büyümesine olumlu etkide bulunduğu görülmüştür.

Yang Chang-Chun (2008), ilişki analizi çerçevesindeki çalışmayla, lojistik ile uluslararası ticaret arasında ortak bir hareketin olduğunu, uluslararası ticaretin lojistiğe daha çok katkı verdiği sonucu ortaya çıkmıştır.

Hou Fang-Miao (2008), çalışmasında lojistik ve dış ticaret arasındaki ilişkiyi etkileşim analizini kullanarak incelemiştir. Çalışmada lojistiğin dış ticareti etkilemesinin, dış ticaretin lojistiği etkilemesinden daha belirgin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Lojistik ağının genişlemesi, etkinliği ve verimliliği, dış ticareti pozitif yönlü etkilemekte, dış ticaretin artışı ise lojistik ağına daha az etkide bulunmaktadır.

Choudhary, Khan, Muhammad ve Abbas (2009), verimli ve kaliteli dizayn edilmiş bir ulaşım sistemi, üretim maliyetini azaltarak ekonomik büyümeyi arttırmaktadır. Ulaşım sistemlerinin etkinliği ve kullanılabilirliği, firmaların üretim kapasitesini pozitif yönde etkilemektedir.

Zhang Bao-You (2009), duyarlılık analizi metodu ile ülkelerin lojistik anlamında gelişiminin, uluslararası ticareti olumlu yönde etkilediği sonucuna ulaşılmıştır. Lojistik yatırımlarının artışı ile lojistik ağının genişlemesi, uluslararası ticareti pozitif yönde etkilemekte ve taşıma modları ile ulaştırma ağının kullanılabilirliği ve etkinliği dış ticarete yönelen firmaları ve ülkeleri de tetiklemektedir.

Chu Zhao-Fang ve Wang Qiang (2010), çalışmada ilişki analizi çerçevesinde, uluslararası ticaretteki inovasyonun, havayolu taşımacılığına pozitif yönde bir etki yarattığını incelenmiştir. İnovasyon çalışmaları, değişen ve gelişen teknoloji ile uluslararası ticaret, havayolu taşımacılığını pozitif yönlü etkilemiştir.

Liping Zhu ve Xubiao Yang (2011), çalışmasında nedensellik analizini kullanarak uluslararası ticaret ve ulaştırma arasında çift taraflı nedensellik tespit edilmiştir. Birbirleriyle iç içe geçen uluslararası ticaret ve ulaştırma, karşılıklı bağımlılık gösterir. Gelişmiş bir ulaştırma sistemi ağı, uluslararası ticarete bir artışa sebep olurken, uluslararası ticaretin artışı yeni ulaştırma ağlarını beraberinde getirmektedir.

Ateş ve Işık (2010), Türkiye’de lojistik hizmetlerindeki gelişmelerin ihracat üzerine etkisini analiz etmiştir. Granger nedensellik analizi sonucu, lojistik sektörü ile ihracat arasında çift yönlü nedensellik ilişkisi saptanmıştır.

Akbulut ve Sekmen (2015), çalışmasında ulaşım maliyetlerinin uluslararası ticaret üzerindeki etkisini analiz etmektedir. Ampirik çalışmanın sonuçlarına göre, ulaşım maliyeti ile uluslararası ticaret arasında ters yönlü bir ilişki tespit edilmiştir. Ulaştırma maliyetlerinin artması, firmaların daha yüksek bir maliyete katlanması nedeniyle uluslararası ticareti azaltmaktadır. Firmaların katlanmak zorunda oldukları maliyetler caydırıcı bir etki yaratmaktadır.

Tunç ve Kaya (2016), nedensellik ilişkisi çerçevesinde, lojistik ile uluslararası ticaret arasında çift yönlü ilişki tespit edilmiştir. Yani lojistik faaliyeti arttıkça uluslararası ticaret, uluslararası ticaret arttıkça lojistik faaliyetleri de artmaktadır. Uluslararası ticaret ve lojistik faaliyetlerin gelişmesi ile çift kaldıraç etkisi ortaya çıkmaktadır. Birbirini besleyen iki sektörde yaşanan gelişmeler ekonomiye pozitif yönlü etki doğurmaktadır.

İncekara (2020), ulaştırma harcamaları ve ihracat arasındaki ilişkiyi nedensellik analizi ile incelemiş, çalışma sonucunda değişkenler arasında çift yönlü nedensellik tespit edilmiştir. İhracatta yaşanacak bir artış, ülkeleri daha fazla ihracat yapabilmek için ulaşım sistemlerinin genişletilmesine ve çeşitlendirilmesine itecektir.

3.2. Türkiye Dış Ticaret Süreci

Türkiye jeopolitik konum gereği dış ticaret dış ticaret yolları üzerinde kilit bit noktada yer almaktadır. Asya Avrupa kıtaları arasında bir köprü görevi görmekte, önemli ticaret yolları üzerindeki konumu ve elverişli ulaşım sistemlerine sahip olması sebebiyle dünya dış ticaretindeki önemi yadsınamaz. Türkiye'nin bugünkü ticaret yapısına kavuşmasında siyasi ilişkilerin, uluslararası anlaşmaların ve serbest ticaret anlayışının olduğunu bilmekte fayda vardır. Ülkemizde 1980 yılında alınan kararlarla dışa açılma süreci başlamış, ithalat ve ihracat serbest hale gelmiş ve ithal ikameci politikalar terk edilerek, yerine ihracata dayalı sanayileşme politikaları benimsenmiştir.

Dış ticaret işlemlerinin milli gelir, ekonomik kalkınma ve ekonomik büyüme üzerindeki olumlu etkisi gelişmekte olan ülkeler grubunda yer alan Türkiye için büyük önem arz etmektedir. Ekonomik göstergelerde artışı sağlayan dış ticaret faktörü aynı zamanda teknolojik gelişmelerin de artışına katkı sağlamaktadır. Ülkemizde yaklaşık 100 binin üzerinde dış ticaret firması bulunması (risk.gtb.gov.tr/, 2019), dış ticaret ve lojistik faaliyetlerinin istihdam yaratıcı etkisinin de olduğunu göstermektedir.

3.2.1. Türkiye Dış Ticaret Hacminin Gelişim Süreci

Dış ticaret ülkeler için en büyük finansal açıdan gelir sağlayan faktörlerden biridir. Ülkeler küresel pazarda rekabet edebilmeleri ve rekabetçi üstünlüklerini korumak için dış ticaret hacimlerini genişletmek adına çaba göstermektedirler. Türkiye'nin dış ticareti açısından bakıldığında ise dış ticaret sürecini 1980 öncesi ve sonrası olarak iki dönemde incelemek faydalı olacaktır.

1980 öncesi döneme bakıldığında, ülkemizde 1980'li yıllara kadar dış ticarete kapalı bir politika izlenmiş, 1980 sonrası alınan kararlar ile dış ticaret hacmini artıracak işlemler piyasaya sürülmüştür. 1923-1929 döneminde liberal ekonomi politikası uygulanmıştır. 1923 yılında İzmir İktisat kongresinde milli sermayeyi korumak ve milli sermayenin gücünü artırabilmek için adına kararlar alınmıştır. 1929 yılından sonraki dönemlerde Türkiye dış ticaret hacminde düşüklükler yaşanmış ve bunun sebebi olarak da gümrük vergilerine getirilen yüksek vergiler olarak gözükmektedir. 1940 yılından sonra dış ticaret hacminde olumlu değişiklikler yaşanmış ve devalüasyon sonucuyla iktisat politikalarının önemi anlaşılmıştır (Sezgin, 2009: 176). Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın ortaya çıkmasıyla ülke dış ticaret hacmi 1938 yılına oranla yarı yarıya düşmüştür (Bakınız: Tablo 4).

İkinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle yaşanan dış ticaret hacmindeki gerileme 1940'lı yıllardan sonra yaşanan ekonomik, siyasi ve askeri alanlardaki gelişmelerden dolayı artmaya başlamıştır.

Tablo 4, 1923-1947 yılları arasındaki dış ticaret değerlerini göstermektedir. Verilere göre 1930 yılına kadar dış ticaret hacminde artışlar meydana gelmiş, 1930'lu yıllardan sonra bu artış gerilemeye başlamıştır.

Tablo 4. Türkiye'nin 1923-1945 Yılları Arası Dış Ticaret Değerleri (Bin ABD\$)

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	DIŞ TİCARET HACMİ	DIŞ TİCARET DENGESİ
1923	50,79	86,872	137,662	-36,082
1926	96,437	121,411	217,848	-24,974
1929	74,825	123,558	198,383	-48,733
1932	47,972	40,718	88,69	7,254
1935	76,232	70,635	146,867	5,597
1938	115,019	118,899	233,918	-3,88
1939	99,647	92,498	192,145	7,149
1940	85,728	53,018	138,746	32,71
1942	126,949	113,625	240,574	13,324
1944	178,908	126,881	305,789	52,027
1946	215,829	119,695	335,524	96,134
1947	223,301	244,644	467,945	-21,343

Kaynak: TÜİK (2020a).

Tabloya bakıldığında 1940 yılında dış ticaret hacminde bir düşüşün yaşandığı ancak daha sonraki dönemlerde dış ticaret hacminin sürekli arttığı gözlemlenmektedir.

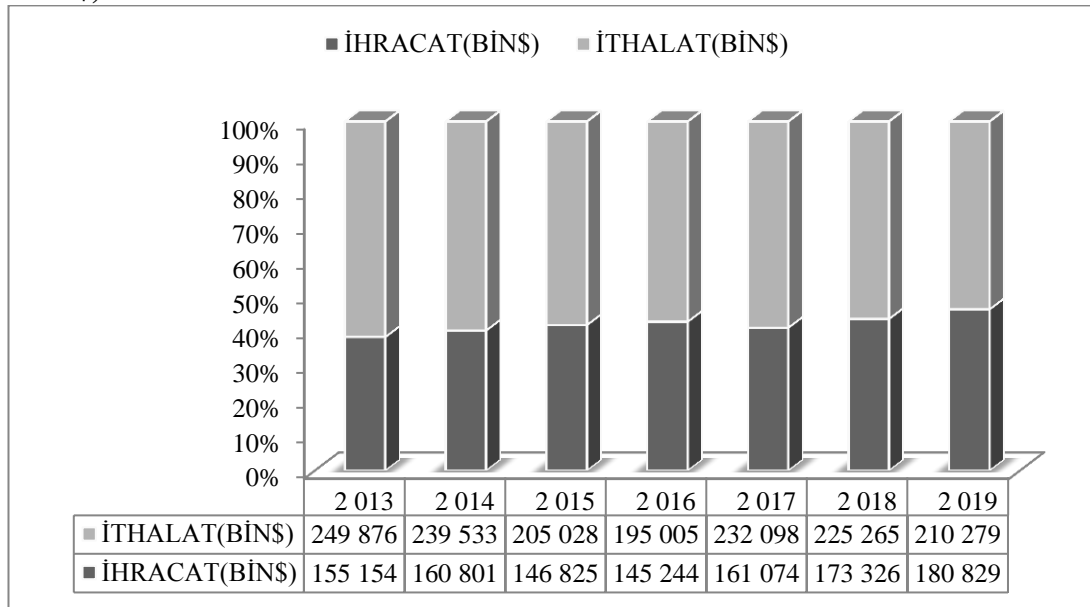
1960-1970'li yıllarda yaşanan petrol şokları dünya ekonomisini tümünden etkilemiştir. Türkiye ekonomisi uygulanan kur politikasıyla TL'deki değer artışına engel olamamış ve ithalattaki artışın önüne geçememiştir. 1960-1970'li yıllarında sanayi kollarında ithal ikameci politika uygulanırken 1980 yılı ve sonrasında alınan kararlarla dışa açılmaya yönelik politikalar uygulanmış ve ithalat ve ihracat rakamlarımız yukarıya doğru kaymaya başlamıştır. 1980 yılına kadar ekonomide devlet müdahalesinin ve kapalılığın hâkim olduğu ekonomik yapı 24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlar ile değişim sürecine girmiştir (Hepaktan, 2008).

1980'den sonra Türkiye ekonomisinin ithal ikameciden ihracata yönelik politikalar izlemesi dış ticaret politikasının serbestleştirilmesine yönelik atılan bir adımdır. 1987 Eximbank'ın kurulması, 1996 yılında Gümrük Birliği'ne üye olması önemli gelişmelerdendir. Yaşanan Asya ve Rusya krizleri Türkiye'nin o bölgelerdeki ihracatını düşürmüştü ve ekonomisini olumsuz etkilemiştir (Atabay vd., 2006: 8-10). 2000'li yıllardan sonra yaşanan 2001 krizi, 2008 ABD krizi, büyüyen Türkiye ekonomisinin tekrar gerileme yaşamasına sebep olmuştur.

Günümüzde ithalat rakamlarının ihracat rakamlarının üzerinde olması cari açık problemini ortaya çıkarmakta ve ülkelerin cari açıklarını asgari seviyeye indirmek için ithalat ve ihracat dengesini kurmaya çalışmaktadırlar. Cari açık problemi yaşayan

Türkiye içinde aynı durum söz konusudur. Grafik 3'te 2013-2019 yılları arası Türkiye'nin ithalat ve ihracat rakamları yer almaktadır. İthalat rakamlarının ihracat rakamlarından fazla olması dış ticaret açığımızın olduğunu göstermektedir.

Grafik 3. Türkiye'nin 2013-2019 Yılları Arası İthalat-İhracat Değerleri (Bin ABD\$)



Kaynak: TÜİK (2020a).

2019 yılında Türkiye ekonomisi bir önceki yıla göre %0,9 büyüme göstermiştir (TÜİK, 2020a). İhracatın ithalata göre artmasının bu büyümeye katkısı olduğunu söylemek yerinde olacaktır. 2019 yılı ihracat rakamlarına bakıldığında yaklaşık 181 milyar \$'la tarihin en büyük ihracat hacmine ulaşılmış ve 210 milyar \$'lık ithalatıyla son iki yılın en düşük ithalatını yapmıştır. 2019 yılı diğer yıllar içinde dış ticaret açığının en az verildiği yıl olarak göze çarpmaktadır. İthalat ve ihracat rakamlarına ilişkin bilgiler Grafik 3'te ayrıntılı biçimde gösterilmiştir.

