



**T.C.  
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
İK-YL-2009-0003**

**TÜRKİYE'DE LOJİSTİK HİZMETLERİNİN  
GELİŞİMİNİN İHRACAT ODAKLI BÜYÜMEYE  
ETKİLERİ**

**HAZIRLAYAN  
Erhan IŞIK**

**TEZ DANIŞMANI  
Yrd. Doç. Dr. İsmet ATEŞ**

**AYDIN-2009**

**T.C.  
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
İK YL 2009 0003**

**TÜRKİYE'DE LOJİSTİK HİZMETLERİNİN  
GELİŞİMİNİN İHRACAT ODAKLI BÜYÜMEYE  
ETKİLERİ**

**HAZIRLAYAN  
Erhan IŞIK**

**TEZ DANIŞMANI  
Yrd. Doç. Dr. İsmet ATEŞ**

**AYDIN-2009**

**T.C.**  
**ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**  
**AYDIN**

İktisat Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı öğrencisi Erhan IŞIK tarafından hazırlanan Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri başlıklı tez, 30.07.2009 tarihinde yapılan savunma sonucunda aşağıda isimleri bulunan jüri üyelerince kabul edilmiştir.

<b><u>Unvanı, Adı ve Soyadı</u></b> :	<b><u>Kurumu</u></b> :	<b><u>İmzası:</u></b>
(Başkan).....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

Jüri üyeleri tarafından kabul edilen bu yüksek lisans tezi, Enstitü Yönetim Kurulunun .....sayılı kararıyla (Tarih) tarihinde onaylanmıştır.

Unvanı, Adı Soyadı  
Enstitü Müdürü

**Bu tezde görsel, işitsel ve yazılı biçimde sunulan tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uyularak tarafımdan elde edildiğini, tez içinde yer alan ancak bu çalışmaya özgü olmayan tüm sonuç ve bilgileri tezde kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.**

Adı Soyadı : Erhan IŞIK

İmza :

**YAZAR ADI-SOYADI: Erhan IŞIK**

**BAŞLIK: Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyüme Etkileri**

## **ÖZET**

Bu çalışmada lojistik hizmetlerdeki gelişmelerin ihracat odaklı büyüme üzerinde etkisinin olup olmadığının araştırılması için, birinci bölümde; konunun teorik geçmişi araştırılmıştır. Teorik geçmiş oluşturulduktan sonra lojistik ve lojistik hizmetler hakkında temel bilgilere yer verilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde lojistik hizmetlerin ve sektörünün gelişim süreci, önce küresel çapta ve daha sonra Türkiye örneğinde incelenmeye çalışılmıştır. Üçüncü bölümde ise Türkiye’nin dış ticaret hacmi yıllar itibariyle incelenerek lojistik – ihracat – ekonomik büyüme arasında kurulacak olan ekonometrik model için temel oluşturulmaya çalışılmıştır. Oluşturulan bu temel üzerine ekonometrik model uygulanmaya çalışılmış ve elde edilen bulgular yorumlanmıştır. Sonuç olarak lojistik sektörü ile ihracat arasında kısa dönem aralığında bir ilişki kurulamamış, fakat uzun dönemde lojistik sektöründen ihracata doğru Granger nedensellik ilişkisi bulunmuştur. Ayrıca lojistik sektörü gelirleri ile sanayi üretim endeksine doğru tek yönlü ve gayri safi milli hasıla arasında çift yönlü bir nedensellik ilişkisi bulunmuştur. Sonuç olarak lojistik sektörü ile ihracata dayalı ekonomik büyüme arasında uzun dönemde dolaylı olarak Granger nedensellik ilişkisi kurulmuştur.

## **ANAHTAR SÖZCÜKLER**

Türkiye’de lojistik gelişmeler, lojistik - ihracat – büyüme ilişkisi.

**NAME and SURNAME: Erhan IŞIK**

**TITLE:** The Effects of the Development in Logistics Services on Export Led Growth in Turkey

### **ABSTRACT**

The effects of the development in logistics services on export led growth are investigated in this study. Theoretical background is stated in first chapter. Then, the basic information on logistics and logistics services are given. The development process in logistics services and the sector are investigated in the global scale then, Turkey scale in second chapter. The econometrical base of the relations between logistics-export and economic growth is set by examining the Turkish foreign trade volume by years. Econometrical analysis has done on this database. The findings derivated from the analysis are annotated. In conclusion, no relation can be found between logistics sector and export in short run but, in long run a Granger casuality relation from logistics sector to export is found. In addition, a Granger casuality relation between logistics sector and export led growth is found in long run.

### **KEYWORDS**

The development of logistics in Turkey, logistics – export – growth relations.

## ÖNSÖZ

Eğitim – öğrenim hayatım boyunca bana olan güvenlerini hiç kaybetmeyen, iyi bir eğitim ve öğrenim almam için ellerinden gelen tüm maddi ve manevi imkânları benim için kullanmakta tereddüt bile etmeyen sevgili aileme, bana iyi bir gelecek sağlamak için göstermiş oldukları özveriden dolayı çok teşekkür ediyorum. Ayrıca lisans ve yüksek lisans öğrenimim boyunca hep yanımda olan ve bir ömür yanımda olmasını istediğim Ceren ÖZBİLGİLİ'ye ve sağladıkları lojistik destek için ailesine ayrıca teşekkür ediyorum. İnsanların hayatları boyunca elde ettikleri başarılarında, birlikte çalıştıkları insanların önemli bir faktör olduğunu düşünüyorum. Bu nedenle yüksek lisans tezi konusunda kendisiyle çalışmak isteğimi geri çevirmeyerek, bilgi ve tecrübesini benimle paylaşan, sadece bir danışman hoca olarak değil iyi bir ağabey gibi hayata dair ipuçları veren, değerli hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. İsmet ATEŞ'e ve bölümdeki diğer hocalarıma çok teşekkür ediyorum. Son olarak yüksek lisans öğrenimim süresince, Nazilli'deyken evinin kapılarını bana açarak, beni misafir eden değerli arkadaşım Mustafa YAVUZYİĞİT'e çok teşekkür ederim.

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	i
ABSTRACT .....	ii
ÖNSÖZ .....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
EKLER LİSTESİ.....	vii
TABLolar LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	ix
KISALTMALAR LİSTESİ.....	x
GİRİŞ .....	1
1. BÖLÜM: KONU İLE İLGİLİ YAPILMIŞ ÖNCEKİ BİLİMSEL ÇALIŞMALAR VE GENEL TANIMLAR .....	2
1.1. KONU İLE İLGİLİ YAPILMIŞ ÖNCEKİ BİLİMSEL ÇALIŞMALAR .....	2
1.2. GENEL TANIMLAR.....	10
1.2.1. Lojistik .....	10
1.2.2. Lojistik Yönetimi.....	13
1.2.3. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı.....	14
1.2.4. 3.Parti Lojistik (3PL) .....	15
1.2.5. 4. Parti Lojistik (4PL) .....	15
1.2.6. Lojistik Hizmetler.....	15
1.2.6.1. Temel Lojistik Hizmetler.....	15
1.2.6.1.1. Sipariş .....	16
1.2.6.1.2. Stok Yönetimi.....	16
1.2.6.1.3. Depolama .....	17
1.2.6.1.4. Taşımacılık (Ulaştırma) .....	17
1.2.6.1.4.1. Karayolu Taşımacılığı.....	18
1.2.6.1.4.2. Demiryolu Taşımacılığı.....	19
1.2.6.1.4.3. Denizyolu Taşımacılığı .....	20
1.2.6.1.4.4. Havayolu Taşımacılığı .....	20
1.2.6.1.4.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	20
1.2.6.2. Destekleyici Lojistik Hizmetler.....	21
1.2.6.2.1. Müşteri Hizmetleri.....	21



1.2.6.2.2. Satınalma.....	22
1.2.6.2.3. Üretim Planlama ve Kontrolü .....	22
1.2.6.2.4. Ambalajlama .....	23
1.2.6.2.5. Elleçleme.....	23
1.2.6.2.6. Tahmin (Talep / Satış Tahmini) .....	24
1.2.6.2.7. Gümrükleme.....	24
1.2.6.2.8. Sigortalama.....	25
1.2.7. Freight Forwarder (Taşıma İşleri Organizatörleri).....	25
1.2.8. Lojistik Üs.....	25
2. BÖLÜM: LOJİSTİK HİZMETLERDEKİ GELİŞMELER .....	26
2.1. DÜNYADA LOJİSTİK HİZMETLERDEKİ GELİŞMELER .....	26
2.2. TÜRKİYE’DE CUMHURİYET DÖNEMİ LOJİSTİK HİZMETLERDEKİ GELİŞME.....	43
2.2.1. 1923 – 1979 İthal İkameci Ekonomik Büyüme Dönemi .....	44
2.2.1.1. Karayollarının Gelişimi .....	44
2.2.1.2. Demiryollarının Gelişimi .....	49
2.2.1.3. Denizyollarının Gelişimi.....	51
2.2.1.4. Havayollarının Gelişimi.....	57
2.2.2. 1980 Sonrası Dışa Açık, İhracata Dayalı Ekonomik Büyüme Dönemi..	59
2.2.2.1. Karayollarının Gelişimi .....	60
2.2.2.2. Demiryollarının Gelişimi .....	62
2.2.2.3. Denizyollarının Gelişimi.....	66
2.2.2.4. Havayollarının Gelişimi.....	68
2.2.2.5. Boru Hatlarının Gelişimi.....	70
2.2.3. Diğer Gelişmeler.....	72
3. BÖLÜM: 1980 SONRASI DÖNEMDE TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET HACMİNDEKİ GELİŞME VE LOJİSTİK HİZMETLERİN İHRACAT ODAKLI BÜYÜME İLE İLİŞKİSİ .....	75
3.1. DIŞ TİCARET .....	75
3.1.1. İthalat .....	78
3.1.2. İhracat .....	81
3.2. EKONOMİK BÜYÜME .....	83
3.3. LOJİSTİK, İHRACAT VE BÜYÜME ARASINDAKİ İLİŞKİ.....	85
SONUÇ .....	91