2019 yılı içerisinde yapılan ihracatın sırasıyla otomotiv, metal, makine-teçhizat ve tekstil sektörlerinde gerçekleşmiştir. 2019 yılı ithalat verilerine bakıldığında ise en çok ithalatın mineral yakıt ve yağların alımında gerçekleşmiştir. Kıymetli taşlar, plastik ürünler, makine ve teçhizat alımları da ithalatını yaptığımız ürünler arasında yer almaktadır (TÜİK, 2020a).

Tablo 5. Türkiye'nin En Fazla İhracat Yaptığı Ülkeler

ÜLKELER	2019(BİNS\$)	ÜLKELER	2018(BİNS\$)
Almanya	16 617 244	Almanya	17 353 443
İngiltere	11 278 615	İngiltere	11 473 927
Irak	10 223 292	İtalya	10 047 453
İtalya	9 753 018	Irak	9 437 007
ABD	8 970 658	ABD	9 072 756

Kaynak: TÜİK (2020a).

Tablo 5'te 2019-2018 yılları arasında ihracat yapılan ilk beş ülke gösterilmektedir. Tabloya baktığımızda yaklaşık 17 milyar \$'la Almanya ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada yaklaşık 11 milyar \$'la İngiltere, üçüncü sırada 2018 yılında 4üncü sırada yer alan Irak 10 milyar \$'lık ihracatla 3üncü sıradadır. 2018 yılına göre Irak hariç tüm ülkelerle ihracat rakamlarımızda bir düşüş gözlemlenmiştir. En fazla ihracat yaptığımız ülkenin son iki yıldır Almanya olduğu göze çarpmaktadır. Çeşitli kalemlerin ihraç edilmesinden kaynaklı olarak Almanya ve İtalya'ya ihraç edilen ürünlerin genelde otomotiv ve tekstil ürünlerinin olduğu söylenebilir. ABD ile ise çimento, makine aksamaları, plastik gibi ürünler ihraç edilmektedir.

Tablo 6. Türkiye'nin En Fazla İthalat Yaptığı Ülkeler

ÜLKELER	2019(BİNS\$)	ÜLKELER	2018(BİNS\$)
Rusya	23 115 236	Rusya	22 710 751
Almanya	19 280 399	Almanya	21 535 223
Çin	19 128 160	Çin	21 506 001
ABD	11 847 373	ABD	12 995 754
İtalya	9 349 593	İtalya	10 791 919

Kaynak: TÜİK (2020a).

Tablo 6'da 2019-2018 yıllarında en çok ithalat yaptığımız 5 ülke gösterilmektedir. Sıralamanın son iki yıldır değişmediği gözlemlenmekte ve ilk sırada Rusya yer almaktadır. Bunun sebebi, mineral yakıtlar ve yağlar (petrol), doğal enerji kaynakları (doğalgaz) bakımından dışa bağımlı olduğumuz için en fazla ithalatı bu alanlarda yapmaktayız ve bunu da Rusya'yla gerçekleştirmemizdir. Almanya ve İtalya ile olan ithalatımızın büyük bölümünü motorlu taşıtlar ve yedek parçalar oluşturmakta, elektronik cihazların ithal edilmesinde ise Çin ve ABD ile ilişkiler kurulmaktadır.

Ülke gruplarına göre yapılan ihracatta ise en fazla ihracat yaptığımız ülke grubu yaklaşık 77 milyar \$ ile AB ülkeleridir (TÜİK, 2020a).

Tablo 7. Türkiye İllere Göre İhracat Değerleri (Bin ABD\$)

İLLER	2019 İHRACAT DEĞERİ(\$)	2018 İHRACAT DEĞERİ(\$)
İstanbul	85 636 418	84 913 687
Bursa	10 371 117	11 153 402
İzmir	10 108 128	10 164 080
Kocaeli	9 887 822	8 960 586
Ankara	8 313 060	7 606 584

Kaynak: TÜİK (2020a).

Türkiye'nin Tablo 7'de gösterilen, illere göre 2019 ihracat rakamlarına baktığımızda en fazla ihracatın yaklaşık 86 milyar \$ ile İstanbul'da yapıldığı ve bunları sırasıyla Bursa, İzmir, Kocaeli ve Ankara'nın takip ettiği görülmektedir. Ankara hariç diğer tüm illerde gelişmiş sanayi kollarının çeşitliliği ve sahip oldukları limanlar sayesinde dış ticaret işlemlerinin buralarda yoğunlaştığını, bu şehirlerde karma ulaştırma sistemlerinin kullanılması lojistik faktörünün dış ticareti olumlu yönde etkilediğini gösterir niteliktedir. 2019 yılında Bursa ve İzmir illerinin ihracatında bir düşüş yaşandığı gözlemlenmektedir.

3.3. Türkiye'nin Gümrük Birliğine Katılımı

Gümrük birliğinin oluşturulmasıyla, Gümrük Birliği kapsamında üyeler arasındaki miktar kısıtlamaları ve gümrük vergilerinin kaldırılması, ortak gümrük politikası, üye olmayan ülkelere yönelik ortak vergi ve uygulamalar hedeflenmiştir. Türkiye'nin bu organizasyona dahil olması siyasi ve ekonomik olarak bazı değişimler yaşanmasına sebep olmuştur.

Gümrük Birliği'ne katılım sonucu ülkelerin dış ticaret hacimlerinin artması Gümrük Birliği'nin ticaret yaratıcı etkisi olarak bilinmektedir (Lipseş, 1999: 119). Tablo 8'de görüldüğü üzere 1996 yılından bu yana Türkiye'nin gümrük birliğine katılımının sonucunda dış ticaret hacminde sürekli artışlar meydana gelmiştir. Tablo 4'e geri dönüp bakıldığında önceki yıllara göre, Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne katılımıyla dış ticaret hacminin büyük oranda arttığı görülebilir.

Tablo 8. Gümrük Birliğinin Türkiye Üzerinde Yaptığı Ticaret Yaratıcı Etkisi

YILLAR	DIŞ TİCARETHACMI (BİN ABD \$)
1996	66 851 107
1997	74 819 792
1998	72 895 344
1999	67 258 497
2000	82 277 727
2001	72 733 299
2002	87 612 886
2003	116 592 528
2004	160 706 919
2005	190 250 559
2006	225 110 850
2007	277 334 464
2008	333 990 770
2009	243 071 034
2010	299 427 551
2011	375 748 545
2012	389 006 877
2013	403 463 887
2014	399 787 275
2015	351 073 230
2016	341 147 819
2017	390 792 592
2018	390 967 708
2019	374 169 264

Kaynak: TÜİK (2020a).

Gümrük Birliği'nin olumlu tarafları olduğu gibi olumsuz tarafları da olmaktadır. Ticaret Saptırıcı Etkisi Birlik dışından gelen ucuz ithalat yerine birlik içindeki ülkelere pahalı ithalat yapmak anlamına gelen ticaret saptırıcı etki pahalı üretim yapan sektörlere kaynak aktarımına neden olmaktadır (Soğuk, 2002: 21). Gümrük Birliğinin bir diğer etkisi olan Gümrük Birliği'nin Rekabet Etkisi, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının artması sonucu rekabetin artması, üye ülke ile birlik arasındaki dış ticaretin artırması sonucunda, rekabetin artması yolu ile gerçekleşmektedir (Yıldırım ve Dura, 2007: 146).

3.4. Ticaretin Serbestleştirilmesi İçin Türkiye'nin de Taraf Olduğu Diğer Anlaşmalar

Türkiye bugüne kadar birçok serbest ticaret anlaşmasına taraf olmuştur. İlk olarak 1991 yılında imzalanarak ve 1992 tarihinde yürürlüğe giren İsviçre ve Lihtenştayn, Norveç ve İzlanda'nın içinde yer aldığı EFTA-Türkiye Anlaşması'nı

imzalamıştır. Daha sonra İsrail, Litvanya, Macaristan, Estonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Polonya, Slovenya, Letonya, Bulgaristan ve Romanya ile serbest ticaret anlaşmaları imzalamıştır ve bu çerçevede içerisinde malların serbest dolaşımını sağlayan Pan-Avrupa Menşe Kümülyasyon Sistemine taraf olunmuştur. Ancak 2004 ve 2007 yılları AB genişlemesi nedeniyle söz konusu anlaşma feshedilmiştir ve bu ülkelerle ticari ilişkiler AB politikaları doğrultusunda şekillenmiştir. Sonraki dönemlerde Tunus, Fas, Suriye, Mısır ve Filistin ile de serbest ticaret anlaşması imzalanıp anlaşmalar yürürlüğe girmiştir. Gürcistan, Karadağ, Sırbistan ve Şili ile de anlaşmalar imzalanmıştır (Gürlele ve Alkin, 2010: 49-51).

3.5. Türkiye’de Dış Ticaret ve Lojistik İlişkisi

Türkiye ülke gelirini artırmak, ülkeye döviz girmesini sağlamak ve küresel alanda rekabet edebilmek için dış ticaret yapmaktadır. Dış ticarete hizmet eden sektörlerin başında gelen lojistik sektörünün gelişiminde Türkiye, konumu gereği, üç tarafının denizlerle kaplı olması, mevcut karayolları, demiryolları ağı ve hava limanları sayısıyla oldukça avantajlıdır. Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlaması ve bir köprü görevi görmesi, lojistik için bir gösterge sayılabilecek ulaştırma (taşımacılık) faaliyetlerinin yapılması hususunda oldukça önem teşkil etmektedir. Bu nedenle dış ticaret ve lojistik sektörü birbirini tamamlayıcı nitelikte olmaktadır.

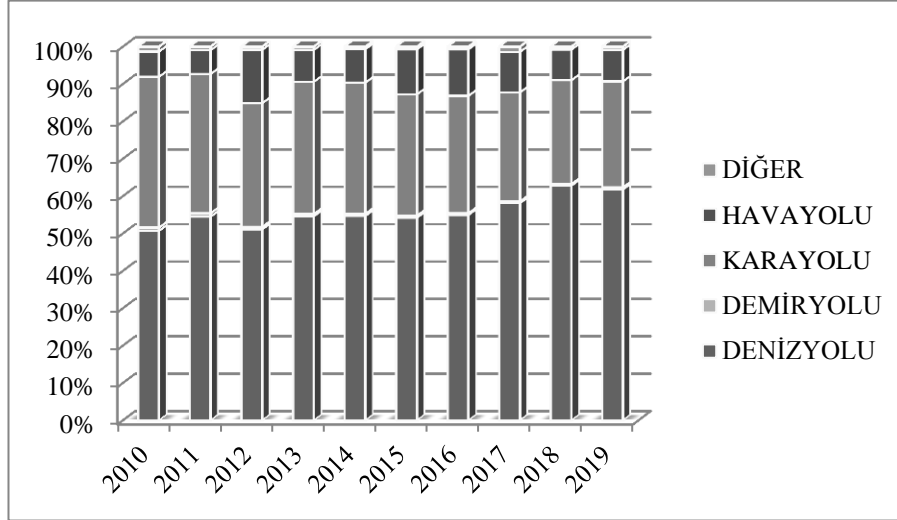
Lojistik faaliyetlerin ve lojistik faaliyetlerin temelini oluşturan taşımalık sistemlerinin etkin, verimli ve müşteri talebine uyumlu bir şekilde kullanımı, zaman ve maliyetler açısından hem lojistik sektöründe hem de dış ticaret üzerinde etkili olacaktır.

3.5.1. Türkiye’de Dış Ticarete Taşımacılık

Türkiye’nin dış ticaret verilerine taşımacılık modlarıyla gösterildiği Grafik 4 ve Grafik 5’e bakılırsa, denizyolu taşımacılığının hem ithalat hem de ihracat işlemlerinde en çok kullanılan taşıma modu olduğu görülmekte ve yıllar geçtikçe de dış ticaret taşımacılığındaki payı artmaktadır. Karayollarının ithalat ve ihracattaki taşımacılığında, taşıma sistemleri içindeki payı giderek azalmıştır. Grafik 5’te diğer olarak nitelendirilmiş boru hatlarıyla yapılan ham petrol ve doğalgaz taşımacılığının toplam ithalat içindeki payı oldukça büyüktür. Yüksek taşımacılık ücretlerinden dolayı çok fazla talep edilmeyen havayolu taşımacılığının ise ithalat ve ihracattaki yeri ise başa baş gitmektedir. Son dönemlerde üzerinde çalışmalar yapılan ve maliyet bakımından diğer

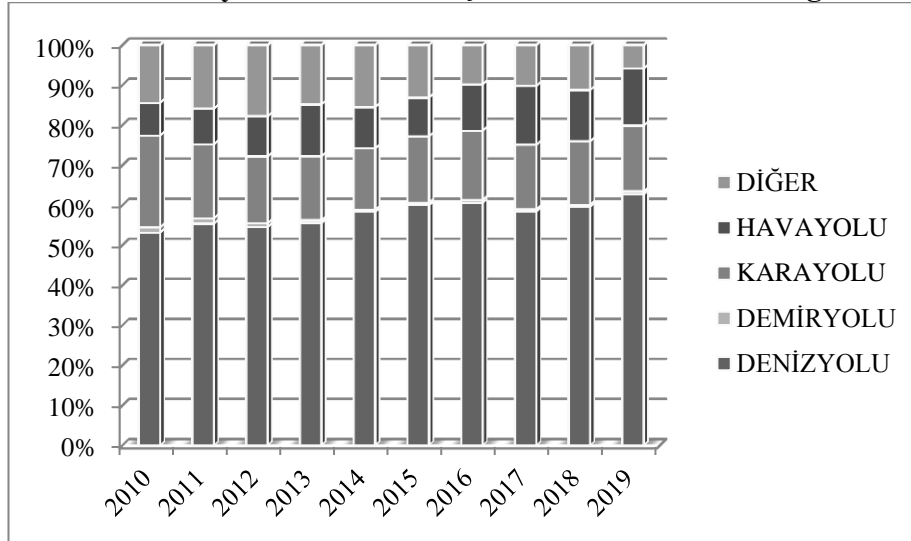
taşıma modlarına göre ucuz olan fakat yeterli ağı bulunmayan demiryollarının ithalat ve ihracattaki payı ise oldukça küçüktür.

Grafik 4. Türkiye'de İhracatın Taşıma Modlarına Göre Dağılımı



Kaynak: TÜİK (2020a).

Grafik 5. Türkiye'de İthalatın Taşıma Modlarına Göre Dağılımı



Kaynak: TÜİK (2020a).

3.5.1.1. Dış Ticaret ve Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı en büyük özelliklerinden biri olan esneklik sayesinde, ister ulusal isterse uluslararası olsun her sevkiyatın hemen hemen zorunlu bir parçası haline gelmiştir (Long, 2012: 129). Demiryollarının gelişmediği, limanların bulunmadığı, elverişsiz coğrafi koşullara sahip ülkelerde karayolu taşımacılığı yaygındır.

Türkiye’de karayolu taşımacılığı için uygulanan politikalar 1950’ye kadar demiryolu taşımacılığını beslemesine ve bütünlemesine yönelikken 1950 sonrasında “Karayolu Ağırlıklı Dönem” olarak bilinen döneme girilmiştir (Keskin, 2015: 296). 1950’li yıllardan sonra karayolları taşımacılığına ilişkin politikalar değiştirilmiş, yasal reformlarla AB karayolları taşımacılığına uyumlu hale getirilmiştir.

Toplamda otoyollar, devlet yolları ve il yolları olmak üzere 68231 km karayolu uzunluğuna sahip olan ülkemizde, yurtiçi yolcu taşımacılığının %95’i ve yük taşımacılığının da yaklaşık %88’i karayolu taşımacılığıyla yapılmaktadır. Dış ticaret rakamlarına baktığımızda ise yapılan ithalatın yaklaşık %16’sı, ihracatın ise yaklaşık %28’i karayolları taşımacılığı ile gerçekleştirilmiştir (www.asirt.org/, 2019a).

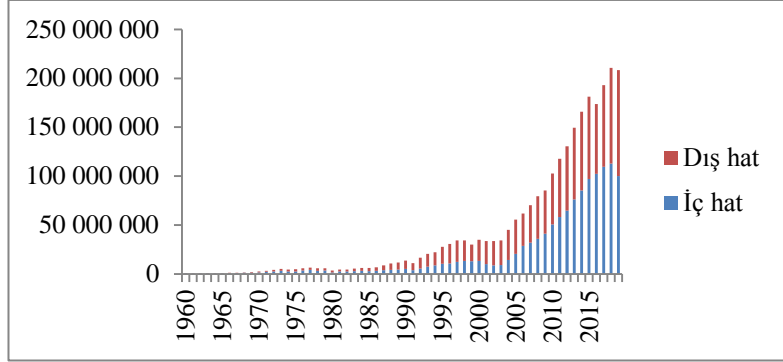
Kapıdan kapıya teslimat imkânı sağlaması sebebiyle karayolu taşımacılığı öncelikli olarak tercih edilmektedir. Karayolu yük taşımacılığının yoğun olması ve büyük yatırımlar gerekmediğinden Türkiye’de bu alandaki firma sayısı yüksektir ve oldukça rekabet yaşanmaktadır. Yolcu taşımacılığında ve ticari taşımalarda ülkemizde oldukça talep gören karayolları ulaştırma sistemi beraberinde bir takım sorunlar getirmektedir. Bu sorunların başında trafik sıkışıklığı ve çevre kirliliği gelmektedir.

3.5.1.2. Dış Ticaret ve Havayolu Taşımacılığı

En hızlı ancak en pahalı ulaştırma modu olan havayolu taşımacılığı ülkemizde de kullanılmaktadır.

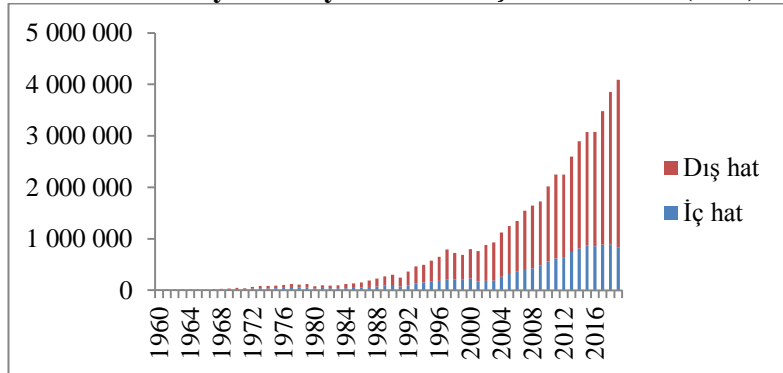
Yolcu taşımacılığında uzak mesafelerde hız bakımından diğer taşıma türlerine göre daha çok tercih edilmektedir. Kargo da ise yükte hafif, değer olarak yüksek ürünlerin taşınmasında ve genelde numune gönderim, çabuk bozulabilen, değeri yüksek, hızlı ve güvenli bir şekilde taşınması gereken ürünler tercih edilmektedir. Ülkemizde ihracatın yaklaşık %9’lik, ithalatın ise %12’lik kısmı havayolu taşımacılığıyla sağlanmaktadır. Ülkemizdeki oranlara bakıldığında, yurt içi yolcu taşımacılığının %9,6’sı yük taşımacılığının ise %0,2’si havayolu ile gerçekleşmiştir (www.asirt.org/, 2019a).

Yolcu ve yük taşımacılığına dair veriler Grafik 6 ve Grafik 7’de verilmiştir.

Grafik 6. Türkiye Havayolu Yolcu Taşıma Verileri (Kişi)

Kaynak: TÜİK (2020a).

Grafik 6'da gösterilen yolcu taşımalarında, havayolu en çok dış hatlar yolculuğunda kullanılmıştır. 2019 yılında 108,5 milyon kişi yurt dışı yolculuklarında havayolunu tercih etmiştir. İç hatlarda ise her şehirde havalimanının olmamasına rağmen yine dış hatlara yakın yolcu taşıma sayısı yakalanmıştır. 2019 yılında iç hatlarda yaklaşık 100 milyon kişi taşınmıştır. Türkiye'nin her ilinde havalimanı bulunmaması, birçok ile aktarma uçuşlarla gidilmesi, istenilen saat ve tarihlerde uçuşların olmaması sebebiyle yurtiçi ulaşımda karayolu taşımacılığı kadar tercih edilememektedir. Ülkemizde toplamda 58 adet havalimanı bulunmakta ve bunların 37'sinde uluslararası uçuşlar gerçekleştirilmektedir.

Grafik 7. Türkiye Havayolu Yük Taşıma Verileri (Ton)

Kaynak: TÜİK (2020a).

Yük taşımalarında kg başına maliyetlerinin diğer taşıma modlarına oranla yüksek olması, havayolu yük taşımacılığına talebi azaltmaktadır. Havayolu taşımacılığında yükte hafif, değer olarak yüksek eşyaların gönderimi söz konusudur. Ayrıca havayolu yük taşımacılığında özel kargo gönderim seçenekleriyle kuralları IATA tarafından belirlenen yük taşımacılıkları yapılabilmektedir. Özel kargolar bölümünde, canlı hayvan taşımacılığı, bozulabilir kargolar, tehlikeli maddeler,

cenazeler, diplomatik kargolar, değerli kargolar vb. birçok yük çeşidinin tarifeli ve özel indirimlerle taşınma olasılığı bulunmaktadır (Sarı, 2018).

Askeri alanda değere sahip olmasından dolayı sıkı denetime tabi tutulan bu sistemin, denetimleri ve düzenlemeleri Uluslararası Hava Taşıma Birliği (IATA) ve Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) tarafından yapılmaktadır (Karagülle, 2013: 144).

Ülkemizde yaklaşık 18 adet askeri havalimanımızın bulunması ve insansız hava araçlarının askeri alanda hizmet göstermesi ülke güvenliği bakımından oldukça önemli bir gelişmedir.

Türkiye Avrupa, Asya ve Afrika olmak üzere üç kıta üzerinde toplam 50 bin km²'yi aşkın kontrollü ATS rotası uzunluğu ile geniş bir hava sahasına (yaklaşık 1 milyon km²) sahiptir. Birçok yeni modern havaalanının açılmasına katkıda bulunmuş olan yap-işlet-devret modelinin başarılı bir şekilde uygulanmasının da etkisiyle, sektör önemli bir büyüme sağlamıştır. Yap-işlet-devret projelerinin yanı sıra pazara yeni havayollarının girmesi de Türk havacılık sisteminin hızla büyüyen tüketici talebini karşılamasına yardımcı olmuştur

Hız bakımından diğer taşıma modlarına göre rakipsiz olan bu taşımacılık sistemine, gelişen teknolojiyle birlikte maliyetlerin azalması, bu taşıma moduna olan talebi ülkemizde artıracaktır. Ayrıca mevcut kargoculuk sisteminin yaygınlaşması ve mal ve hizmetlerin uygun fiyatlı gönderimi sonucunda özel kargo bölümlerinin gelişmesi ve yeni istihdam alanlarının açılması da maliyetlerin azalmasına bağlıdır.

3.5.1.3. Dış Ticaret ve Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, kullanabilen tüm ülkelerde yurt dışı taşımaları için ilk tercih edilen taşıma yöntemidir (Görgün, 2012: 145). Demiryollarından sonra hız olarak en yavaş olan ulaştırma modu denizyolu taşımacılığıdır. Türkiye'de yurt içi yolcu taşımada %0,59'luk, yük taşımada ise %6,4'lük bir orana sahiptir (www.asirt.org, 2019a). Ülkemizde dış ticaret işlemlerinde en çok kullanılan mod olan denizyolu taşımacılığıyla ülkemiz ihracatının yaklaşık %64'ü, ithalatının ise yaklaşık %66'sı bu yolla gerçekleşmektedir (TÜİK, 2020a). Diğer taşıma modlarına göre maliyeti oldukça uygundur, hacimsel olarak büyük ve her çeşit yükün taşınmasına imkân sağlamaktadır.

Ülkemizde taşımacılık modları günümüze kadar incelenip denizyolu taşımacılığı ile diğer taşıma modları karşılaştırıldığında, dış ticaret işlemlerinde en çok kullanılan ve en çok tercih edilen mod olmuştur. Tarihi OBOR projesi karayollarımızı kapsamakta fakat denizyollarımızı kapsamamaktadır. Projeye en yakın ülke komşumuz Yunanistan'dır ve bu da denizyolları ulaşım sisteminin gelişmesinde etkili olacaktır.

Ülkemizde 8333 km kıyı şeridi ve 180'den fazla liman bulunmaktadır. Türkiye, Ana Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve İlgili Tesisler Hakkında Avrupa Anlaşması (AGTC) tarafından uluslararası limanlar/vapur bağlantıları ve konteyner terminalleri olarak tescil edilmiş olan beş limana sahiptir. 2018 yılında toplamda 460 milyon ton yük elleçlenmiş ve bunların 300 milyon tonu ithalat ve ihracat işlemlerinden kaynaklanmaktadır. Dünya filosunun yaklaşık 1,9 Milyar DWT (Dead Weight Tonnage) olduğu tahmin edilmekte ve Türkiye yaklaşık 30 milyon DWT ile dünya filusunda 15.sırada yer almaktadır (www.dha.com.tr/, 2020). Limanlardaki konteyner trafiğine artan talep, kamusal limanlarımızın altyapısının yetersiz olması sebebiyle limancılık sektöründe özelleştirme çalışmaları devam etmektedir. Ticaretin yoğun olarak gerçekleştiği başta İstanbul, Bursa ve İzmir gibi illerimizde mevcut limanlarımızın arazi kullanımı stratejik bakımından geliştirilmesi, kullanım etkinliği açısından önemli olacaktır.

3.5.1.4. Dış Ticaret ve Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye demiryolları Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Devlet Hava ve Limanlar Genel Müdürlüğü ve Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda bulunmaktadır. Demiryollarının serbestleştirilmesine dair adımlar atılmış, özelleştirme gelirlerine bakıldığında Mersin, Derince ve İskenderun limanları gelirleri oldukça yüksektir.

Uzak mesafelerde ağır ve hacim olarak büyük yüklerin taşınması için en ideal ulaşım yoludur ancak geçiş güzergâhların da ki tünel veya köprüler nedeniyle boyut sınır konulabilmektedir. Kara taşıma sistemi olduğundan karayolu taşıma sistemiyle rekabet edebilmesi ve altyapı yetersizliğinden kaynaklanan yüksek maliyetler nedeniyle sektöre giriş çok zordur.

Karayolundan çok daha ucuz ve güvenli olması sebebiyle rayların eski olması ve yeterli yatırım yapılmaması demiryollarının geri planda kalmasına sebep olmaktadır.

Tarihi OBOR projesinin 2021 de faaliyete geçmesi beklenmekte ve demiryollarının bir bölümü olacak Edirne-Kars ayağının Bakü-Tiflis hattına bağlanmasıyla sektör gereken canlılığı yakalayacaktır.

Ülkemizde yurt içi yolcu taşımacılığının %1'i, yük taşımacılığının ise yaklaşık %5'i demiryolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir (www.asirt.org/, 2019a). Ticaret Bakanlığı'ndan yayınlanan dış ticaret verileri incelendiğinde demiryolu taşımacılığının 2018 yılında ihracatta %0,4, ithalatta %0,6 oranında kullanıldığı görülmüştür (TÜİK, 2020a).