KAYNAKÇA.....	94
EKLER.....	101
ÖZ GEÇMİŞ.....	108

**EKLER LİSTESİ**

Ek 1: 1947 – 2007 yılları arası Türkiye'nin dış ticareti .....	101
Ek 2: Türkiye'nin dönemler itibariyle ihracat, ulaştırma gelirleri ve sanayi üretim endeksi. ....	103
Ek 3: Yıllar itibariyle Türkiye'nin milli geliri ve ulaştırma sektörü yatırımları .....	104
Ek 4: Türkiye'nin dönemler itibariyle GSMH, ihracat ve ulaştırma gelirleri TL .....	105
Ek 5: Yıllar itibariyle Türkiye'nin GSMH'si (milyon TL). ....	107

## TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1: Sabit cinslerine göre devlet ve il karayolları uzunluğu (1923 – 1978).....	44
Tablo 2.2: Karayolu motorlu taşıt sayısı (1923-1978).....	47
Tablo 2.3: Demiryolu ulaştırmasında sağlanan gelişmeler (1930-1960).....	50
Tablo 2.4: 1923-1995 yılları arasında demiryollarında yük trafiğinin gelişimi.....	51
Tablo 2.5: 5 yıllık kalkınma planları çerçevesinde ulaştırma yatırımlarının dağılımı (%) .....	51
Tablo 2.6: Yıllar itibariyle deniz taşıt araçları türleri (18 ve yukarı gross tonluk). ....	52
Tablo 2.7: Yurtiçi yük taşımacılığında yüklerin taşıma sitemleri arasındaki dağılımı...	56
Tablo 2.8: Havayollarında yolcu ve yük taşımacılığı (1939-1945).....	57
Tablo 2.9: Karayolu yük taşımacılığının sağladığı döviz getirisi.....	60
Tablo 2.10: Beş yıllık kalkınma planları çerçevesinde ulaştırma yatırımlarının dağılımı (%) .....	61
Tablo 2.11: Yurtiçi yük taşımacılığında yüklerin taşıma sitemleri arasındaki dağılımı.	62
Tablo 2.12: Demiryolu ağının mevcut durumu (km).....	63
Tablo 2.13: 1999-2008 yılları arasındaki Türk deniz ticaret filosu gemi sayıları.....	67
Tablo 2.14: Taşıma modlarına göre Türkiye'nin dış ticaret taşımaları (%)......	67
Tablo 2.15: 2006-2008 yılları arasındaki kargo trafiği (ton). ....	69
Tablo 3.1: 1923 – 1946 yılları arası Türkiye'nin dış ticareti. ....	80
Tablo 3.2: Model 1 için birim kök testi sonuçları .....	87
Tablo 3.3: Model 1 için ekonometrik model tahmini sonuçları. ....	88
Tablo 3.4: Model 1 için Granger nedensellik testi sonuçları .....	88
Tablo 3.5: Model 2 için birim kök testi sonuçları .....	89
Tablo 3.6: Model 2 için ekonometrik model tahmini sonuçları. ....	89
Tablo 3.7: Model 2 için Granger nedensellik testi sonuçları .....	90

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1: Lojistik hizmetler ve uluslararası ticaret döngüsü .....	29
Şekil 2.2: Konteyner kullanımından önce taşımacılık .....	35
Şekil 2.3: Konteyner kullanımından sonra taşımacılık .....	35
Şekil 2.4: Yıllar itibariyle Türkiye’de karayolları uzunluğu .....	45
Şekil 2.5: Yıllar itibariyle Türkiye’de yapılarına göre yolların uzunluğu (km).....	46
Şekil 2.6: Yıllar itibariyle Türkiye’de motorlu taşıt sayıları .....	48
Şekil 2.7: 1950-1993 yılları yük taşıma payları .....	48
Şekil 2.8: Yıllar itibariyle gemi tonajları toplamı.....	55
Şekil 2.9: Yıllar itibariyle havayollarında taşınan yük miktarları (1939-1945) .....	58
Şekil 2.10: 1939-1945 yılları arasındaki havayolları taşımacılığındaki % değişim .....	59
Şekil 2.11: 1996-2005 yılları arasında karayolu ile taşınan yük miktarı ve sağladığı döviz getirisi. ....	61
Şekil 2.12: Türkiye’nin mevcut demiryolu ağı. ....	63

## KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AR-GE	: Araştırma - Geliştirme
AO	: Anonim Ortaklığı
BI	: Business Intelligence -İşletme Zekâsı
BOTAŞ	: Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BTC	: Bakü – Tiflis - Ceyhan
CGE	: Computable General Equilibrium -Hesaplanabilir Genel Denge
CLM	: Council of Logistics Management -Lojistik Yönetimi Konseyi
CRM	: Customer Relationship Management -Müşteri İlişkileri Yönetimi
CSCMP	:Council Of Supply Chain Management Professionals –Tedarik :Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi
DTO	: Deniz Ticaret Odası
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
ECAC	:European Civil Aviation Conferance –Avrupa Sivil Havacılık :Konferansı
ERP	:Enterprise Resource Planning –Kurumsal Kaynak Planlaması
EUROCONTROL	:The European Organisation For The Safety Of Air Navigation - :Avrupa Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı
FIFO	: First In First Out (İlk Giren İlk Çıkar)
GBOK	: Gümrük Birliği Ortak Komitesi
GİK	: Gümrük İşbirliği Komitesi
GPS	: Global Positioning System –Küresel Konumlandırma Sistemi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GT	: Gross Ton
ICAO	:International Civil Aviation Organization –Uluslararası Sivil :Havacılık Teşkilatı
IMO	:International Maritime Organization -Uluslararası Denizcilik :Teşkilatı
I-O	: Input – Output –Girdi - Çıktı
JAA	: Joint Aviation Authorites -Havacılık Otoriteleri Birliği
İGEME	: İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi

JIT	: Just In Time –Tam Zamanında
KM	: Kilometre
LIFO	: Last In First Out -Son Giren İlk Çıkar
M <sup>3</sup>	: Metreküp
MÖ	: Milattan Önce
MRP	: Materials Requirement Planning –Malzeme İhtiyaç Planlaması
MRP II	:Manufacturing Resource Planning –Üretim Kaynakları :Planlaması
OECD	:Organization for Economic Co-operation And Development - :Ekonomik Kalkınma Ve İşbirliği Örgütü
OGT	: Ortak Gümrük Tarifesi
REIHMS	: The Regional Economic Impact Model for Highway Systems - :Otoyol Sistemleri İçin Bölgesel Ekonomik Etki Modeli
RO-RO	: Roll On Roll Off
SCM	: Supply Chain Management -Tedarik Zinciri Yönetimi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TDİ	: Deniz Ticaret Örgütü
TEU	: Twenty Food Equivalent Unit
THY	: Türk Hava Yolları
TL	: Türk Lirası
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TRACEA	: Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru
TREDIS	:Transportation Economic Development Impact System - :Taşımacılığın Ekonomik Gelişmeye Etkisi Sistemi
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜSİAD	: Türkiye Sanayici Ve İşadamları Derneği
UAP	: Ulaştırma Ana Planı
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret Ve Kalkınma Konferansı
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
VB	: Ve Benzeri
YİD	: Yap İşlet Devret
3PL	: Üçüncü Parti Lojistik

4PL : Dördüncü Parti Lojistik



## GİRİŞ

Lojistik sektörü, insanların günlük yaşantılarını devam ettirirken farkında olmadıkları, fakat insanların yaşantılarını devam ettirirken ihtiyaç duydukları, nefes almak için kullandıkları hava hariç, her şeyin ihtiyaç sahibine ulaşmasında çok önemli bir yere sahiptir. İçilen sudan, alınan otomobil lastiğine, gidilen yurtdışı seyahatine kadar her alanda lojistik hizmetler hayatı kolaylaştırmaktadır. Bu kadar geniş bir yelpazede hizmet sunan lojistik sektörü özellikle ticarete ve en çok da dış ticarete önem kazanmaktadır.

Hayatı kolaylaştırdığını belirttiğimiz lojistik sektörü dış ticaretin yapılmasını mümkün kılar. Ulaştırma hizmetlerinde sağlanan hızlilik, taşınan, depolanan ve diğer lojistik hizmetlere maruz kalan ürünlerin korunması, yapısının bozulmadan muhafaza edilmesi ve tüm bunlardan daha önemlisi verilen hizmetlerden ötürü duyulan güvenin artması gibi unsurların ihracatı etkilediği düşünülmektedir. Bu düşünce, yapılan bu çalışmanın temelini oluşturmaktadır.

Yapılan bu çalışma ile, lojistik sektöründe sunulan hizmetlerde ortaya çıkan gelişmelerin, Türkiye'nin ihracatı üzerinde iyileştirici bir etkisinin olup olmadığı ve ihracata dayalı ekonomik büyüme ile lojistik sektöründe ortaya çıkan gelişmeler arasında bir bağlantının olup olmadığı ortaya konulmak istenilmektedir.

Yukarıda bahsedilen konular çerçevesinde birinci bölümde konu ile ilgili olduğu düşünülen, daha önce yapılmış çalışmalar ile bir teorik geçmiş oluşturulacaktır. Daha sonra lojistiğin tanımı yapılarak lojistik sektörü ile ilgili temel bilgilere yer verilerek konu ile ilgili ön bilgi oluşturulmaya çalışılacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, lojistik sektörünün tarihsel gelişim süreci ve sektörün Türkiye'de göstermiş olduğu gelişim süreci sırasıyla açıklanmaya çalışılacaktır.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde, Türkiye'nin dış ticaret hacmindeki ve özellikle ihracat miktarındaki değişimlere kısaca değinildikten sonra bir ekonometrik model ile lojistik sektöründeki gelişmelerin ihracat odaklı ekonomik büyüme üzerinde etkisi araştırılacak ve elde edilen sonuçlar yorumlanacaktır.