Ülkemiz de demiryollarının uzun zamandır mevcut olması, uygun coğrafik yapısının ve sektörde uzmanlaşmanın olması demiryolu taşımacılığının gelişmesinde yeterli olamamıştır. Mevcut demiryolu ağlarımız belli bölgelerde ve şehirlerde olduğundan bu ulaştırma modunun kullanımı yaygınlaşamamıştır. Gerekli altyapıların sağlanmasıyla bu durumun önüne geçilebilecektir. Dış ticaretimizin artırılması ve taşımacılığın daha verimli hale gelmesi için, gereken bölgelere yatırımlar yapılmalı ve demiryollarının geliştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca taşıma modları içinden karbon salınımının en düşük demiryolu taşımacılığında gerçekleştiğinden, ülkemizde bu sektörün gelişiminde atılacak her bir adım yeşil ve sürdürülebilir bir çevre için bir katkı sağlayacaktır.

3.5.1.5. Dış Ticaret ve Boru Hatları

Yük güvenliği bakımından en yüksek taşıma türü boru hattı taşımacılığıdır. Hava ve iklim koşullarından etkilenmemektedir. Genellikle sıvı (petrol) ve gaz (doğalgaz) halindeki ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. ABD'de kömürün taşınmasında kullanılmakta ancak uygulama çok fazla su kullanımı gerektirmektedir (Long, 2012: 141).

Türkiye'de boru hattı taşımacılığı 1966 yılında kurulan Batman-Dörtüyl petrol hattı ile başlamış, petrol taşımacılığı için, Irak-Türkiye, Ceyhan-Kırıkkale, Şelmo-Batman, Bakü-Tiflis-Ceyhan hattı kurulmuştur. Boru hattı taşımacılığı ile taşınan bir diğer önemli ürün ise doğalgazdır. Ülkemizde bulunan doğalgaz boru hatları: Rusya-Türkiye (Batı Hattı), Mavi Akım Hattı, Doğu Anadolu Hattı (İran-Türkiye), Bakü-Tiflis-Erzurum Hattı. 2020 yılı içinde gerçekleşmesi ön görülen Avrupa'ya gaz tedarikini sağlayacak olan Trans-Anadolu doğalgaz boru hattı için çalışmalara

başlanmıştır (www.enerji.gov.tr/, 2019). Rusya ve İran en çok mineral yakıt ithalatı yaptığımız ülkelerdir.

Yapımı için ilk etaplarda büyük yatırımlar gerektirmesi, yüklerin oldukça yavaş ve sınırlı miktarda ürün çeşidinin taşınması bakımından avantajı düşüktür. Türkiye enerji sektöründe dışa bağımlı bir ülke olduğundan genelde petrol ürünleri ve doğalgaz kaynakları bu yolla taşınmaktadır. Türkiye'deki askeri boru hatları hariç tutulduğunda, petrol ve doğal gaz boru hatlarının toplam uzunluğu yaklaşık 16 bin km olup, bunun 3500 km'si petrol taşımacılığı için kullanılan hatlardan oluşmaktadır. 2011 yılında tüketilen petrolün yaklaşık %13'ü, doğal gazın ise %84'ü boru hatları vasıtasıyla taşınmıştır. Bunun yanı sıra Türkiye, dünya doğal gaz rezervlerinin %72'sine, ham petrol rezervlerinin ise %73'üne komşudur. 2012 yılında Türkiye'de tüketilen ham petrol talebinin %9'u yerli üretimle karşılanmış, doğal gazda ise bu oran %1,6 olarak gerçekleşmiştir (Aydemir, 2016: 344-408).

Harita 2. Türkiye Üzerinde Mevcut Olan Boru Hatları

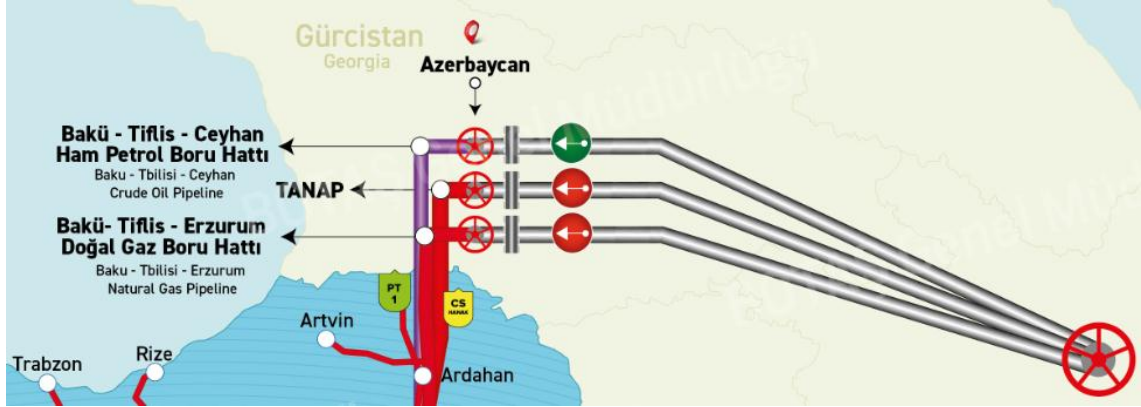


Kaynak: (www.botas.gov.tr, 2020).

Harita 2 üzerinde Türkiye'nin sahip olduğu boru hatları gösterilmektedir. Azerbaycan üzerinde Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol ve Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hatları gösterilmektedir. TANAP boru hattı ile Azerbaycan'ın doğal gazı Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınmaktadır. Türk Akım boru hatlarıyla, Rusya'nın Anapa kentinden başlayarak Türkiye üzerinden Rus doğal gazının güney ve güneydoğu Avrupa ülkelerine gönderimi sağlanmaktadır. Bu iki boru hatlarından bir tanesi Lüleburgaz' da Türkiye doğal gaz şebekesine bağlanmakta, diğer boru hattı ise

Avrupa'ya doğal gaz aktarımını gerçekleştirmektedir. Mavi Akım ile yine Rusya'dan gelecek doğal gazın Türkiye'ye doğrudan değil de, Romanya-Ukrayna-Moldova ülkeleri üzerinden gelecek şekilde tasarlanmıştır. Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (TAP) ile İran doğal gazını Türkiye üzerinden Avrupa'ya aktarmaktadır.

Harita 3. Azerbaycan- Türkiye Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatları



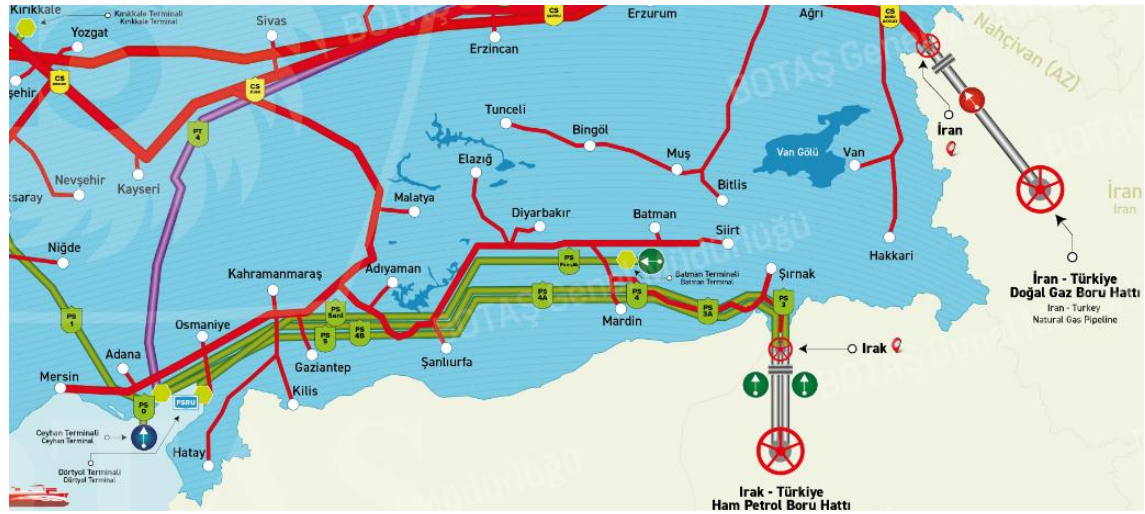
Kaynak: (www.botas.gov.tr, 2020).

Harita 4. Türkiye-Rusya Doğal Gaz Boru Hattı



Kaynak: (www.botas.gov.tr, 2020).

Harita 5. Türkiye-İrak Ham Petrol Boru Hattı ve Türkiye-İran Doğal Gaz Boru Hattı



Kaynak: (www.botas.gov.tr, 2020).

Tablo 9. Harita 2 Üzerindeki Göstergeler

	Ham Petrol Boru Hattı Crude Oil Pipeline
	Doğal Gaz Boru Hattı Natural Gas Pipeline
	BTC Ham Petrol Boru Hattı BTC Crude Oil Pipeline
	TürkAkım Turk Stream
	Mevcut Ham Petrol Akış Yönü Current Crude Oil Flow Direction
	Mevcut Doğal Gaz Akış Yönü Current Natural Gas Flow Direction
	CS (Kompresör İstasyonu) Compressor Station
	PS/PT (Pompa İstasyonu) Pump Station
	LNG Gazlaştırma Tesisleri LNG Regasification Facilities
	DEPO Yer Altı Depolama Tesisleri Underground Storage Facilities
	FSRU FSRU
	Ham Petrol Depolama ve Yükleme Tesisleri Crude Oil Storage and Loading Facilities

Kaynak: (www.botas.gov.tr, 2020).

Harita 3, 4, 5 ve Tablo 9, Harita 2 de gösterilen Türkiye Boru Hatlarının netleştirilmiş halidir.

Boru hatlarının Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir yere sahip olması kaçınılmazdır. Türkiye jeopolitik konumu gereği transit ülke konumundadır. Bu konum avantajını kullanabilmesi ekonomik kalkınma ve teknolojik gelişmeleri beraberinde getirecektir.

3.5.1.6. Dış Ticaret ve Karma Taşımacılık

Aynı yükün, birden fazla taşımacılık sistemin kullanılarak taşınması işlemidir. İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan taşıma türüne Multimodal (Çok Modlu) taşıma türü denmektedir. Modlar arası taşımacılık (intermodal) olan bir diğer türünde ise ürünün/yükün taşınması aynı taşıma kabı/aracı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılır (Erkayman, 2007: 35). Bu taşıma türünde mod değişimi sırasında kaplar elleçlenmektedir. Karma taşımacılığın bir diğer türü olan kombine taşımacılıkta taşımının başlangıç ve sonunda kara yolunun kullanıldığı aradaki uzun mesafeli taşımının ise demir, nehir, kanal veya denizyolu ile yapıldığı taşımalarıdır (Long, 2012: 119).

Ülkemizde karma modu geliştirmek adına birtakım projeler gerçekleştirilmiştir. Kars Tiflis Projesi, Marmaray Projesi, Mersin Konteyner Limanı Projesi ile Çandarlı ve Filyos Limanı Projeleri karma modu geliştirme projeleri kapsamında yer almaktadır.

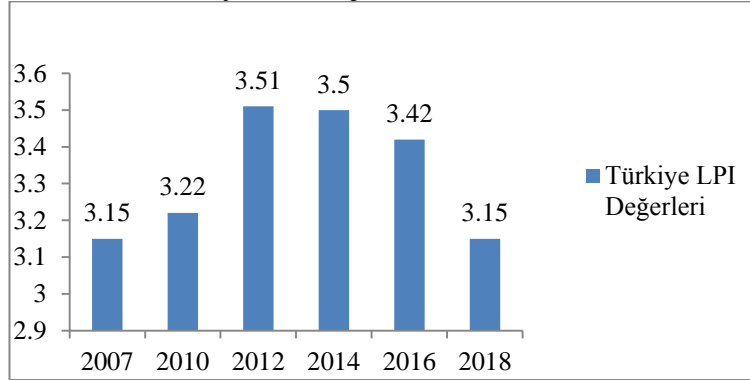
Günümüzde, ulusal ve uluslararası intermodal taşımacılığı düzenleyecek ya da uzun mesafeli kara ulaştırmasından demiryolu ve/veya kıyı gemiciliğine geçişi kolaylaştıracak belirli bir ulusal yasal çerçeve ya da hüküm bulunmamaktadır. Bu yüzden gelişmekte olan bir ulaştırma modu diyebiliriz.

Doğru taşıma modunun seçimi kaynakların etkin ve verimli kullanılması açısından önemlidir. Doğru mod seçimi lojistik faaliyetlerde en fazla maliyete sahip olan ulaştırma maliyetlerini düşürmesi açısından firmalara büyük yarar sağlayacak ve dış ticaret işlemlerinde avantaj kazandıracaktır. Sistematik biçimde işleyen karma mod sistemiyle, çevre daha az kirlenecek ve karbondioksit salınımı en aza indirilebilecektir. Ayrıca trafik sıkışıklığı yaşanmayacaktır. Karma mod sisteminin bir diğer avantajı da ülkemiz karayolları taşımacılığının en büyük problemlerinden olan araçların vize, kota ve geçiş izin belgelerinde sorunlar yaşanmasının önüne geçebilecek olmasıdır. İntermodal sistemiyle geçiş izinleri tek bir belgeyle halledilebilecektir.

3.6. Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye

Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) ülkelerin ticaret lojistik performansında karşılaştıkları zorlukları ve fırsatları belirlemelerinde yardım etmek için oluşturulan kapsamlı bir endekstir. Endeks kapsamında ülkelere 1 ve 5 arasında skor puanları verilmiştir. 5 en yüksek performans puanı, 1 ise en düşük performans puanı olarak belirlemiştir. İki puan arasında, lojistik performans “çok iyi” (3,23-5,00), “iyi” (2,75-3,23), “orta” (2,48-2,75) ve “kötü” (1-2,48) olmak üzere dört gruba ayrılmıştır (WTO, 2019). Dünya Bankası her iki yılda bir LPI anketi yapmaktadır. Endeksin hesaplanmasında 5 kriter göz önüne alınmaktadır. Bunlar sırasıyla; gümrük işlemleri etkinliği, lojistik altyapı kalitesi, uluslararası taşımacılık, lojistik hizmet kalite ve yeterliliği, sevkiyat takip ve izlemedir.

Grafik 8. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi (LPI)



Kaynak: The World Bank (2020b).

Grafik 8’de Türkiye’nin yıllara göre LPI puanı gösterilmiştir. En zirve noktasını 2012 yılında yaşadığı ve bu yıldan sonra 2018 yılına kadar bir düşüş sergilendiği görülmüştür. Düşüşün sebebi olarak Türkiye’de lojistik hizmetlerin sadece nakliye ve taşımacılık hizmetlerinden oluştuğu bilincinin oturmasıdır. LPI puanlamasında Türkiye’nin değişkenlik göstermesi 2018 yılında sahip olduğu 3,15’lik puan durumunun 2007 yılındaki 3,15’lik durumuna geri dönmesinin en büyük nedeni plansızlık olarak nitelendirilebilir. Lojistik alanında taşıma modlarına ve lojistik altyapılarına yatırımlarının artmasına rağmen lojistik performansında ilerlemenin kaydedilememesi yatırımların verimsizliğinden kaynaklanmaktadır. Türkiye’nin jeopolitik konumu gereği önemli bir lojistik üs yolunda olması lojistik faaliyetlerinin tek bir çatı altında toplanmasına ve tek bir kurum ve kuruluşun yönetilmesi gerekmektedir. Lojistik yetkilerin tek bir yerden koordine edilmesi özellikle gümrük işlemlerinde bürokrasi engelinin ortadan kaldırılmasına yardımcı olacak ve lojistik faaliyetlerin tümünde

verimliliği artıracaktır. Lojistik hizmetlerde bilgi işlem ve teknolojilerin artması ve lojistik sektörde yapılandırılmaya gidilmesi Türkiye'nin LPI puanlamasını artırır nitelikte etki yaratacaktır.

Tablo 10. LPI Hesaplama Kriterlerine Göre Türkiye'nin Durumu

LPI Hesaplamadaki Kriterler	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
GÜMRÜK İŞLEMLERİ ETKİNLİĞİ	33	3	46	2,82	32	3,16	34	3,23	36	3,18	58	2,71
LOJİSTİK ALTYAPI KALİTESİ	39	2,94	39	3,08	25	3,62	27	3,53	31	3,49	33	3,21
ULUSLARARASI TAŞIMACILIK	41	3,07	44	3,15	30	3,38	48	3,18	35	3,41	53	3,06
LOJİSTİK HİZMET KALİTE VE YETERLİLİĞİ	30	3,29	37	3,23	26	3,52	22	3,64	36	3,31	51	3,05
SEVKİYAT TAKİP VE İZLEME	34	3,27	56	3,09	29	3,54	19	3,77	43	3,39	42	3,23
Genel LPI Sıra ve Puanı	34	3,15	39	3,22	27	3,51	30	3,5	34	3,42	47	3,15

Kaynak: The World Bank (2020b).

Tablo 10'a bakıldığında LPI hesaplama kriterlerine göre Türkiye'nin puanları verilmiştir. 2018 yılında ülkeler sıralamasında oldukça gerilere düştüğü gözlemlenmiş ve 160 ülke içerisinde 47nci sırada yer almıştır. LPI hesaplamasında kullanılan kriterler açısından bakıldığında ise gümrük işlemlerinin etkinliği kriterinin yıllar içindeki değişimin yükselmesi beklenirken, puan durumunun gerilemesi dikkat çekicidir. Bu düşüşün sebebinin dış ticaret belgelerindeki fazlalıklar, artan ücretler ve bürokrasinin yavaş olması söylenebilir.

Tablo 11'de görüleceği üzere Almanya en üst sırada yer almakta onu sırasıyla İsveç, Belçika ve Avusturya takip etmektedir. Ekonomik gelişmesini tamamlamış ülkelerin LPI puanlarının da yüksek olduğunu söylemek mümkün olacaktır.

Tablo 11. En Yüksek LPI Sahip 10 Ülke

ÜLKELER	LPI SIRALAMASI	LPI PUANI
ALMANYA	1	4,20
İSVEÇ	2	4,05
BELÇİKA	3	4,04
AVUSTURYA	4	4,03
JAPONYA	5	4,03
HOLLANDA	6	4,02
SİNGAPUR	7	4,00
DANİMARKA	8	3,99
BİRLEŞİK KRALLIK	9	3,99
FİNLANDİYA	10	3,97

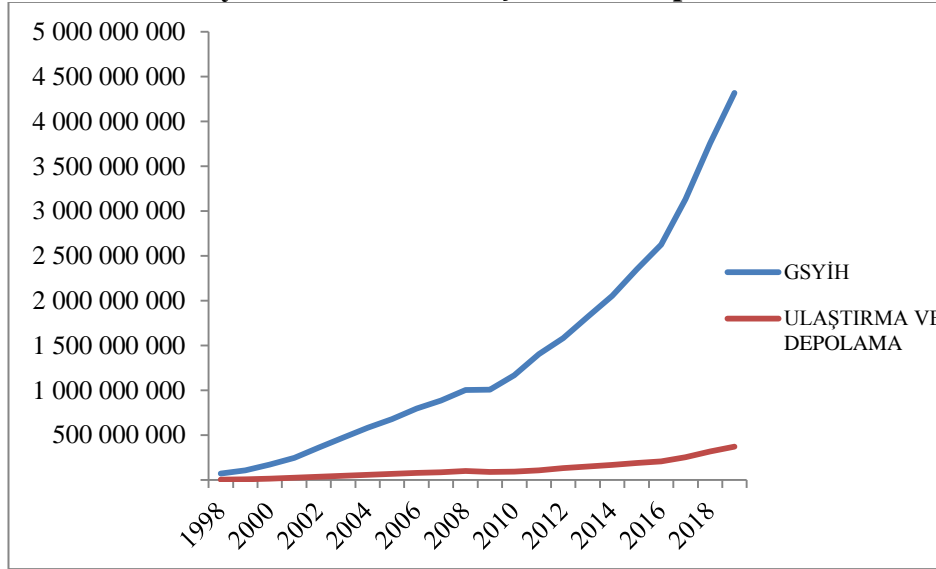
Kaynak: The World Bank (2020b).

Lojistik sektörünün önemi, büyüme potansiyelinin oldukça yüksek olduğu Türkiye’de de giderek artmaktadır. Bu bağlamda, diğer ülkeler gibi Türkiye de, lojistik performansını artırma ve Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasında üst basamaklara tırmanmak için daha fazla çaba sarf etmeye başlamalıdır. Çünkü lojistik altyapılarını, teknolojilerini gün geçtikçe geliştiren, ekonomilerini büyüten ülkelerin lojistik performanslarını arttırdıkları görülmekte ve Türkiye’nin de lojistik bir üs olmak yolunda lojistik performansını artırmasının ekonomik kalkınma ve büyüme için gerekli olduğu söylenebilir.

3.7. GSYİH ve Lojistik Sektörü

Lojistik sektörünün kapsadığı alanın bir sınırı olmaması nedeniyle hesaplanması zor olduğundan ona en yakın olan ulaştırma ve depolama sektörü adı altında incelenmektedir. Ulaştırma ve depolama faaliyet alanı sadece yük ile değil yolcu taşımacılığı faaliyetlerini de içinde barındırmaktadır.

Gelişmiş ülkelere baktığımızda, ulaştırma ve lojistiğin önemi ortadadır. Gelişmiş ülkelerin GSYİH'nin %12 ile %15'ini oluşturan lojistik sektörü, Türkiye'nin GSYİH oranı % 7, %8’erle ifade edilmektedir (Çevik ve Kaya, 2010: 23). 2019 yılında ulaştırma ve depolama sektörü Türkiye GSYİH’nin %8,6’sını oluşturmakta ve yaklaşık 300 milyar TL pazar büyüklüğüne sahiptir (TÜİK, 2020a).

Grafik 9. Türkiye GSYİH'sında Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinin Yeri

Kaynak: TÜİK (2020a).

Grafik 9’da ulaştırma ve depolama faaliyetlerinin GSYİH’deki payı gösterilmiştir. Ulaştırma ve depolama faaliyetlerinin GSYİH ile birlikte, yıllara göre paralel bir biçimde arttığı söylenebilir.

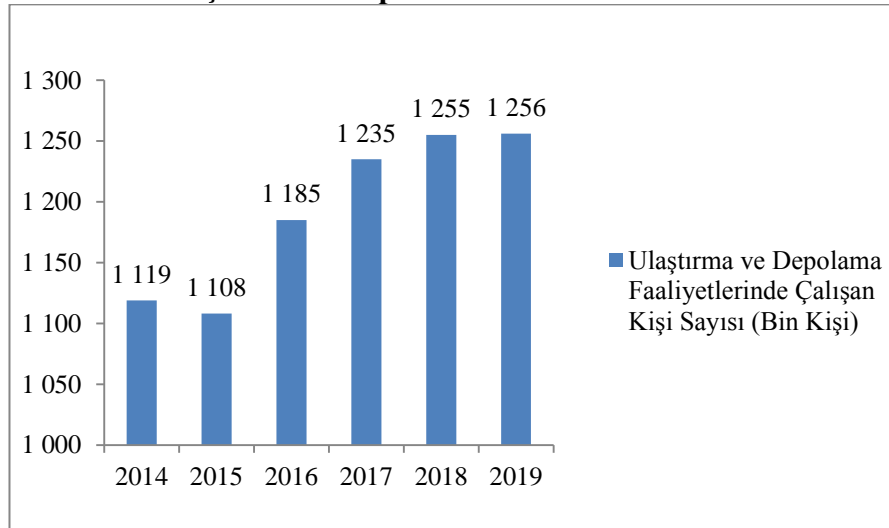
Gün geçtikçe önemi artan ve doğru ticaretin, doğru taşıma mod/modlarıyla yapılmasından geçtiği anlaşılmaktadır. Ülkemizin 11. Kalkınma Planı çerçevesinde “Lojistik ve Ulaştırma” alanında “Türkiye’nin coğrafi avantajından en iyi şekilde faydalanarak modlar arası (intermodal) ve çok modlu (multimodal) uygulamaların geliştirilmesi; demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması; hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir, çevreye duyarlı ve entegre bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesiyle lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ulaştırma alt sistemlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte olması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılarak ticaretin kolaylaştırılması, böylelikle ülkemizin rekabet gücünün artırılması” temel amaç olarak belirtilmiştir (UTİKAD, 2020a).

Ulaştırma sektörünün, ticaret yapılan ve ya yapılacak olan ülkelerle bağlantının kurulmasında, mal akışlarının planlanması ve bu planların sürekliliği sağlayacak şekilde yapılandırılmasında, ekonomik varlıkların değerlendirilmesinde, diğer sektörlerle olan bağlantılarından dolayı istihdam yaratma özelliğinin olması gibi etkenler, bu sektörün ekonomik büyümeye katkı sağlayacak nitelikte olduğunu göstermektedir (Taşkın, 2016: 135).

Lojistik sektörünün GSYİH'deki katkısının yanı sıra yeni istihdam alanları yaratması bakımından da oldukça yararlıdır. Nitekim lojistik sektörü birçok işkolundan oluşmakta ve bu sektörde istihdam edilenler çok çeşitli birimlerde çalışabilmektedirler. Birimlerden bazılarını sayacak olursak; gümrük işlemleri, depo yönetimi, lojistik planlama, nakliye yönetimi, müşteri hizmetleri yönetimi, üretim planlama, satın alma, uluslararası lojistik yönetimi, lojistik mühendisliği, bilgi işlem hizmetleri, tedarik zinciri yönetimi gibi birçok bölümde çalışma imkânı bulabilmektedirler (Küçüksolak, 2006: 45).

TÜİK'in iktisadi faaliyet kollarına göre istihdamın dağılımına baktığımızda, lojistik sektörünü niteleyen ulaştırma ve depolama sektörü, istihdamın yaklaşık %4'ünü karşılamaktadır (TÜİK, 2020a).

Grafik 10. Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinde İstihdam Edilen Kişi Sayısı



Kaynak: TÜİK (2020a).

Grafik 12'ye bakıldığında Türkiye'de ulaştırma ve depolama faaliyetlerinde çalışanların sayısı 2014 yılında 1 milyon 119 bin kişiyken, bu rakam 2015 yılında 1 milyon 108 bin kişiye düşmüştür. 2015 yılından günümüze kadar çalışan sayısında sürekli bir artış gözlemlenmektedir. 2019 yılı Türkiye istihdam sayısının yaklaşık 28 milyon kişi olduğu göz önüne alınırsa, 1 milyon 256 bin kişi ile ulaştırma ve depolama hizmetleri, istihdamın yaklaşık %4'ünü oluşturmaktadır. Ülkemizde yeni oluşum içinde olan ve öneminin henüz anlaşıldığı lojistik sektörü, karmaşık ve kapsamlı iş bölümlerinden oluştuğundan her geçen gün daha fazla nitelikli ve uzmanlaşmış işgücüne ihtiyaç duymaktadır. Nitelikli ve uzmanlaşmış işgücünün olması lojistik sektöründe verimliliği artıracak ve uluslararası ticarete problem yaşanması riskini

azaltacaktır. 2011 yılında lojistik eğitimi verilen devlet ve vakıf üniversiteleri olarak toplam 17 üniversite varken, 2019 yılı itibariyle vakıf ve devlet üniversiteleri olarak toplamda 55 üniversitede “Uluslararası Ticaret ve Lojistik” eğitiminin beraber verildiği bölümler bulunmaktadır (YÖK, 2020). Son 10 yıldır eğitim alanında yapılan bu çalışmalarla, lojistik faaliyetlerin ülke ekonomisi ve dış ticareti ile ilişkisinin önemi anlaşılmış ve sektörde oluşan ya da oluşabilecek mesleki eksiklikleri, açıklıkları kapatmak adına ciddi adımlar atılmıştır demek yerinde olacaktır.