# 1. BÖLÜM: KONU İLE İLGİLİ YAPILMIŞ ÖNCEKİ BİLİMSEL ÇALIŞMALAR VE GENEL TANIMLAR

Çalışmanın birinci bölümü, iki ana alt bölümden oluşturulacaktır. Birinci ana alt bölümde daha önce bu alanda yapılmış olan bilimsel çalışmalara yer verilecektir. Böylece konunun teorik alt yapısı oluşturulmaya çalışılacaktır. İkinci ana alt bölümde ise; konu ile ilgili genel tanımlara yer verilerek konunun kavramsal alt yapısı oluşturulmaya çalışılacaktır.

## 1.1. KONU İLE İLGİLİ YAPILMIŞ ÖNCEKİ BİLİMSEL ÇALIŞMALAR

Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi, ihracat ve büyüme ilişkisi üzerine yapılmış farklı çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmaların odaklandıkları konular temelde birbirine benzer olsalar da konuyu ele alış bakımından ve araştırma yöntemleri bakımından farklılıkları sözkonusudur.

Çalışmanın bu kısmında, lojistik sektörünün gelişimi ve ihracata dayalı büyüme konuları üzerine yapılmış önceki çalışmaların bir kısmından kronolojik sıra ile bahsedilecektir. Bu bağlamda yapılmış olan çalışmalar aşağıda sıralanmıştır.

Öztermiyeci (1993), tarafından yapılan “*Havayolu Taşımacılığı*” isimli çalışmada; taşımacılığın tanımı yapılarak, tarihsel gelişim süreci içinde kapsamı ve çeşitleri irdelenmiş ve bu bağlamda Türk taşımacılık sektörünün yapılanması içinde havayolu taşımacılığının gelişimi, yapısı, Türkiye’deki ve dünyadaki örnek uygulamaları ortaya konarak, havayolu taşımacılığının gelişimine yönelik yeni uygulamalar nelerdir onlardan bahsedilmiştir.

Günsoy (1994), tarafından yapılan “*Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemlerarası Öncelik Sorunu ve Türkiye Uygulaması*” isimli çalışmada; Türkiye’nin ulaştırma politikaları ele alınarak alt sistemlerin kullanımında etkinliğin sağlanma derecesi araştırılmıştır. Bu bağlamda ulaştırma sektörü ve ulaştırma alt sistemlerinin genel yapısı ayrıntılı bir biçimde incelenmiştir. Çalışmanın detaylandırılması aşamasında ise, Türkiye’de o döneme kadar uygulanmış olan ulaştırma politikaları irdelenmiş ve bu politikalar gözönüne alınarak değerlendirmeler yapılmıştır.

Mızırak (1995), tarafından yapılan, “*Türkiye’nin Dış Ticaretinde 1980 Sonrası Dönemde Meydana Gelen Değişimin Ekonometrik Analizi (1973-1992)*” isimli

çalışmada; 1980 Ekonomik İstikrar Kararları'nın alınmasıyla birlikte yeni bir sanayileşme stratejisinin ortaya çıkışı ve bunun sonucu olarak dış ticaret alanında meydana gelen değişimlerin nedenleri, yansımaları ve sonuçları değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda elde edilen bulgular ışığında 1980 sonrası dış ticarete görülen yapısal değişme ekonometrik modeller aracılığı ile test edilmiştir. Bu bağlamda 1980 öncesi ve sonrası dönemlere ilişkin dış ticaretin yapısal farklılıkları ortaya konulmuştur.

Özbek (1999), tarafından yapılan, “*Dış Ticaret Hadlerinin Gelişimi ve Türkiye Üzerine Bir Uygulama*” isimli çalışmada; dış ticaret hadlerinin Singer- Prebisch tezi çerçevesinde gelişmiş ülkeler aleyhine gelişip gelişmediği Türkiye baz alınarak incelenmiştir. Çalışmanın analiz kısmında 1969-1998 yıllarına ait veriler kullanılarak Türkiye için dış ticaret hadleri trend analizi ve gelir etkisi hesaplanmıştır. Bu trend analizleri ışığında geleceğe yönelik öngörüler yapılmıştır.

Keskin (2001), tarafından yapılan “*Türkiye’deki İhracatın Milli Gelir Üzerindeki Etkisi:1980 Sonrası Dönem ve Uygulamalı Bir Araştırma*” isimli çalışmada; Türkiye’de 1980 sonrası dönemde dış ticaret politikasında görülen, dışa dönüklük- ihracata yönelik değişim çerçevesinde ihracatta meydana gelen değişmelerin milli geliri ne yönde ve nasıl etkilediği araştırılmıştır. Bu etki araştırılırken nedensellik analizleri ve koentegrasyondan yararlanılmıştır. Araştırma sonucunda, söz konusu dönemde ihracat ve milli gelir arasında uzun dönemli bir ilişki olduğu ve aynı zamanda milli gelirdeki artışların ihracatta meydana gelen artışlardan kaynaklı olduğu saptanmıştır. Sonuç olarak ihracat ile milli gelir arasında teorinin öngördüğü ilişkinin ampirik olarak doğrulandığından bahsedilmiştir.

Zortuk (2002), tarafından yapılan “*Gümrük Birliği Sonrası Türkiye’nin Dış Ticaretinin Ekonometrik Analizi*” isimli çalışmada; Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasında 1 Ocak 1996 yılında imzalanan Gümrük Birliği anlaşmasının Türkiye ekonomisinde, özellikle Türkiye’nin dış ticaretinde ne gibi değişimlere neden olduğundan bahsedilmektedir. Bu bağlamda, anlaşma tarihine kadar olan dönemdeki dış ticaret verileri incelenmiş ve 1 Ocak 1996’dan itibaren dış ticarete yaşanan değişimler gözlemlenmiştir. Yapılan ekonometrik analizler sonucunda Türkiye’nin Gümrük Birliği anlaşmasıyla beraber dış ticarete AB’ye yöneldiği, anlaşma sonrası dönemde ticaret yaratıcı etkilerin gözlemlendiği ve Türkiye ile AB ülkeleri arasındaki ticaret hacminde gözle görülür bir artışın yaşandığı sonucuna ulaşıldığından bahsedilmiştir.

Altuntuğ (2003), tarafından yapılan “*Avrupa Birliği Genişleme Sürecinin Türkiye’nin Dış Ticaretine Etkileri*” isimli çalışmada; AB’de yaşanan genişleme hareketinde Türkiye’nin yeri ve yaşanan genişlemenin Türkiye’nin dış ticaretine nasıl etki ettiği araştırılmıştır. Araştırmada Türkiye’nin dış ticaretinin lehine ve aleyhine seyreden durumlar irdelenmiştir. Her iki duruma yönelik ne gibi yaklaşımlar geliştirileceği ve dış ticarete başarının nasıl yakalanacağı hususları üzerinde durulmuştur.

Nalçakan (2003), tarafından yapılan “*Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model ile Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi(1980-2000 Dönemi)*” isimli çalışmada, Türkiye ulaştırma sektörü içinde demiryolu taşımacılığının öneminden söz edilmiştir. Bu bağlamda, ulaştırma ve taşımacılık sektörlerinin tanımı, tarihsel gelişimi, ekonomik boyutu ve sektör içinde demiryolu taşımacılığının payına değinilmiştir. Türkiye’nin demiryolu yük taşıma talebi ekonometrik modeller aracılığıyla analiz edilmiş ve demiryolu taşımacılığının potansiyeli değerlendirilmiştir. Türkiye’de demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına alternatif teşkil ettiği sonucuna ulaşılmış ve kaynak ve gereksinmelere uygun, hizmet kalitesi yüksek bir demiryolu taşımacılığı gerçekleştirildiğinde yıllardan beri uğranılan kayıpların azaltılması yönünde önemli bir adım atılmış olacağı kanısına varılmıştır.

Akçay (2005), tarafından yapılan “*Lojistikte Demiryolu Taşımacılığının Önemi*” isimli çalışmada; Türkiye’de demiryolu taşımacılığına ilişkin güncel ve geleceğe yönelik sorunların ve gelişmelerin lojistik hizmet veren kuruluşlar ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) bakımından değerlendirilmesine ve demiryollarının lojistik sistem açısından önemine değinilmiştir. Bu önem neticesinde uygulanması gereken yöntemler ve yapılması gereken yeniliklerden bahsedilmiştir.

Ateş (2005), tarafından yapılan “*Türkiye Dış Ticaretinde Gelişmeler ve Yoksullaşan Büyüme (1993-2003)*” isimli çalışmada; Türkiye’de özellikle 1980 sonrası dönemde uygulanan ihracata dayalı büyüme politikalarının etkinliği tartışılmıştır. Bu bağlamda uygulanan politikaların hazırlanma amaçlarına uygun sonuçlar verip vermediği araştırılmıştır. Çalışmanın uygulama bölümünde 1983-2004 dönemlerine ilişkin dış ticaret hadlerinin gelişim süreçleri ve yoksullaşan büyüme yaratıp yaratmadıkları incelenmiştir. Sonuç olarak, etkili politikalar üretebilmek için alınması gereken önlemlerin neler olduğuna değinilmiştir.

Aydın (2005), tarafından yapılan “*Tedarik Zinciri Yönetiminde Stratejik İttifak Olarak Üçüncü Parti Lojistik*” isimli çalışmada, üçüncü parti lojistik hizmeti sağlayan firmaların birer stratejik ittifak ortağı olarak tedarik zinciri içindeki işleyişleri incelenmiştir. Sonuç olarak, tedarik zinciri içindeki işletmelerin lojistik hizmetlerini üçüncü parti lojistik firmalarından sağladığı ve bu ilişkinin stratejik olduğu ortaya konulmuştur. Oluşturulan bu stratejik ittifakın işletmenin ve tedarik zincirinin toplam performansını artırdığından ve değer yarattığından bahsedilmiştir.

Başkan (2005), tarafından yapılan “*1980 Sonrasında Türkiye’nin İhracat Yapısı ve İmalat Sanayinin Rolü*” isimli çalışmada; Türkiye’de ihracata yönelik sanayileşme sürecinde ihracatta meydana gelen değişimin imalat sanayinin 1980’den sonra geçirmiş olduğu değişimi ne ölçüde etkilediği üzerinde durulmuştur. Ayrıca, bu etkilerin makro ve mikro sonuçları değerlendirilmiştir. Temel olarak 1980 öncesi ve 1980 sonrası ihracat yapısı karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve bu farklı iki döneme ait uygulanan farklı sanayileşme stratejilerin başarıları değerlendirilmiştir.

Demir (2005), tarafından yapılan “*Importance of Transportation In Terms of Logistics Management, Eurpeon Unio, And Turkey: Why Does Turkey Not Qualify for Intermodal Principles In Transportation Sector?*” isimli çalışmada; ekonomik, teknolojik ve sosyo-kültürel açıdan değerli, sürekli değişim halindeki dünyamızda ulaştırmanın ve ulaştırma modellerinin önemi vurgulanmıştır. Ülkelerin, insanların ve çevrenin ulaştırma faaliyetlerinden nasıl etkilendikleri, ne gibi faydalar sağladıkları ekonomik ve soysal açıdan uygun ulaştırma sistemlerinin getirdiği artılar araştırılmıştır.

Beritan (2006), tarafından yapılan “*İhracatın Gelişmesinde Lojistiğin Önemi ve Tekstil Sektörüne Uygulaması*” isimli çalışmada; lojistik kavramı ana hatlarıyla ele alınmış ve lojistiğin Türkiye ve Dünyadaki gelişimine, uygulama şekillerine değinilmiştir. Ayrıca, Türkiye’deki lojistik sektörünün yapısı incelenmiştir. Araştırmanın uygulama bölümünde Türkiye ekonomisinin lokomotif sektörlerinden olan tekstil sektörü ve bu sektördeki lojistik uygulamalarına yer verilmiştir. Tekstil sektöründeki uygulamalar değerlendirildiğinde, gelişen lojistik faaliyetlerin uluslararası pazarlarda rekabet gücümüzü artırmada yarar sağladığı ve ihracatımızı önemli derecede etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Buket (2006), tarafından yapılan “*Türkiye’de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi*” isimli çalışmada; Türkiye’de ulaşım sistemlerinin tarihsel gelişimine, mevcut sistemlerin güçlü ve zayıf yanlarına değinilmiştir. Ayrıca, çok modlu taşımacılık kavramına ve onun özellikli bir alt türü

olan kombine taşımacılık kavramına ayrıntılı olarak yer verilmiştir. Bu kapsamda Türkiye'nin kalkınma planları ve AB'ye uyum sürecinde hazırladığı ulaştırma politikaları içerisinde çok modlu taşımacılığının payı irdelenmiştir. Sonuç olarak AB müzakere sürecinde AB ulaştırma politikalarının iyi incelenerek Türkiye'de taşımacılık alanında birçok düzenlemenin getirilmesi ve yatırımlara hız verilmesi gerektiği vurgulanmıştır. AB'deki gibi izdihamı azaltıcı, çevre korumacı, rekabete açık ve tüketiciye en iyi hizmetin sağlanması yönünde çok modlu taşımacılığın geliştirilmesinin öneminden söz edilmiştir.

Demir (2006), tarafından yapılan “*Karayolu Uluslararası Yük Taşımacılığının Durumu Yeni Mevzuatın ve Uluslararası Gelişmelerin Taşımacılık Sektörüne Etkisi*” isimli çalışmada; taşımacılıkta ve lojistik anlayışında meydana gelen gelişmelerin uluslararası alanda yaşanan rekabeti ne ölçüde etkilediğinden, Türkiye'nin bu yarışta nasıl bir ivme kaydettiğinden ve mevzuatta ne gibi gelişmeler olduğundan bahsedilmiştir. Bu bağlamda kombine taşımacılık kavramının giderek artan bir öneme sahip olduğuna dikkat çekilmiş ve Türkiye'nin uluslararası taşımacılık konusunda bölgesel bir güç olma çabasında olduğundan söz edilmiştir.

Erdoğan (2006), tarafından “*Türkiye'nin İhracat Yapısındaki Değişme ve Büyüme İlişkisi: Koentegrasyon ve Nedensellik Testi İlişkisi*” isimli çalışmada; 1923-2004 yılları arasında ihracat ile büyüme arasında uzun dönemli bir ilişkinin olup olmadığı ve aralarında bir nedensellik ilişkisinin bulunup bulunmadığı ekonometrik analizlerle test edilmiştir. Uygulama sonucunda aralarında uzun dönemli bir ilişkinin olduğu sonucuna varılmıştır. Ayrıca, aralarında iki taraflı bir nedensellik ilişkisi olduğu sonucuna da ulaşılmıştır.

Hüseyinzade (2006), tarafından yapılan “*Deniz Taşımacılığının Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü*” isimli çalışmada; öncelikli olarak Türkiye'nin dünya denizcilik sektöründeki yerine ve önemine değinilmiştir. Bu bağlamda gelecek için potansiyellerin neler olduğu ve sektörün ülke kalkınmasına nasıl bir etkide bulunduğu araştırılmıştır. Global bir bakış açısıyla hazırlanan bu çalışmanın denizcilik sektörünün dünya ve ülke ekonomisi içerisindeki önemini anlamak bakımından yararlı olacağını yanı sıra, şehir ve bölge planlamacılığı açısından da konuyla ilgili kimselere çalışmalarında yol göstereceği savunulmuştur.

Mor (2006), tarafından yapılan “*Türkiye'de İhracat, Ekonomik Büyüme ve Yapısal Değişim*” isimli çalışmada; Türkiye'nin ekonomik geçmişi ihracat, ekonomik büyüme ve yapısal değişim açısından incelenmiştir. İhracat, ekonomik büyüme ve

yaşanan yapısal değişimler ayrı ayrı irdelenmiş, 2000’li yıllarda Türkiye’nin “Yeni Ekonomi” bağlamında yeterli gelişme gösteremediği varsayımı altında, Türkiye’nin çağımızın bu yeni dünya düzeninde nerede yer aldığı tartışılmıştır. Bu bağlamda geçmişten günümüze kronolojik bir düzen içerisinde ekonomiyi etkileyen tüm faktörler göz önünde tutularak değerlendirmeler yapılmıştır. Sonuç olarak Cumhuriyet’in kuruluşundan 2005 yılına kadar Türkiye ekonomisinde yaşanan değişim süreci ele alınmıştır.

Yüksel (2006), tarafından yapılan “*Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri*” isimli çalışmada; Hazar Denizi’ne kıyısı olan Orta Asya ve Güney Kafkasya ülkelerinin bağımsızlıklarına kavuşmalarından sonra önem kazanan petrol rezervlerinin dünya pazarlarına Türkiye üzerinden boru hattı ile taşınması ve bunun Türkiye ekonomisi üzerinde yaratacağı etkiler incelenmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, Bakü- Ceyhan ve diğer boru hattı projelerinin Türkiye ekonomisi ve Türkiye’nin Avrasya coğrafyasındaki ekonomik çıkarları bakımından son derece önem taşıdığı kararına varılmıştır. Ayrıca, bu projelerin gerçekleşmesi durumunda sadece vergi geliri, taşıma ücretleri elde etmek, ya da inşaat aşamasında ortaya çıkacak istihdam olanaklarıyla da sınırlı kalınmayacağı, konunun çok daha geniş boyutlara ulaşacağı ve Türkiye’ye sağlayacağı ekonomik kazançların çok daha fazla olacağı hususuna önemle değinilmiştir.

Biçer (2007), tarafından yapılan “*Türkiye’de Ve İstanbul’da Lojistik Faaliyetler: İstanbul’da Lojistik Tesis Geliştirme Projesi Fizibilite Örneği*” isimli çalışmada; Lojistik faaliyetlerin giderek artan bir öneme sahip olduğu düşüncesiyle hareket edilmiş ve lojistik faaliyetlerin gelişimi konusunda Türkiye ve özellikle olarak İstanbul üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu bağlamda İstanbul örneğinden yola çıkılarak sektördeki uygulamalar incelenmiş ve lojistik sektörü bakımından Türkiye’nin durumuna genel bir bakış yapılmıştır.

Bulut (2007), tarafından yapılan “*Türkiye’de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi*” isimli çalışmada; Türkiye’de nakliyecilik, veya depoculuk olarak algılanan lojistik kavramının içeriğinin anlaşılması üzerinde durulmuştur. Yeni dünya düzeninde yaşanan teknolojik gelişmelerinde beraberinde “lojistik” kavramının içeriğinin değiştiğinden ve bilinen taşımacılıktan farklı özellikler taşıdığından bahsedilmiştir. Bu açıdan ele alındığında taşımacılığın yanı sıra bir hizmet yönetimi anlayışını da kapsayan yeni lojistik kavramına yönelik yeni yasal düzenlemeler getirildiğinden söz edilmiştir.

Çetinoğlu (2007), tarafından yapılan “*Türkiye’nin Lojistik Karaköprüsü Olarak Yapılandırılmasında Denizyolu Ulaştırmasının Rolü: Senaryo Yaklaşımı*” isimli çalışmada; tarihsel süreç içinde klasik anlamda yapılan lojistik faaliyetlerin neden modern lojistik yönetimi anlayışı çerçevesinde yapılması gerektiği ve lojistik yönetimini değişime sürükleyen nedenler tartışılmıştır. Günümüz lojistik anlayışının getirdiği çoklu ulaştırma ve karaköprüsü kavramları ile dünya üzerindeki karaköprüsü örneklerine değinilmiştir. Ayrıca; Türkiye’nin karaköprüsü olma potansiyeli değerlendirilmiş ve bu duruma ilişkin senaryolar türetilerek sonuca ulaşılmaya çalışılmıştır.