3.8. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Güçlü ve Zayıf Yönleri (Swot Analizi)

Swot Analizi, “Strength” güçlü yönler, “Weakness” zayıf yönler, “Opportunity” fırsatlar ve “Threat” ise tehlikeler veya tehditler olarak ifade edilir (Akdemir ve Konakay, 2016: 276). İncelenen bir işletme, teknik veya hizmetlerin güçlü ve zayıf yönlerini saptayarak bu doğrultuda çalışmalar yapıp, fayda oluşturan bir analiz programıdır. Swot Analizi, firmaların detaylı analizlerini yaparak, iç ve dış tehditlere karşı hazırlıklı olmasına olanak sağlar. Bu doğrultuda planlar yaparak sürekli çözüm oluşturma sistemi anlamına da gelmektedir.

Bu çalışmada Swot Analizi kullanılmasının sebebi, Türkiye’nin dış ticaretinde önemli bir yere sahip olan lojistik faktörünün, dünya pazarında sahip olduğu güçlü ve zayıf yönlere değinilecektir. Dış ticaret hacminin sürekli artış gösterdiği dünya ekonomisinde, Türkiye’ye karşı oluşabilecek tehditlere yönelik önlem alması ve çıkabilecek fırsatları yakalayabilmesi açısından önemli olacaktır.

Güçlü Yönler

- Türkiye’nin jeopolitik konumu gereği stratejik bir öneme sahip olması,
- Kıtalar arası transit ülke konumunda olması,
- Etrafının denizlerle çevrili olması,
- Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan bir köprü oluşturmaması,
- Orta Doğu ülkeleri ile Türk Cumhuriyetleri’nin Avrupa’ya geçiş güvenliği sağlaması,
- Kesintisiz karayolu ulaşım ağı ve birçok ülkeye sınır geçişleri yapabilmesi,
- Gelişmiş karayolu ve güçlü araç filosunun bulunması,
- Tarihi İpek Yolu güzergâhı üzerinde olması,
- Kars-Bakü-Tiflis demiryollarının tamamlanması,
- Marmaray hattıyla kıtalar arası bağlantısının olması,
- İstanbul’da mevcut olan 3 köprünün olması ve en büyük havalimanının açılması,

- Lojistik sektörünün istihdam yaratıcı etkisiyle gelecek vaat etmesi,
- Türkiye’de genç nüfusunun yüksek olması,
- Lojistik köylerin kurulması,
- Komşu ve yakın ülkelerin ticaret hacimleri,
- Üzerinde her türlü taşımacılığın yapılabilmesi,
- Son zamanlarda üniversitelerde lojistik ve dış ticaret üzerine bölümlerin açılması, bu yönde eğitimlerin artması,
- Havalimanlarına yapılan yatırımların sayısının sürekli artması,
- Türkiye’nin liman sayısının oldukça fazla olması
- Sektörün döviz girdisi yaratma özelliğinin olması,
- 2023 hedefleri doğrultusunda lojistiğin her alanında gelişme stratejilerine sahip olması.

Zayıf Yönler

- Taşımacılık modları için altyapı yetersizlikleri,
- Demiryolu ve denizyolu için modern yapıya henüz ulaşamaması,
- Lojistik firma sayılarının net olarak bilinmemesi,
- Kayıt dışı faaliyetler yapılması ve haksız rekabet ortamının oluşması,
- Lojistik sektörünün ülke genelinde yeterince tanıtılmaması,
- Lojistik sektörde uygulanan teknolojik gelişmelerde geri kalınması,
- Sektörde kalifiye ve donanımlı eleman sayısının azlığı,
- Lojistik alanında eğitim veren kurum sayısının azlığı,
- LPI durumunda diğer yıllara göre gerileme yaşanması.
- Altyapı yetersizliği nedeniyle karma taşıma sistemlerinden yararlanılamaması,
- Depolama alanlarının yetersiz olması,
- Gümrük süreçlerinde bürokratik engellere takılması,
- Gümrük süreçlerinde işlemlerin istenilen hızda yapılamaması,
- Lojistik sektörün gelişimine yönelik akademik çalışmaların sınırlı sayıda olması
- Yeterli istatistik bilgilere ulaşmanın zor ve hatta imkansız olması,
- Sektör oyuncularının zaman zaman yıkıcı fiyat rekabetine girişmesi,
- Limanlarla entegre bir şekilde karayolları ve demiryolları ağlarına bağlantıların azlığı.

Fırsatlar

- E-ticaret uygulamalarının yaygınlaşması ve her geçen gün E-ticaret işlemlerinin artması
- Denizyolu taşımacılığının gelişimi için yeni liman yapabilme imkânının olması,
- Dünya dış ticaret hacminin sürekli artması,
- Coğrafi konum açısından her türlü ulaşım imkân sağlaması,
- Türkiye’nin genç ve dinamik işgücüne sahip olması,
- Lojistik köy uygulamalarının başlaması,

- İntermodal taşımacılık sistemine uygun olması,
- Demiryolları inşası için gerekli hammaddeye (demir) sahip olunması,
- Demiryolu ulaştırmasının köklü bir geçmişe dayanması,
- Karayolları taşımacılık modunda sahip olunan deneyim.

Tehditler

- Türkiye makroekonomik görünümünde yaşanabilecek bozulmalar,
- Uluslararası platformda siyasi gerginliklerin artması,
- Karayolu taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları,
- Geçiş izinleri problemleri,
- Denizyolu taşımacılığında sınır komşularımızdan Yunanistan'ın, karayolu taşımacılığında da Bulgaristan'ın rakibimiz olması,
- Petrol ve enerji fiyatlarındaki artışlar,
- Finansal krizler,
- Bölgesel terör olayları ve savaşlar,
- Küresel göçler ve mülteci sorunları,
- Uluslararası alanda rekabet gücünü kaybetmesi.

Gürdal (2006) ve Erkan (2014)'a göre, sayılan zayıf yönlerin güçlendirilmesi, oluşan tehditlerin giderilmesi için çalışmalar yapmak yararlı olacaktır (Gürdal, 2006; Erkan, 2014).

Türkiye lojistik faaliyetlerde mevcut konumunu geliştirmek, lojistik bir üs olmak ve dünya pazarında rekabetçi olabilmek için güçlü ve zayıf yönleri, fırsatları ve tehditleri dikkate alarak lojistik altyapılarını geliştirmelidir.

SONUÇ

Türkiye'nin karma taşımacılık işlemlerine uygun bir coğrafi yapıya sahip olması sebebiyle, gerekli alt ve üst yapıların kamu ve özel teşebbüslerle yapılması sayesinde, mevcut karma sistemlerinin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Limanların diğer kara taşıma modlarıyla entegre bir şekilde ağlarının bulunmamasından dolayı yeni yapılacak ya da mevcut limanlar, karayolu ve demiryolu ağları birbirlerine uyumlu şekilde dizayn edilebilecektir. Ülke genelinde lojistik sektör faaliyetlerinde çalışan kalifiye ve alanında uzman, yetişmiş işgücünün bulunmadığı ve yeterli olmadığı görülmektedir. Bu kişilere gerekli olan lojistik faaliyetler konusundaki eğitimlerin, Yüksek Öğretim Kurumu ve diğer mesleki eğitim kurumları tarafından verilerek sektörde büyük eksiklik olan donanımlı ve kalifiye eleman ihtiyacını karşılamaya yönelik kullanılabilir ve ülke ekonomisine katkı sağlayacaklardır. Bu konuda işveren ve eğitim kurumlarının ortaklaşa çalışmaları sonuçlarında yeni istihdam alanları açılacak ve Türkiye'nin sahip olduğu genç ve dinamik nüfus, lojistik sektöründe istihdam edilebilme imkanı bulabilecektir. Kurulacak lojistik köylerin hız ve maliyet unsurları bakımından taşımacılık modları arasında kolaylık sağlayacak nitelikte konumlandırılması bölgesel anlamda kalkınmaya olanak sağlayacaktır. Dünya ticaret hacminin sürekli artmasından kaynaklı, ülkeye döviz girdisinin sağlanması açısından sektöre gerekli yatırımların yapılması ülke ekonomisine büyük katkı sağlayacak ve bu artıştan Türkiye tüm taşımacılık modlarını barındırması açısından payını alacaktır. Türkiye'de bulunan deniz ve hava limanlarının sayısının sürekli artması ve kara taşımacılık modlarına yapılan yatırımların artmasıyla, karma taşımacılık modu geliştirilebilecektir. Ülkemizin zengin demir madeni yataklarına sahip olması, mevcut demiryolu ağlarını daha ekonomik boyutta artırmamıza imkân sağlayacaktır. Yeni liman yapımına elverişli kıyılarımız sayesinde liman sayılarımızı sürekli arttıracak ve karma taşıma moduna uygun hale getirilebilecektir. Lojistik sektörünün gelişmesiyle ülkemiz ekonomik olarak daha güçlü hale gelmesi ve bu sayede dünya çapında meydana çıkabilecek ekonomik krizlerden daha az etkilenmesine yarar sağlayacaktır. Türkiye konumu itibariyle üç kıta arasında transit ülke konumunda olması ve tüm taşıma modlarına sahip olması avantajıyla ülkelerin Türkiye'yle siyasi ilişkilerini iyi tutmasında önemli bir rol oynamaktadır. Karma taşımanın daha ekonomik olması ve ülkemizin karma taşımacılık moduna uygun bir yapıya sahip olması dünya genelinde enerji ve petrol fiyatlarındaki artışlardan daha az etkilenmesine olanak sağlayacaktır. Küresel anlamda sektörde rekabet gücünü

koruyabilmesi açısından sektörde faaliyet gösteren firmalara gerekli düzenlemelerin yapılması yararlı olacaktır. Sektörde yaşanabilecek olumsuzluklara müdahale edilmesi ülkemizin makroekonomik görünümünde yaşanabilecek bozuklukların önüne geçecektir.

Ülkemizde dış ticaretin gelişimi etkin ve doğru lojistik faaliyetlerin uygulanmasından geçmektedir. Bu da özellikle büyük avantajlara sahip olduğumuz taşıma modlarında yapılacak iyileştirmelerle mümkün olacaktır. Karayollarında kullanılan geçiş belgelerinin kotalarının kaldırılması veya artırılmasına ve Türk sürücülerinin ülke girişlerinde kullanacakları vize işlemlerine ilişkin sorunlarına uluslararası boyutlarda düzenlemelerin yapılması yararlı olacaktır. Dünya dış ticaretinin %90'ı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmekte ve ülkemizde bu oran %60'larda seyretmektedir. Üç tarafı denizlerle kaplı olan bir ülke için bu oran dünya denizyolu taşımacılık oranıyla karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır. Bu oranı artırmak için limanların diğer taşıma modlarıyla olan bağlantıları güçlendirilmeli ve yapılacak yatırımlar özel-kamu girişimleriyle buna göre yapılmalıdır. Limanların son teknolojiyle donatılması ve modern bir yapıya sahip hale getirilmesi, yükleme, boşaltma, elleçleme, oluşabilecek zaman ve ekstra maliyetlerin önüne geçecek ve firmalar için büyük bir sıkıntı olan maliyetleri düşürecektir. Limanların organize sanayi bölgeleriyle bağlantısının kurulması dış ticaret hacmimizi oldukça artıracaktır. Havayolu taşımacılığının gelişimi için limanlardaki elleçleme ve terminal işlemlerinin ücretlerine yönelik düzenlemeler ithalatçı ve ihracatçı firmalar açısından maliyetleri düşürecektir. Ülkemizde ücretsiz serbest depolama alanları artık yetersiz gelmektedir. Dış ticaret yapan firmalar için depolama alanlarının yetersiz olması, teknik ekipman ve teknolojik eksikliklerin olması ek bir maliyet gerektirmektedir. Deniz ve hava limanlarına yönelik yapılacak çalışmalarda gümrük işlemlerinin de göz önüne alınması gereklidir. Gümrük kontrollerinin ve işlemlerinin daha hızlı olması dış ticaret işlemlerinin daha az maliyetlerle yapılmasına olanak sağlayacaktır. Demiryolu ağlarının limanlarla bağlantılı olması karma taşımacılık sistemini güçlendirecektir. Özellikle İç Anadolu Bölgesi gibi liman bulunmayan ve limanlarla bağlantının sadece karayolu taşımacılığıyla yapılması demiryollarına olan talebi düşürmektedir. Türkiye'de yeni yapılacak demiryolu ağlarının özellikle limanlara doğrudan kıyısı bulunmayan şehir ve bölgelerde konumlandırılacak olması hem yurtiçi hem de yurt dışı yük taşımacılık işlemlerinde demiryolu taşıma moduna talebi artıracaktır. Dolayısıyla ülkemizin oldukça eksik altyapı ve sisteme sahip olduğu demiryollarına talebin artması ve yeni yatırımların

yapılması demiryolu taşımacılığı ile yapılan ihracat ve ithalat işlemlerinin mevcut oranları olan %0,4 ve %0,6'yı artıracaktır. Demiryolu ağlarına yapılacak yatırımlar kısa vadede oldukça maliyetli olacak ancak orta ve uzun vadede karlı hale gelecektir. Taşıma modları arasında transfer işlemlerinin kolaylıkla yapılabilmesine olanak sağlayan lojistik köylerin sanayi bölgelerinde konumlandırılması, tüm taşıma modlarıyla bağlantısının olması hız ve maliyet unsurları bakımından oldukça yararlı olacaktır.

İhracat işlemlerinde müşterilere tanınan vade imkânlarının ihraç mallarının üretiminde kullanacak girdileri ithal eden firmalara da sağlaması, firmaların uluslararası piyasalarda rekabet güçlerini artıracaktır.