Devrim (2007), tarafından yapılan “*Hava Kargo Pazarının Lojistik Açısından Değerlendirilmesi ve Türkiye İçin Durum Analizi*” isimli çalışmada; hava kargo sektörü bakımından Türkiye’de potansiyel bir pazar olduğu ve bu durumun fırsatlara çevrilebileceği ortaya konulmuştur. Ancak, lojistik kavramının tam olarak anlaşılabilmesi, sektörde fazlasıyla alt yapı eksikliklerinin oluşu nedeniyle bu pazar potansiyelinin iyi bir şekilde değerlendirilemediğinden söz edilmiştir. Bu bağlamda Türkiye’deki hava kargo ve lojistik sistem yapısı birbiriyle ilişkilendirilmek suretiyle analiz edilmiştir. Çalışmanın uygulama bölümünde Türk Hava Kargo Sektörü’nde faaliyet gösteren işletmelere değinilmiştir.

Dostsever (2007), tarafından yapılan “*Küresel Lojistik ve Türk Firmalarının Rekabetçi Yapılarına Etkilerinin Araştırılması*” isimli çalışmada; lojistik kavramı uluslararası rekabet içinde irdelenmeye çalışılmıştır. Küreselleşme ve bunun beraberinde getirdiği uluslararası rekabetin lojistik kavramını çok farklı boyutlara taşıdığından söz edilmiştir. Firmaların uluslararası pazarlarda rekabet güçlerini artırabilmeleri için lojistik faaliyetlerini iyileştirmeleri ve yeni stratejiler belirlemeleri gerektiği üzerinde durulmuştur.

Gönel (2007), tarafından yapılan “*Deniz Taşımacılığında Lojistik Sisteminin Performans Ölçümü ve Bir Uygulama*” isimli çalışmada; deniz taşımacılığındaki genel lojistik süreçler ve deniz taşımacılığının ana öğeleri ele alınarak, konteyner taşımacılığındaki performans ölçütlerine değinilmiştir. Çalışmanın uygulama bölümünde uluslararası konteyner hatlarına acentelik hizmeti sağlayan bir denizcilik şirketinde performans ölçüm değerlendirmesi yapılmıştır. Bu bağlamda performans artırıcı stratejilere değinilmiştir.

Kabal (2007), tarafından yapılan “*1980-2005 Yılları Arasında Uygulanan Ekonomik Politikalar ve Bunların Dış Ticaret Üzerindeki Etkileri*” isimli çalışmada; Türkiye’nin 1980 yılından beri uyguladığı ihracata yönelik sanayileşme modeli



irdelenmiş ve 1980-2005 yılları arasında uygulanan makro ekonomik politikaların dış ticarete olası etkileri değerlendirilmiştir.

Kaşıkcı (2007), tarafından yapılan “*Globalleşme Sürecinde Uluslararası Hava Taşımacılığı ve Türk Sivil Hava Yollarının Rekabet Gücü*” isimli çalışmada; uluslararası havayolu taşımacılığında son yıllarda yaşanan değişmelerle birlikte küreselleşmenin sektöre olan etkileri irdelenmiştir. Bu süreçte yaşanan değişimlerin ve kaydedilen gelişmelerin Türk Sivil Havayollarının rekabet gücünü olumlu yönde etkilediği görüşüne yer verilmiştir.

Şen (2007), tarafından yapılan “*Büyüme ve Dış Ticaret İlişkisi: Türkiye Örneği*” isimli çalışmada; genel hatlarıyla Türkiye’de ekonomik büyüme ve ihracat ilişkisine değinilmiştir. Teorik olarak büyüme kavramı üzerinde ayrıntılı olarak durulmuştur. Çalışmanın uygulama bölümünde 1980-2005 yılları arasındaki veriler kullanılarak zaman serisi analizi uygulanmış ve İhracata Dayalı Büyüme Hipotezi’nin Türkiye için geçerliliği test edilmiş ve bu hipotezin Türkiye için geçerli olmadığı sonucuna varılmıştır.

Şendağ (2007), tarafından yapılan “*Ulaştırma Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama*” isimli çalışmada; 1963- 2005 dönemine ilişkin veriler kullanılarak, Türkiye’de ulaştırma harcamaları ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki incelenmiştir. Yapılan ampirik çalışmada Granger Nedensellik ilişkisi analiz edilmiş ve bunun sonucunda ulaştırma harcamaları ile ekonomik büyüme arasında bir nedensellik olmadığı sonucuna varılmıştır.

Topaloğlu (2007), tarafından yapılan “*Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi*” isimli çalışmada; Türkiye’deki limanların mevcut durumları, eksiklikleri ve bunların nasıl giderileceği üzerinde durulmuştur. Türkiye’deki limanların Avrupa standartlarında çalışmadığı ve uluslararası alanda deniz taşımacılığında rekabet gücümüzün zayıf olduğu konularına değinilmiştir. Bu bağlamda Avrupa standartlarında hizmet verebilmek ve rekabet gücümüzü artırabilmek için, teknolojik gelişmeleri hızla takip etmenin yanı sıra konuyla ilgili mevzuatta da gerekli değişimler yapılması gerektiğinden bahsedilmiştir.

Uçar (2007), tarafından yapılan “*Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları*” isimli çalışmada; lojistik kavramının ve sektörünün dünyada giderek öneminin arttığı belirtilmiştir. Türkiye’de de bu trendin yakalandığından, son yıllarda taşımacılık sektöründe önemli gelişmeler kaydedildiğinden, ancak bunların yeterli olmadığından ve sektörün birçok temel soruna sahip olduğundan bahsedilmiştir. Bu

bağlamda sektörde yaşanan sorunlara değinilmiş ve bunlara çözüm önerileri getirilmiştir.

Sezgin (2008), tarafından yapılan “*Lojistik Kavramı ve Türkiye’deki Uygulamaları*” isimli çalışmada; içinde bulunduğumuz çağın özelliklerini içinde barındıran yeni dünya düzeni anlayışının hâkim olduğu lojistik kavramından söz edilmiştir. Dünya’da ve Türkiye’de lojistiğin yeri ve giderek artan önemine değinilmiştir. Lojistik sektöründeki yeni uygulamalara yer verilmiş ve denizcilik açısından konu ayrıntılı olarak analiz edilmiştir.

Yapılan bu çalışmada ise önceki çalışmalara ilave olarak lojistik sektöründe ortaya çıkan gelişmelerin ihracata dayalı ekonomik büyüme üzerindeki etkisi araştırılacaktır.

## **1.2. GENEL TANIMLAR**

Bu başlık altında konuya ilişkin kavramlar ve tanımlara yer verilmeye çalışılacaktır. Bu şekilde incelenen ve açıklığa kavuşturulmak istenen hususların daha sağlam bir temel üzerinde durması sağlanmış olacaktır. Konuya ilişkin kavramların ve de tanımlamaların yapılması konunun anlaşılmasını da kolaylaştıracaktır.

### **1.2.1. Lojistik**

Gelişen sanayi ve büyüyen ekonomiler beraberlerinde farklı alanlarda uzmanlaşmanın da gerekliliği sonucunu getirmiştir. Üretim işletmeleri, ekonomik olarak sınırların ortadan kalktığı dünyada; ürünlerini satabilmek, yeni pazarlara ulaşabilmek, mevcut müşteri portföyünü koruyabilmek ve de müşteri memnuniyetini en yüksek seviyede tutabilmek için, lojistik sisteminin önemini kavramışlardır. Lojistiğin önemini kavrayan işletmeler, sahip oldukları kaynaklar doğrultusunda lojistik hizmetlerini işletme bünyesinde sürdürmeye çalışmışlardır. Önceleri basit bir taşımacılık işlemi olarak görülen lojistik hizmetler, günümüze gelindiğinde ise, başlı başına bir sektör ve taşımacılıktan gümrük işlemlerine, ambalajlamadan depolamaya kadar farklı hizmetlerin bir bütünü olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedendir ki, lojistik hizmetleri bünyesinde barındıran üretim işletmeleri, bu hizmetlerin getirmiş oldukları ek maliyetler ve de asıl iş alanına odaklanamama sebebiyle, lojistik hizmetleri konusunda uzmanlaşmış profesyonel işletmelere bırakmak durumunda kalmışlardır.

“Lojistik (Logistics) kelime kökü itibariyle Latin dilinden Logic (mantık) ve statics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ki, sözlük anlamı “mantıklı istatistik (hesap)” tir” ([http\\_1](http://1), 18.12.2005). Buradan lojistik hizmetlerin, akla

ve bilime uygun faaliyetler olduğu, ya da olması gerektiği anlaşılabilir. Bu tanımdan yola çıkarak lojistik hizmetlerin, herhangi bir ürünün ilk üretim aşamasından son tüketim aşamasına kadar geçirmiş olduğu süreçlerde, aklın ve bilimin kesişmiş olduğu noktalardaki faaliyetler ve hizmetler olduğu söylenebilir. Bu noktada vurgulanması gereken husus ise, lojistik hizmetlerin ürün açısından katma değer yaratan faaliyet ve hizmetlerden olmamasıdır.

Lojistik kavramının çok geniş bir alanı kapsamaması sebebiyle farklı tanımları vardır. Tanımlar özü itibariyle çok farklı olmamalarına karşın, her bir tanım lojistiğin farklı bir alandaki etkinliği vurgusuna dayanılarak yapılmıştır. Tanımlar içinde geçerliliği en çok kabul edilen iki tanımdan biri, Lojistik Yönetimi Konseyi'nin (Council of Logistics Management - CLM) yapmış olduğu tanımdır.

*Bu tanıma göre Lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasıdır (http\_2, 29.12.2004).*

Yukarıdaki tanımdan da anlaşılacağı üzere lojistik hizmetler, herhangi bir ürünün üretim aşamasından tüketim aşamasına kadar izlenmiş olduğu süreçlerden ibarettir. Yani lojistik hizmetler, faaliyetler bütünüdür, bir sistemdir.