Ülkelerin büyümesinde ve kalkınmasında dış ticaret faktörünün büyük etkiye sahip olması ülkelerin dış ticaretlerini geliştirmelerine sebep olmuştur. Üretilen ürün ve hizmetlerin diğer ülkelere ihraç edilmesi, ülkeler için döviz ve gelir etkisine sahiptir. Mal ve hizmetlerin diğer ülkelere taşınmasında lojistik sektörünün payı diğer hizmet sektörlerine oranla oldukça büyüktür. Bu yüzden gelişmekte olan ülkelerin lojistik faaliyetlere önem vermesi, gelişmeleri açısından gerekli bir hal almıştır. Ülkemizde de, ithalat ve ihracat işlemlerinde lojistik faaliyetlerden kaynaklı zaman kayıplarının önüne geçilmesi dış ticareti artırıcı etki yapacaktır. Ayrıca dış ticaret işlemlerinde lojistik faaliyetlerinin gerçekleşmesi sırasında ortaya çıkabilecek gereksiz masraflar ve gecikmelerin kamu-özel işbirliği çerçevesinde düzenlenmesi yine dış ticaretimiz artıracaktır.

Dolaylı ve ya doğrudan tüm sektörlerle ilişki içerisinde olan lojistik sektörü, tüm sektörlerin gelişimi için önemli bir rol oynamaktadır. Üretimde kullanılacak faktörlerinin bir araya getirilmesinde, mal ve hizmetlerin üretilmesinde, üretim sonrası son kullanıcıya ulaştırılması, satış sonrası hizmetlerin yapılması gibi birçok alanda lojistik sektörü firmalara katkı sağlamaktadır. Aklımıza gelen her türlü ekonomik faaliyetlerin bir ucu lojistik sektörüne dokunmaktadır. Firmaların kuruluş aşamasından başlayarak tüm süreçlerde lojistik faktörüne ihtiyaç duymaları, özellikle lojistik sektörünün temsilinde kullanılabilir nitelikte olan ulaştırma, talebi başka sektörler tarafından yaratılmaktadır. Lojistik faaliyetlerinin hizmet sektöründe yer almasından dolayı, sanayi, ticaret, tarım ve turizm bu anlamda talep yaratan en önemli sektörlerdendir.

Lojistik, bir ülkenin gelişiminde önemli bir rol oynar. Ulaşım ise etkili ve başarılı bir şekilde sürdürülen lojistik sisteminin omurgasıdır. Ulaşım, lojistik

maliyetinin önemli bir bölümünü teşkil ettiğinden verimli ve etkin bir şekilde süreçlerin işlenmesi gerekmektedir. Bu da tüm ulaştırma sistemleri içerisinde intermodal yani karma ulaştırma sisteminin yaygınlaşmasından geçmektedir. Ulaşım sistemi ile ekonominin önemli sektörleri arasında doğrudan veya dolaylı bağlantıları olduğundan ulaşım altyapısı boyutu tüm ülkelerin ekonomik kalkınmalarını etkilediği gibi Türkiye'nin de kalkınmasını etkileyecektir.

Yapılan çalışmada Türkiye'nin dengeli ve kapsamlı bir ulaştırma sistemine ihtiyacı olduğu ortaya konmuştur. Mal ve hizmetlerin tek tip taşıma modlarıyla değil de İntermodal yani çoklu taşıma moduyla taşınması, lojistik maliyetlerin büyük bir kısmını oluşturan taşıma maliyetlerinin düşürülmesinde etkili olacaktır. Ayrıca, büyük parti yüklerin, geçiş izinlerinde yaşanabilecek problemlerin önüne geçilmesinde faydalı olacaktır. Yüklerin toplu ve sistematik bir biçimde taşınması avantajını kullanılması dış ticareti artırıcı etkiye sebep olacaktır.

GSYİH içinde dış ticaret hacmi ve lojistik büyüme göstergesi olarak ulaştırma ve depolama hizmetlerine bakıldığında üçünün birden pozitif yönde artması bu sektöre önemi daha da artırılması gerektiğini gösterir niteliktedir. Dış ticaret ve lojistik sektörü birbirini beslemekte ve GSYİH'deki payları yıllar geçtikçe artmaktadır. Lojistik sektörüne yapılan her bir katkı ülkemize gelir ve döviz kaynağı olarak geri dönecektir. Lojistik sektörünün gelişimi yeni istihdam alanları yaratacaktır. Yeni istihdam alanlarının açılması genç ve dinamik bir nüfusa sahip olan Türkiye'nin daha fazla üretip, daha fazla ihracat yapmasına, mevcut dış borçlarının bu sayede kapatılmasına yarar sağlayacaktır. Tüm bunlar ve Türkiye'nin jeopolitik konumu birleşince, Türkiye gelişmişlik serüvenini tamamlayarak, dünya dış ticaretine yön veren ülkelerden biri haline gelebilir.

Türkiye jeopolitik konumunun avantajını kullanarak, transit ülke konumuna sahip olmasının avantajlarını kullanmalıdır. Tüm taşımacılık modlarını kullanarak daha fazla transit geçiş hatlarına ve tarifelerine sahip olması, Türkiye'nin dış ticaretine katkı sağlayacak ve ülke üzerinden geçecek mal ve hizmetlerin dış ticaret haricinde büyük bir gelir kapısı açacaktır. Son zamanlarda lojistik köyler ile ilgili yapılan çalışmalarda yeni merkezlerin yapımı bölgesel kalkınmaya büyük fayda sağlayacaktır. Özellikle İç Anadolu bölgesinde demiryollarını geliştirmek üzere projelerin başlaması,

denizyollarına ulaşımın mümkün olmadığı ya da uzak olduğu kesimlerde bölgelerin ticarete katkısı bakımından yararlı olacaktır.

Dünya genelinde yaşanan ekonomik ve teknolojik gelişmeler lojistik sektörünün önemini daha da artırmaktadır. Lojistik sektörünün gelişmesi ülkelerin yapmış olduğu altyapı yatırımlarına bağlı olduğundan, ülkelerin ekonomik kalkınma ve gelişmişlik düzeyleri ile lojistik sektörünün gelişmişlik düzeyi birbirleriyle doğru orantılıdır. Gelir seviyesi yüksek ülkelerin, lojistik sektörü gelişiminin yüksek olduğu, düşük gelirli ülkelerde ise lojistik sektör gelişiminin düşük olduğu gözlemlenmektedir. Çünkü yüksek gelirli ülkeler altyapı yatırımlarına daha fazla kaynak ayırabilmekte ve yapılan yatırımlar verimli olmaktadır. Türkiye’de gelişmiş ülkelerin lojistik altyapılarını ve lojistik yatırımlarını analiz ederek örnek alabilir, yapılacak yatırımların çokluğu ya da rakamsal değerleriyle değil, verimliliğiyle ilgilenmelidir.

Lojistik sektöründe öncü olan ülkeler hakkında bilgi toplamak ve yerince incelemeler yapmak için uzman olarak seçilen kişilerin o ülkelere gönderilmesi Türkiye’nin lojistik gelişimi için yararlı olacaktır. Yapı işlet devret yöntemiyle verimli olabilecek yatırımlar gerçekleştirilmeli, mevcut yatırımların etkin kullanımı gerçekleştirilmelidir. İntermodal taşımacılık sisteminin ülkemizde gelişmesine olanak sağlanmalı ve bu da lojistik altyapının güçlü yapılandırılmasına bağlıdır.

Dünya ekonomilerinin pazar paylarının büyük olması, ürünlerin istenilen kalitede ve miktarda üretilmesi, dış ticarete bu pazarlara ulaşamadığı sürece bir anlam ifade etmeyecek, üretilen ürünlerin de ekonomik bir değeri olmayacaktır. Üretimin her aşamasında faaliyetleriyle firmalara verimlilik ve etkinlik katan, üretilen mal ve hizmetlerin dünya pazarlarına ulaştırılmasını sağlayan lojistik faktörünün gelişimi için adımların atılması şarttır. Aksi halde üretilen kaliteli mal ve hizmetlerin güçlü bir lojistik altyapı ile desteklenmemesi, küresel pazarda rekabet edebilme gücümüzü elimizden alacaktır. Türkiye olarak dış ticaret ve lojistiği bir bütün olarak görmeli, lojistiğin başlı başına bir sektör olarak kabul edilmesi ve gereken önemin verilmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Ağaçdelen, S. (2010). *İthalat İhracat Budur*, Ankara, Detay Yayıncılık.
- Ağsakal, A.ve Erkan, M. K. (2016). “Türkiye’de Dış Ticarete Ödeme Şekilleri ve Faiz Oranları”, *Uluslararası Yönetim İktisat Ve İşletme Dergisi*, Cilt: XII/12, 581 – 588.
- Akat, Ö. (2001). *Uluslararası Pazarlama Karması ve Yönetimi*, Ekin Yayınevi, Bursa.
- Akat, Ö. (2003). *Uluslararası Pazarlama Karması ve Yönetimi*, Ekin Yayınevi, Bursa.
- Akbulut G. ve Sekmen O. (2015). “Uluslararası Ticaretin Gelişmesinde Ulaşım Maliyetlerinin Rolü: Türkiye Örneği”, *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: I/1, 20-29.
- Akdemir, A., Konakay, G. (2016). *Örgütlerde Stratejik Yönetim, Stratejilerin Analizi ve Seçimi*, Orion Kitabevi, Ankara.
- Atabey, A., Saraç, B. T., Develi, A. (2006). *Dış Ticarete Giriş Ders Notları*, Atlas Kitabevi.
- Ataman, Ü., Sümer, H. (2006). “*Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi*”, Türkmen, İstanbul.
- Ateş, İ. ve Işık, E. (2010). “Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, Cilt: II/1, 99-106.
- Bakan, İ., vd. (2010). *Dış Ticaret İşlemler ve Uygulamalar*, 7. Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Baki, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Volkan Matbaacılık, Trabzon.
- Baki, R. (2018). “Avrupa Birliği Ülkeleri İle Türkiye’deki Lojistik Köy Uygulamaları Ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi” , *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: V/2, 148-162.
- Ballou, R. H. (2003). *Business Logistics Management; Planning, Organizing and Controlling the Supply Chain*, International, Inc. Forth Edition, Prentice-Hall, 6-8.
- Barbaros, R. F. (2004). “Küreselleşme Sürecinde Devletin Rolü: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme”, *2004 Türkiye İktisat Kongresi Tebliğ Sunuşları Kitapçığı*, DPT, İzmir.
- Barber, J. W. (1995). *İktisadi Düşünce Tarihi*, (çev. İhsan Durdu), Şule Yayınları, İstanbul.
- Barda, S. (1970). *Modern Ulaştırma Koordinasyon Ekonomisi Ve Türkiye’nin İmkanları*, MPK Yayınları, Ankara.

- Bayraktutan, Y. (2003). "Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri", *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt: IV/2, 176-177; 182-183.
- Berkowitz, E., N., Hartley, S., W., Kerin, R., A., Rudelius, W. (1994). *Marketing*. Boston.
- Bilginer, N. (2008). "Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğine Etki Eden Faktörlerin Değerlendirilmesi Üzerine Ampirik Bir Çalışma", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: I/22, 277-296.
- Bloomberg, D.J, Lemay, S., Hanna, J., B. (2002). *Logistics*, Prentice Hall, 0-13-010194-X.
- Canitez, M. (2009). *Uluslararası Pazarlamada Lojistik Ve Uygulamalar*, Gazi Kitapevi, Ankara.
- Chouhary, M., Khan, N., Arshad, M. ve Aisha, A. (2009). "Analyzing Pakistan's Freight Transportation Infrastructure Using Porter's Framework and Forecasting Future Freight Demand Using Time Series Models", *Proceedings of the 2nd Wseas International Conference on Urban Planning and Transportation*, 70-77.
- Chuang, M. ve Shaw, M. (2000), "Distinguishing the Critical Success Factors Between E-Commerce, Enterprise Resource Planning and Supply Chain Management" Proceeding of International Engineering Management Conference, New Mexico, 146-151.
- Coyle, J. J., Bardı, E. J ve Langley, J. C. (2003). *The Management of Business Logistics*, West Publishing Company, USA.
- Delfman W., Albers, S. (2000). *Supply Chain Management in The Global Context*, Universitat zu Köln Working Paper, Köln.
- Demirdöğen, O. ve Küçük, O. (2007). "Malzeme Akışının Etkinliğinde Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi", 8. Türkiye Ekonometri ve İstatistik Kongresi, Malatya, 2.
- Doğrucu, M. (2006). "Freight Forwarder Hukuki Mahiyeti ve Bu Konudaki Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi", *Galatasaray Üniversitesi Deniz Hukuku Derneği Sempozyumu*, İstanbul.
- Douglas L. (2012). *Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi*, (çev. Mehmet Tanyaş, Murat Düzgün), Nobel Yayın, İstanbul.
- Dölek, A. (1999). *Mevzuat Işığında Dış Ticaret İşlemleri ve Piyasa Uygulamaları*, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul.
- Dölek, A. (2004). *Gümrük İşlemleri ve Kaçakçılık*, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul.
- Ekren, N. (1986). *Uluslararası Bankacılık ve Türkiye Örneği*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

- Elgün, M. N. ve Elitaş, C. (2011). “Yerel, Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde Bir Model Önerisi”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: IX/2, 630-645.
- Erdal, M ve Çancı, M. (2009). *Lojistik Yönetimi*, UTİKAD Yayını.
- Erdal, M. (2005). *Küresel Lojistik*, UTİKAD, İstanbul.
- Ergün, İ. (1985). *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, No: 10, Ankara.
- Erkan, B. (2014). “Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü”, *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi*, Cilt: I/1, 44-65.
- Erkayman, B. (2007). *Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi* (Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ersungur, Ş. ve Doru, M. Ö. (2014). “Türkiye’de Dış Ticaret ve Ekonomik Kalkınma İlişkisinin Ekonometrik Analizi: 1980-2010”, *Atatürk Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*, Cilt: VIII/3, 225-240.
- Eski, S. ve Kaya, S. (2018). “Lojistik Süreçlerde Dış Kaynak Kullanımı: Freight Forwarder Firmalar”, *International Journal Of Academic Value Studies (Javstudies)*, Cilt: IV/19, 320-332.
- Giannocaro, I. ve Pontrandolfo, P. (2002). “Inventory Management in Supply Chains: A Reinforcement Learning Approach”, *International Journal Production Economics*, Cilt: LXXVIII, 153.
- Görgün, M. R. (2012). *Türk Lojistik Sektörünün Analizi ve Alternatif Taşıma Araçları İçinde Ekonomik Katkısı İtibarıyla Tercih Edilmesi Gereken Taşıma Şekli ve Öneriler*, (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Guardin, K. (2002). *Global Logistics Management*, Blackwell Publishing, Oxford.
- Güler, A. (2019). Utikad Lojistik Sektörü Raporu 2019, *UTİKAD*, ISBN: 978-605-69452-1-2, İstanbul, 123-130
- Günay, M. (1984). *Ro-Ro İşletmeciliği: Kara Ve Deniz Taşımacılığımızda Döviz Tasarrufuna Yönelik Entegrasyon Modeli*. İstanbul.
- Gürdal, S. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*, İstanbul Ticaret Odası, Entegre Matbaacılık, İstanbul.
- Gürlesel, C. F., Alkin, K. (2010). *Avrupa Birliği'nin Serbest Ticaret Anlaşmalarına Türkiye'nin de Dahil Edilmesi*, İTO Yayınları, İstanbul.
- Hesse, M. ve Rodrigue, J. P. (2004). “The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution”, *Journal of Transport Geography*, Cilt: XII, 175.

- Hou, F. (2008). Modern Logistics: Accelerator of International Trade, *Finance & Economics*, 4, 13-20.
- Incekara, B. (2020). “Econometric Analysis of Logistics and Transportation Spending and Export in Turkey”, *Journal of Economics, Finance and Accounting (JEFA)*, Cilt: VII/2, 166-172.
- İstanbul Ticaret Odası (2005). *Dünya Ticaret Örgütü Kararları ve 2005'te İşletmelere Yansımaları*, İTO Yayınları, İstanbul.
- İyibozkurt, E. (1994). *Türkiye- Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği*, Ezgi Kitabevi, Bursa.
- Johnson, J. C., Wood, D. F., Wardlow, D. L., Murphy, P. R. Jr. (1998), *Contemporary Logistics, Seventh Edition*, Prentice Hall. New Jersey.
- Karagül, M., Berfu İlter, B. (2010). *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi Teori ve Uygulama*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 2. Baskı, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- Karagülle, Ö., A., Birgören, T. (2013). *Havayolu Taşımacılığında Uçucu Ekip Yönetimi*, Beta Yayınları, İstanbul.
- Kasımoğlu, M. (2002). “İş Ekolojisinin Yeni Paradigması”, *Marmara Üniv. SBE Hakemli Dergisi Öneri*, İstanbul, Cilt: XVII/5, 4.
- Kaya, F. (2011). “Dış Ticaret İşlemleri Muhasebesi”, Beta, İstanbul.
- Kayıhan, Ş., Eski, M. (2010). *Uluslararası Ekonomi Hukuku*, Seçkin Yayınları, Ankara.
- Keskin, H. (2015). *Lojistik El Kitabı*, Nobel Yayın, İstanbul.
- Keskin, H. (2011). *Lojistik Tedarik Zincir Yönetimi (Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği)*, Nobel Yayınları, Ankara.
- Kivinen, P. ve Lukka, A. (2002). *Value Added Logistical Support Service – Part 1: Trends and New Concept Model*, Tutkimusraportti - Research Report 137, ISBN 951-764-6941, Lappeenranta.
- Koban, E., Keser, H. (2010). *Dış Ticarete Lojistik*, Ekin Kitapevi, Bursa.
- Küçüksolak, B.T. (2006). *Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Eğitimi*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Lambert D.M, Stock J.M, Ellram L.M., (1998). *Fundamentals Of Logistics Management*, Mc.Graw Hill Higher Education, Berkshire.
- Larch, M.(2007). “The Multinationalization Of The Transport Sector”, *Journal of Policy Modeling*, Cilt: XXIX/3, 397-416.
- Liping, Z., Xubiao, Y. (2011). “Study On The Relationship Between Shanghai Air Logistics And International Trade”, *Journal of System and Management Sciences*, Cilt: I/2, 69.

- Lipsey, G. R. (1999). "The Theory of Customs Unions", *Trading Blocks Alternative Approaches to Analyzing Preferential Trade Agreements*, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 119-123.
- Milli Eğitim Bakanlığı (2008). *Muhasebe Finansman Dış Ticarete Ödeme Şekilleri*, Ankara.
- Mentzer, J., T., DeWitt, W., Keebler, J., S., Min, S., Nix, N., W., Smith, C., D., Zacharia, Z., G. (2001). "Defining Supply Chain Management", *Journual Of Business Logistics*, Cilt: XXII/2, 1-25.
- Öztürk, N. (2009). *Dış Ticaret Kuram Politika Uygulama*, Palme Yayıncılık, Ankara.
- Razzaque, M. (1997). "Challenges To Logistics Development; The Case Of A Third World Country Bangladesh" *İnternational Journal Of Physical Distribution And Logistics Management*. Cilt: 27, 24-26.
- Sarı, A., Demir, H. (2016). *Gümrük İşlemlerine Giriş*, Gökçe Yayınevi, Denizli.
- Saatçioğlu, C. (2006). *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, Türkiye- Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitapevi, Ankara.
- Seyidoğlu, H. (2001). *Uluslararası İktisat*, Güzem Yayınları, İstanbul.
- Soğuk, H. (2002). *Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri*, İKV Yayınları, İstanbul.
- Stock, J. R. (1997). "Applying Theories From Other Disciplines to Logistics", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Cilt: XXVII/9-10, 515-539.
- Stock, J. R, Lambert, D.M. (2001). *Strategic Logistics Management*, Homewood, Irwin.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics (Third Edition)*, Taylor & Francis Group, New York.
- Tan, K.C., Kannan, V.R. ve Handfield, R.B. (1998). "Supply Chain Management: Supplier Performance And Firm Performance", *International Journal of Purchasing and Material Management*, Cilt: XXXIV/3, 2-9.
- Tanyaş, M., Baskak, M. (2006). *Üretim Planlama ve Kontrol*, İrfan Yayıncılık, İstanbul.
- Tanyaş, M. (2009). *Akademi Lojistik: Lojistik Kavram ve Terimleri Rehber Kitabı*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, Mersin.
- Taşkın D. (2016). Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum, *Eastern Geographical Review*, 135.
- Tek, Ö. B., Özgül, E. (2008). *Modern Pazarlama İlkeleri (3.Baskı)*, Birleşik Matbaacılık, İzmir.

- Timur, N. (1988). *Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu*, Evyap A.S. Artema Armatür Grubu ve Dasa- Dağıtım ve A.Ş.'deki İnceleme, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları, 3-256.
- TOBB (1993). *Ulaştırma Kurulu Raporu*, Ankara.
- Tokol, T. (1998). *Pazarlama Yönetimi*, Vipaş, 8.Baskı, Bursa.
- Toomey, J. W. (1996). *MRP II: Planning for Manufacturing Excellence*, Chapman & Hall, New York.
- Tunç, H., Kaya, M. (2016). "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, Cilt: VII/14, 58-65.
- Utkulu, U., Aydemir, İ., Özken, A., Yılmaz, M. (2009). *Türkiye'de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması Teoriden Pratiğe*, 2. Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Ülgen, G. (2004). *İktisat Bilimine Giriş*, Der Yayınları, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 2. Basım, İstanbul.
- Wang, L. (2005). "International Trade and Modern Logistics", *Finance Teaching and Research*, Cilt: I, 30-31.
- Waters, D. (2003). *Logistics An Introduction to Supply Chain Management*, (Edited by Donald Waters), Palgrave Macmillian, New York.
- Went, R. (2001). "Küreselleşme Neoliberal İddialar Radikal Yanıtlar", (çev. Emrah Dinç), Yazın Yayıncılık.
- Yang, C. C. (2008). "Relationships Between International Trade and International Logistics in China", *International Business*, Cilt: I, 8-16.
- Yıldırım, E. ve Dura, C. (2007). "Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri Konusundaki Literatüre Bir Bakış", *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Kayseri, 146.
- Zhang, B. Y. (2009). "A Study on the Influence of Logistics on the Import and Export Trade in China", *Journal of International Trade*, Cilt: I, 9-18.
- Zhaofang, C. ve Qiang, W. (2010). "Air Logistics and International Trade: Evidence from China", *Journal of International Trade*, Cilt: XXXVI/5, 19-24.

Ders Notu

Sarı, A. (2018). *Dış Ticaret Teknikleri*, Pamukkale Üniversitesi İ.İ.B.F.

Çevrimiçi Kaynaklar

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (2019a)

<https://www.asirt.org/safe-travel/road-safety-facts/> (12.12.2019).

<https://cevresehgostergeler.csb.gov.tr/> (11.03.2020).

www.csb.gov.tr (20.04.2020).

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı

<https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>
(12.12.2019).

E-Ticaret Bilgi Platformu, (2020) www.eticaret.gov.tr. (03.11.2020).

Güler, A. (2020). Lojistik Sektörü Raporu 2019, www.utikad.org.tr (10.02.2020).

Gürlelel, C. (2018). Dünya Ticareti Büyümeye Başladı, www.tim.org.tr (10.02.2020).

Hepaktan, C, E., “Türkiye’nin Dönüşüm Sürecinde Dış Ticaret Politikaları”, 2. Ulusal İktisat Kongresi, Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü, İzmir, http://www.deu.edu.tr/userweb/iibf_kongre/dosyalar/hepaktan.pdf, (05.12.2019).

Karagülle, Ö. A. (2019). “Avrupa Birliği Ulaşım Ağları (TEN-T) ile Türkiye Üzerinden Geçen Ulaşım Ağlarının Değerlendirilmesi”, V. *International Caucasus-Central Asia-Foreign Trade And Logistics Congress*, İstanbul. (www.ulk.ist, (20.03.2020).

Koçarlan, O. (2019). Dış Ticarete Lojistik, <https://www.disticaretajansi.com/disticarete-lojistik/> (26.08.2019).

Laussel, D., Riezman, R. (2006). “Fixed Transport Costs And International Trade”, *ResearchGate*, https://www.researchgate.net/publication/46450706_Transport_Costs_and_International_Trade

Okur, M. (2020). Uygur Akademisi, <https://akademiye.org/> (11.09.2020).

Seymen, D. (2020). <https://debis.deu.edu.tr/userweb/dilek.seymen/dosyalar/amac%20arac1.pdf>
05.05.2020).

SlidePlayer, (2020: 1-16). <https://slideplayer.biz.tr/slide/10662970/>, (05.05.2020).

THE WORLD BANK, (2020a). <https://datacatalog.worldbank.org>, (10.02.2020).

THE WORLD BANK, (2020b). (<https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>, (12.02.2020).

Transport Logistics Shared Solutions to Common Challenges. OECD Publication, Paris, 2002, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/02logisticse.pdf>
(01.01.2020).

TUSİAD, (2012). “Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları”, *TUSİAD*, www.tusiad.com, (23.04.2019).

TÜİK, (2020a). <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104>.

Üzülmez, H. (2008). Sadece Sanayiciye Değil, Şehrimize Katkı Sağlayacak, *Lonca Dergisi*, *Konya Sanayi Odası*, <http://www.kso.org.tr> (04.10.2020).

WTO, (2020a). <https://data.wto.org>, (10.02.2020).

WTO, (2020b). <https://data.wto.org>, (10.02.2020).

UTİKAD, (2020a). www.utikad.org.tr (05.02.2020)

Yüksek Öğretim Kurumu Web Sitesi (2020).

<https://yokatlas.yok.gov.tr/lisans-bolum.php?b=10824> (05.05.2020).

Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi Web Sitesi (2020)

<https://www.botas.gov.tr/Sayfa/dogal-gaz-ve-petrol-boru-hatları-haritasi/168#gallery> (05.05.2020).

Bundesregierung Web Sitesi (2020)

<https://www.bundesregierung.de/> (11.03.2020).

Demirören Haber Ajansı Web Sitesi (2020)

<https://www.dha.com.tr/son-dakika/dunya-ticaretinin-yuzde-83u-deniz-tasimaciligi-ile-yapiliyor/haber-1675770> (17.01.2020).

Ekonomist Web Sitesi (2020)

<https://www.ekonomist.com.tr/kapak-konusu/lojistikte-yeni-usler-geliyor.html> (17.01.2020).

United States Environmental Protection Agency Web Sitesi (2020)

<https://www.epa.gov/> (11.03.2020).

Borusan Lojistik Web Sitesi (2020)

<https://www.etasimacilik.com/> (17.01. 2020).

Hürriyet Haber Web Sitesi (2020)

<https://www.hurriyet.com.tr/> (30.10.2020).

The Moscow Times Web Sitesi (2020)

<https://www.themoscowtimes.com/> (11.03.2020).

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Web Sitesi (2020)

risk.gtb.gov.tr/ (05.12.2019).

Council Of Supply Chain Management Professionals Web Sitesi

<https://cscmp.org/>, (23.10.2019).

Lojiport Web Sitesi

www.lojiport.com, (2020a). (30.08.2020).

Değirmenci Dergisi Web Sitesi

www.millermagazine.com/disticarette-lojistik-onemi-ve-lojistik-altyapisinin-planlanmasi/.html (06.02.2020).

ÖZ GEÇMİŞ

KİMLİK BİLGİLERİ

Adı Soyadı : Ümmü AKAN
Doğum Yeri : Bekilli/DENİZLİ
Doğum Tarihi : 11.03.1992
E-posta : ummuakan92@gmail.com

EĞİTİM BİLGİLERİ

Lise : Bekilli Atatürk Lisesi
Lisans : Pamukkale Üniversitesi
Yüksek Lisans : Pamukkale Üniversitesi
Yabancı Dil ve Düzeyi : Yökdil, 60.

ARAŞTIRMA ALANLARI : Dış Ticaret, Lojistik.