Lojistik ile ilgili tanımlardan ikincisi ise, yedi maddeden oluşan “Yedi Doğru” (Seven Rights) tanımıdır. Buna göre “lojistik, doğru ürünün, doğru şartlarda, doğru miktarda, doğru yerde, doğru tüketiciye, doğru zamanda, doğru fiyatla ulaşmasıdır” (Akçay, 2005: 34).

Yedi Doğru tanımına göre, lojistik hizmetlerin nasıl bir bütün içinde hareket etmesi gerektiği biraz daha net anlaşılabilir. Bu maddelere göre lojistik hizmetlerin kusursuz sürdürülmesi gerekliliği ortaya konmaktadır. Şayet bu hizmetlerde ortaya çıkacak sorunun telafisi çok zor ve maliyeti çok yüksek olacaktır. Basit bir örnekle açıklamaya çalışırsak; Singapur'a gidecek bir ürünün sistemde yanlış kaydedilmesi sonucu Malezya'ya gitmesinin etkileri, lojistik hizmet sağlayıcısı açısından sarsıcı olacaktır. Öncelikle söz konusu olan ürünün yeri tespit edilecek, yani nereye gitmiş olduğu araştırılacak, ürünün Singapur yerine Malezya'da olduğunun anlaşılmasından sonra ürünün, Malezya'dan alınıp tekrar Singapur'a gönderilmesi gerekecektir. Bütün bu işlemler hem zaman hem de maliyet gerektiren ekstra işlemler olacaktır. Eline ürünü zamanında geçmeyen alıcı, lojistik hizmet sağlayıcısından zararının tazmin edilmesini talep edebilir, onunla olan iş akdini iptal etmek isteyebilir, ayrıca gönderici olan firma

ile ilişkilerini de sırf bu sebepler yüzünden tekrar gözden geçirerek onunla işbirliği ya da alışveriş yapmak istemeyebilir. Bu firmalardan gönderici olanı ihracatçı bir firma olduğundan, genel ekonomi açısından da; ihracatın azalması, dış ticaret hacminin daralması ve de dış ticaret açığının artması yönünde etkileri olabilir. Bu örnekte bahsi geçen lojistik hizmet sağlayıcısının, benzer hataları birden fazla kez yapması, onunla iş yapan müşteri firmaların azalmasına, belki de hiç müşterisi kalmayıp firmanın iflasına kadar devam eden bir süreç içine girmesine neden olabilir. Bu lojistik hizmet işletmesinin yerli bir işletme olduğunu düşünürsek, onun yapmış olduğu hatalar sebebiyle yerli firmalara olan güven azalabilmektedir. Kaldı ki lojistik hizmetlerin ciddi yatırım gerektiren bir sektör olması nedeniyle de önemi büyüktür. Bu yatırımlar sonucu istenilen kalitede hizmet sunulmaması ve yukarıdaki örnekte olduğu gibi hatalar yapılması, lojistik hizmet sağlayıcı işletme tarafından yapılan yatırımların karşılığının alınmamasına neden olabilir. Bütün bunlardan daha önemlisi, uluslararası iş piyasalarında yerli firmaların lojistik hizmet sağlamada yetersiz olduğu gibi bir intiba uyandırması, dış ticaret ve genel ekonomi açısından telafisi çok zor sonuçlar doğurabilir.

Lojistik hizmetlerin bir de günlük yaşamdaki yansımaları vardır ki bunun kimse farkında değildir. İnsanlar günlük yaşamları içinde birçok ürün ve hizmete ihtiyaç duyar. Bu ihtiyaçlarını da mümkün olan en kısa zamanda, en kolay ulaşılabildikleri yerde, en ucuz fiyatla karşılama eğilimindedirler. Bu koşulları sağlayan ürün ve hizmetleri tüketirler. Sonuç olarak bu sürecin de işlemesi için yine lojistik hizmetler kullanılmaktadır. Tabi ki burada tüketim alışkanlıklarının ve pazarlama elemanlarının da etkisi vardır, fakat konumuz olmadığı için değerlendirmeye almıyoruz.

Türkiye'nin coğrafi konumu lojistik hizmetlerin önemini daha da arttırmaktadır. Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birleştiği nokta olan Türkiye, yüzyıllardır bu coğrafyalardaki ticaret yollarının en önemli bölgesi olmuştur. İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi yüzyıllar öncesine dayanan ticaret yollarına sahip olabilmek uğruna tarihte nice savaşlar yapılmıştır. Yine yüzyıllar önce Anadolu topraklarında bulunan liman kentleri de bu topraklarda ticaretin ve ulaşımın, dolayısıyla bugünkü anlamda dış ticaret ve lojistiğin ne denli önemli olduğunun bir göstergesidir. Yine son yıllarda önemi artan enerji nakil hatlarının ortasında bulunması, Türkiye'nin tüm dünya için ne kadar stratejik bir öneme sahip olduğunun göstergesidir.

Bu bilgiler ışığında Türkiye'de lojistik sektörü göz ardı edilmeyecek kadar değerlidir. Bu bağlamda devletin, demiryolları, karayolları, limanlar, havayolları, boru

hatları gibi önemli konularda çok hassas olması, gerekli yasal düzenlemeleri yapması, yeni yatırımlar, altyapı destek çalışmaları, yatırım teşvikleri gibi üstüne düşen görevleri yerine getirmesi gerekir. Lojistik hizmet sağlayıcıları ise, günün gerektirdiği yatırımları yaparak, teknolojik alt yapıları eksiksiz tamamlayarak, uluslararası standartlarda, yüksek kalitede ve optimum verimlilikte, müşteri talepleri doğrultusunda, müşteri memnuniyetini maksimum seviyede tutacak şekilde hizmet vermekle yükümlü olacaktır.

Lojistik hizmetlerini, istenilen hizmetin sürecine bağlı olarak farklı gruplar halinde detaylandırmak mümkündür. Bunlardan başlıcaları; tedarik lojistiği (üretim öncesi lojistik), dağıtım lojistiği (üretim sonrası lojistik) ve son yıllarda ortaya çıkan ve önemi artan tersine lojistikdir.

*Tedarik Lojistiği:* Üretim öncesi lojistik hizmetleridir. Üretime yönelik olarak, gerekli hammadde, malzeme ve teçhizatın belirlenmesi, alternatiflerinin araştırılması, satın alınması ve üretim yerine taşınması işlemlerinin gerçekleştirilmesi gibi süreçleri kapsar.

*Dağıtım Lojistiği:* Üretim sonrası lojistik hizmetleridir. Üretimi tamamlanan ürünün, nihai tüketiciye ulaşana kadar geçirmiş olduğu süreçtir. Bu süreç içerisinde ambalajlama, depolama, taşımacılık (uluslararası), nakliye (ülke içi, şehiriçi) gibi hizmetler bulunmaktadır.

*Tersine Lojistik:* Lojistik iş akışlarının nihai tüketiciden, üreticiye doğru işlemesidir. Ürünün veya ürün atıklarının farklı sebepler doğrultusunda iadesi, geri dönüşümü ya da kazanımına yönelik lojistik hizmetlerdir.

### **1.2.2. Lojistik Yönetimi**

Lojistik yönetimi, lojistiğe konu olan depolama, ambalajlama, taşımacılık, müşteri hizmetleri, stok yönetimi vb. (ve benzeri) işlemlerin gerçekleştirilmesi için gerekli organizasyon yapısının kurulması, iş akışları sıralarının belirlenmesi, bilgi ve belge akışına yönelik iletişim ağının kurulması ve yönetimi şeklinde tanımlanabilir.

*Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP) Lojistik Yönetimini şu şekilde tanımlamaktadır: “Müşteri gereksinmelerini karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü kapsayan tedarik zinciri süreci aşamasıdır.”(Bulut, 2007: 74).*

Lojistik yönetimi, tanımdan da anlaşılacağı üzere lojistik hizmetlerin planlanması, uygulanması, kontrol edilmesidir. Etkin bir lojistik yönetimi, hizmetlerin hesaplanan şekilde gerçekleşmesini sağlamakta, olası sorunları, aksamaları önceden hesaplayıp gerekli önlemlerin alınmasına olanak tanımaktadır.

### **1.2.3. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı**

Alıcı ve satıcı işletmeler arasındaki ticari ilişkiler sonucu ortaya çıkan ürün alışverişlerinde, ürünün satıcıdan alıcıya ve son tüketicieye ulaştırılmasının sağlanmasında üçüncü bir işletmeden yararlanılması lojistikte dış kaynak kullanımı (outsourcing) olarak adlandırılır. Dış kaynak kullanımı 3. parti lojistik (Third Party Logistics-3PL) olarak ifade edilen lojistik hizmet sağlayıcı işletmeler tarafından sağlanır. İşletmeler, 3PL hizmetlerden bazen lojistik faaliyetlerin bir kısmını, bazen de tamamını karşılama yoluna giderler. Özellikle dış ticaret işletmeleri, uluslararası taşımacılık gibi konularda 3PL işletmelerine ihtiyaç duyarlar (Uludağ, 2006: 12-13).

Uluslararası ticarete dış kaynak kullanma ihtiyacının artmasının çeşitli nedenleri vardır. Bu nedenlerin özünde düşük maliyet ve yüksek karla, daha çok müşteriye ürün satmak, pazarda rekabet üstünlüğü sağlamak, müşteri memnuniyetini maksimum seviyede tutmak ve esas iş alanına odaklanmak gibi arzular bulunmaktadır. İşletmeler lojistikte dış kaynak kullanarak; taşıma, depolama, sigortalama, gümrükleme gibi faaliyetlerin maliyetlerinden kurtuldukları gibi, bu gibi faaliyetler esnasında oluşabilecek zarar ve ziyanın risk ve sorumluluğundan da kurtulmuş olmaktadır. Ticari işletmelerin sayılan bu hususlar sebebiyle lojistik hizmetlerde dış kaynak kullanımına gitmesi, 3PL işletmelerin artmasına ve lojistik sektörünün gelişmesine yol açmıştır.

“Forrester Research’un gerçekleştirdiği bir araştırmaya göre Fortune 500 şirketlerinin %78’i taşıma hizmetlerini, %54’ü dağıtım hizmetlerini, %46’sı ise üretimi outsource etmiş konumdadır. Bunun sonucunda üçüncü parti lojistik endüstrisi dünya genelinde 50 milyar \$’lık büyüklüğe ulaşmış durumdadır” (http\_3, 06.02.2007). Bu bilgiler dış kaynak kullanmanın ulaşılmış olduğu yaygınlık seviyesini, güvenilirliğini ve de ekonomik açıdan önemini göstermektedir.

*İşletmeler,*

- *İthal ürünlerin sipariş takibi,*
- *Siparişlerin konsolidasyonu ve en uygun araçla taşınması,*
- *Depolama,*
- *Depolardan üretim hatlarına sevkiyat,*

- Gümrikleme,
- Ambalajlama,
- Etiketleme,
- Nihai tüketiciye sevkiyat,
- Stok kayıtlarının tutulması,
- Stok kontrolü,
- Sigortalama

*Vb. lojistik hizmetleri cezai ve hukuki sorumlulukları da dâhil olarak dış kaynak tedarikçisine verebilmektedir (Koban ve Keser, 2007: 49)*

Ticari işletmeler, yukarıda sayılan işlemler için sabit yatırımlar yapmak yerine, bu işlemleri dış kaynak kullanımı ile sağlayarak işlem maliyetlerini değişken maliyet haline getirebilir ve dolayısıyla birim maliyetlerini azaltabilirler. Bunun sonucunda zaten kıt olan ekonomik kaynaklar etkin ve verimli kullanılmış olur. İşletme açısından da, esas faaliyet alanına yapılacak yeni yatırımlara kaynak sağlanmış olur.

#### **1.2.4. 3.Parti Lojistik (3PL)**

Ticari işletmelerin, lojistik hizmet ihtiyaçlarının karşılanması hususunda dış kaynak kullanması olarak ifade edilebilir. Bu şekilde lojistik hizmet sunan ticari işletmelere de 3PL işletmeleri denir.

#### **1.2.5. 4. Parti Lojistik (4PL)**

Lojistik hizmetlerde dış kaynak kullanımının daha kapsamlı hali ve 3PL'nin daha gelişmiş şeklidir. "1990'ların sonlarında ortaya çıkan 4PL kavramı Andersen Worldwide tarafından geliştirilmiştir. Bu kavramın özünde 3PL'de hâkim olan dış kaynaktan yararlanmadan (outsourcing) farklı olarak işletme süreçlerinin de dış kaynak yardımıyla organizesi söz konusudur" (Günay, 2005: 33).

#### **1.2.6. Lojistik Hizmetler**

Lojistik hizmetler, hizmet konusuna göre temel ve destekleyici hizmetler olmak üzere iki grupta incelenebilir. Temel lojistik hizmetler; taşımacılık, depolama, stok yönetimi, sipariş gibi hizmetlerden oluşur. Satınalma, müşteri hizmetleri, ambalajlama gibi hizmetler ise, destekleyici lojistik hizmetlerindendir.

##### **1.2.6.1. Temel Lojistik Hizmetler**

Lojistik denilince akla ilk gelen hizmetlerdir. Ticari olsun ya da olmasın herhangi bir faaliyette bulunan tüm kurum ve kuruluşlar temel lojistik hizmetlere muhakkak ihtiyaç duyarlar. Ticari amaç taşımayan kurumlar bu ihtiyacı karşılamak için doğal olarak dış kaynak kullanımı yoluna giderler. Ticari işletmeler ise, lojistik hizmete ihtiyaç duyduklarında, bu ihtiyaçlarını karşılamak için bazen işletme kaynaklarını

kullanarak, çoğu zaman da dış kaynak kullanımı yoluyla bu ihtiyaçlarını giderme yolunu seçerler.

#### **1.2.6.1.1. Sipariş**

Lojistik hizmetlerde her şeyin sipariş ile başladığı düşünülürken, sipariş işleminin ne denli önemli olduğu anlaşılabilir. Etkin bir sipariş yönetimi, lojistik hizmet taleplerinin karşılanmasında yer, zaman ve fiyat (maliyet) faydası sağlaması açısından önemlidir. Sipariş yönetimi aslında tedarik yönetimidir. İşletmelerin ihtiyaç duydukları hammadde ve malzemelerin optimum miktarda, tam zamanında (just in time – JIT) olması gerektiği yerde bulundurulması, lojistik hizmet işletmesinin sipariş işlemedeki uzmanlığı ve başarısı ile mümkündür. Sipariş işleme, üretim öncesi lojistiğin bir fonksiyonudur.

#### **1.2.6.1.2. Stok Yönetimi**

Stok yönetimi, genellikle depolama faaliyeti ile karıştırılmaktadır. Stok yönetimi basit depolama işleminin çok ötesinde bir işlemdir. Stok yönetimi, satınalma, üretim ve pazarlama-satış stratejileri doğrultusunda oluşan stok bulundurma işleminin planlanması, uygulanması, kontrolü ve analizlerinden oluşan bir süreçtir.

*Planlama:* İşletmenin satınalma, üretim ve pazarlama-satış politikaları doğrultusunda ne kadar stok bulundurulması gerektiğinin hesaplanması sürecidir.

*Uygulama:* Planlama süreci sonucunda ortaya çıkan bilgiler doğrultusunda ürünlerin depolanması (stok olarak tutulması) aşamasıdır. Stok yönetiminin fiili eylem aşamasıdır.

*Kontrol:* Bu aşamada belge kayıtları ile fiili durum karşılaştırılır. Envanter sayımları yapılır. Stok yönetimi konusunda planlanan şekilde hareket edilebiliyor mu bakılır.

*Analiz:* Planlama, uygulama ve kontrol aşamaları sonucunda ortaya çıkan durumlar incelenir. İşletmenin stratejileri doğrultusunda stok yönetiminin durum değerlendirmesi yapılır. Bu değerlendirme sonucunda aksaklıklar varsa bunların nedenleri araştırılır ve aksaklıklar giderilir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda işletme mevcut stok yönetim politikasına devam edebilir ya da yeni bir politika belirleyebilir (Cemalcılar, Bayar, Aşkun ve Öz-Alp, 2000: 213-216).



### 1.2.6.1.3. Depolama

Depolama, stok yönetiminin bir parçasıdır. Depolama işlemi maliyetli bir iştir, depolanacak ürünlerin ebatları büyüdükçe ürünlerin depo içindeki hareketi zorlaşacaktır. Yine ürüne bağlı olarak depolama yapılacak yerin fiziksel koşulları önem arz edecektir. Depoların diğer bir önemi ise, taşımacılık işlerinin depolar aracılığı ile yapılıyor olmasıdır. Depoların taşımacılık işlemi için uygun makine ve teçhizatla donatılmış olması gerekir. Yine taşımacılık yapılacak olan ulaşım aracına bağlı olarak depo alanlarının bu araçların yapısına bağlı olarak inşa edilmesi gerekmektedir. Yine depolarda farklı ürün grupları bulunması halinde onların karışmaması, ayrı ayrı istiflenmesi ve işlem sıralarına göre depolarda bekletilmesi gerekecektir. Şayet LIFO (last in first out - son giren ilk çıkar) yöntemi ile çalışan bir işletmenin ürünleri, hammadde ve malzemeleri depolanırken son gelen ürünler ilk çıkacağı için depoların ön taraflarında bekletilmesi gerekecektir. Yine FIFO (first in first out - ilk giren ilk çıkar) yöntemiyle çalışan işletmenin ürünleri depolanırken ilk gelen ürünlerin her zaman depoların ön kısımlarında, son gelenlerin ise arka kısımlarda bekletilmesi gerekecektir. Eğer bu hususlar dikkate alınmadan depolama işlemleri yapılırsa, işletmenin muhasebe kayıtları ile envanter kayıtları arasında fark oluşacaktır ki bu işletme açısından arzu edilen bir durum olmayacaktır.

Depolama faaliyetleri üretim öncesi ve sonrası işletme bünyesinde olduğu gibi taşımacılık esnasında da gerçekleşebilir. Özellikle uluslararası taşımacılıkta ürünlerin belirli bir zaman diliminde, belirli yerlerde (limanlarda, tren istasyonlarında, gümrüklerde, ambarlarda) depolanması gerekebilir. Buralardaki depolama işlemlerinde de ürününün yapısı, ambalajı, gideceği yer, depolarda bekletileceği süreler ve taşıma araçları gözönünde bulundurulmalıdır.

### 1.2.6.1.4. Taşımacılık (Ulaştırma)

Taşımacılık, fiziksel olarak bir eşyanın, ürünün, insanın, bilgi ve belgenin bir yerden başka bir yere götürülmesi işlemi olarak basitçe tanımlanabilir. Bir başka tanıma göre: “taşıma faaliyeti, müşteri ihtiyaçlarının giderilmesi amacı ile üretilen malların ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılmasıdır” (Koban ve Keser, 2007: 92).

Bu tanımda taşımacılık, daha çok ticari bir faaliyet olarak değerlendirilmiş ve sadece üretilen mallar açısından tanım yapılmıştır. Taşımacılık yani ulaştırma işlemi ile ilgili yapılan başka bir tanım ise: “ihtiyaçları tatmin bakımından, insan ve eşyanın, zaman ve

mekân faydası yaratacak şekilde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir” (Saatçioğlu, 2006: 9).

Bu tanımda dikkat edilmesi gereken hususun taşımacılık faaliyetinin zaman ve mekân faydası yaratan bir hizmet olarak değerlendirilmiş olmasıdır. Zaman ve mekân faydası yaratmayan bir taşımacılık işleminin lojistik açıdan hiçbir değeri olmayacaktır. *Kombine Taşımacılık*: tek bir sistem içinde farklı taşıma araçlarının ve taşıma türlerinin kullanılmasıdır. Özellikle yurt dışı tatil turları kombine yolcu taşımacılığına örnek verilebilir.

Lojistik sektörü açısından taşımacılığın olmazsa olmaz bir unsur olduğunu söylemek mümkündür. Lojistik sektörünün yatırımlarında önemli bir kısmını taşımacılık alanı oluşturmaktadır. Etkin ve verimli bir lojistik ağ kurulması için taşımacılık alanına büyük meblağlarda yatırım yapılması gerekmektedir. Bu yatırımlar hem devlet hem de özel sektör tarafından yapılmalıdır. Karayolu taşımacılığının yapılabilmesi için devlet, karayollarının bakım, onarım ve asfaltlanmasını sağlamakla yükümlüdür. Yine devlet, demiryollarının bakım, onarım ve yeni güzergâhların yapılması, demiryolu taşımacılığında kullanılan makine, teçhizat, vagon, lokomotif gibi araçların temini, bakımı, onarımı ve yenilenmesi gibi işlemlerden sorumlu olacaktır.

Devlet, denizyolu taşımacılığının yapılabilmesi için limanlar yapmak, işletmek ve/veya özelleştirme yoluyla özel sektör tarafından limanlar yapılmasını ve işletilmesini sağlamak zorundadır. Bu durum havayolu taşımacılığı için de geçerlidir.

Taşımacılık alanında devlete düşen en büyük görev boru hatlarındadır. Doğalgaz, petrol ve temiz su taşımacılığında çok önemli bir yeri olan boru hatlarının ülke sınırları içinden geçmesi, devletin, doğal kaynak zengini ülkeler ile olan ilişkilerine ve yine bu ülkeler nezdindeki güvenilirliğine bağlıdır.

#### **1.2.6.1.4.1. Karayolu Taşımacılığı**

Karayolu taşımacılığının, ilk taşımacılık şekli olduğunu söylemek hiçte yanlış olmaz. Çünkü karayolu taşımacılığının geçmişi tekerleğin icadına kadar gitmektedir. İnsanoğlunun varolduğu andan itibaren, hayatını devam ettirebilmesi için karşılanması zorunlu ihtiyaçları olmuştur. Bu ihtiyaçların başında yemek, içmek ve can güvenliği gelmektedir. İlk insanlar karınlarını doyurmak için toplayıcılık ve avcılık yapıyorlardı ve bu gereksinmelerini çevrelerindeki kaynaklardan sağlıyorlardı. Çevrelerindeki yiyecek, içecek kaynakları tükenince daha uzaklardaki kaynakları aramak ve ihtiyaçlarını o kaynaklardan karşılamak durumunda kalmışlardır. Uzak

kaynaklardan temin ettiklerini evlerine, ailelerine getirmekte zorlandıklarını anlayıp tek seferde daha çok yiyecek, içecek getirebilmek için tekerleğin icadı ile sonuçlanan denemeler yapmışlardır. Tekerleğin icadıyla ilk el arabaları ortaya çıkmış ve tarihteki ilk karayolu taşımacılığı da böylelikle başlamıştır.

Karayolu taşımacılığının avantajları:

- Yatırım maliyetleri diğerlerine oranla daha azdır.
- Kapıdan – kapıya teslim imkânı vardır.
- Yükleme – boşaltma işleminin bir kez yapılması sebebiyle ürünün daha az yıpranması söz konusudur.
- Dağıtım ve toplama ağının çok geniş olması.
- Dağıtıma yönelik hizmetlerdir.

Karayolu taşımacılığının bu avantajları dışında dezavantajları da mevcuttur. Rekabetin yoğun olması, normal ürünlere nazaran büyük ürünlerin taşınmaması, olumsuz hava koşulları, yoğun trafik gibi sebeplerle ulaştırmada yaşanan gecikmeler dezavantajlar olarak gösterilebilir (Demir, 2006: 1-6).

#### **1.2.6.1.4.2. Demiryolu Taşımacılığı**

Demiryolu taşımacılığı, lokomotiflerin çekmiş olduğu vagonların, yük ve insan taşımacılığında kullanılması şeklinde özetlenebilir. Lokomotif tarafından çekilen vagonların oluşturduğu taşıma aracına ise, tren denilmektedir. “Tren, bir ya da birkaç lokomotif tarafından çekilen vagonlar dizisi” ([http\\_4](http://4), 15.01.2009), şeklinde tanımlanabilir. Trenler ile yapılan taşımacılık yöntemine demiryolu taşımacılığı denilmesinin nedeni ise, trenlerin, demirden yapılmış raylar üzerinde hareket etmesinden kaynaklanır. Demiryolu taşımacılığının altyapı yatırım maliyetleri çok yüksek olmasına karşın, sonrasındaki taşımacılık maliyetleri diğer alternatiflere oranla daha düşük olabilmektedir.

Demiryolu taşımacılığının avantajları; ağır tonajlı ve büyük çaplı kargoların da taşınabiliyor olması ve taşımacılık işleminin en güvenli yolu olabilmesidir. En önemli dezavantajları ise ulaştırma sürelerinin uzun olması, demiryolu taşımacılığının yapılabilmesi için gerekli olan ray hattının yaygınlığının az olmasıdır. Ayrıca demiryolu taşımacılığının gerçekleşebilmesi için taşınacak ürünlerin başka bir vasıta ile (gemi, kamyon, uçak gibi.) demiryolu yükleme ve boşaltma istasyonlarına taşınması söz konusudur. Ancak yok denecek kadar az sayıda fabrika ve benzeri (vb) üretim tesisine

demiryolu hattı bulunmakta ve buradan trenlere ya da vagonlara yükleme - boşaltma işlemi yapılabilmektedir.

#### **1.2.6.1.4.3. Denizyolu Taşımacılığı**

Denizyolu taşımacılığının aktörleri gemilerdir. Denizyolu taşımacılığında, gemilere yükleme – boşaltma işleminin gerçekleştirildiği yerler ise limanlardır. Bu anlamda limanlar; ticaretin, özellikle okyanus ötesine yapılan ticaretin denize açılan kapısı konumundadırlar. Limanlarda, denizyolu taşımacılığının yanı sıra gümrük işlemleri ve geçici depolama faaliyetleri de yapılabilmektedir.

Özellikle havayolu ve karayolu ile taşınması mümkün olmayan yüklerin taşınmasında tercih edilir. Bu yüklerin en belirgin özellikleri çok büyük ve çok ağır yükler olmalarıdır. Otomotiv, demir – çelik, petrol ve doğalgaz gibi doğal kaynaklar ile bunların türevleri denizyolu taşımacılığının başlıca yükleri arasındadır.

Denizyolu taşımacılığının en önemli iş ortağı karayolu taşımacılığıdır. Gemilerle limanlara gelen yükler, karayolu taşıma araçları (kamyon, tır) ile ulaştırılması gereken noktalara gönderilirler. Bazı limanlarda demiryolu hattı da bulunabilmektedir.

Denizyolu taşımacılığının en önemli unsurlarından biri şüphesiz konteynerlerdir. Konteynerin kelime anlamı taşımaktır. Konteynerin icadı ile özellikle dış ticarete konu olan yüklerin gemilere yüklenmesi ve boşaltılması çok kolay hale gelmiştir. Ayrıca konteynerlerin korunaklı yapısı ile yüklerin muhafaza edilmesi sağlanmış, hava ve ortam koşullarından etkilenmesi de önlenmiştir. Bu sebeplerden dolayı konteynerlerin kullanılması denizyolu ticaretinin gelişmesinde büyük öneme sahiptir.

#### **1.2.6.1.4.4. Havayolu Taşımacılığı**

Havayolu taşımacılığı diğer taşıma araçlarına oranla daha hafif, daha küçük ölçülerdeki, paketlenmiş ve kodlanmış yüklerin taşınmasına uygundur. En büyük avantajı, uzun mesafeli kargo taşımacılığında ulaştırma sürelerinin kısa olmasıdır. Yatırım ve işletim maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle taşımacılık alanında tercih edilebilirliği azdır. Havayolu taşımacılığında karşılaşılan en büyük sorun ise olumsuz hava şartlarından çok etkilenmesidir (Karagülle, 2007: 4-6).

#### **1.2.6.1.4.5. Boru Hattı Taşımacılığı**

Boru hatları genellikle bir lojistik hizmet, bir taşımacılık işlemi gibi algılanmaz, fakat boru hatları da günümüzde fosil yakıtlar olarak adlandırılan petrol, doğalgaz ve bunların türevlerinin taşınmasında çok önemli bir yer sahibidir. Özellikle Ortadoğu ve

Orta Asya ülkelerinin sahip oldukları doğal kaynakların (fosil yakıtları ve türevlerinin) Avrupa'ya taşınmasında boru hatları stratejik bir öneme sahiptir. Bu önemin nedeni ise boru hatlarının güvenliği ile ilgilidir.

Boru hattı taşımacılığı, doğada sıvı ve gaz halde bulunan doğal kaynakların, kaynağından tüketileceği noktaya taşınmasında kullanılan bir yöntemdir. Boru hatlarının temel felsefesi, kaynak ile tüketim yeri arasında borular döşenmesi ve bu borular içinde taşımacılık işleminin gerçekleştirilmesidir. Boru hatları, toprak üstünde, toprak altında ve gerektiğinde deniz tabanında inşa edilebilir.

Boru hatlarında taşınan temel ürünler ise; ham petrol, doğalgaz ve sudur. Boru hattı denilince ilk akla gelen petrol ve doğalgaz boru hatları olsa da, su taşımacılığı için kullanılan boru hatları da mevcuttur. Su boru hatları, genellikle içme suyu olarak kullanılacak düzeyde temiz olan kaynaklardaki suyun borular vasıtası ile arıtma tesislerine ya da başka ülkelere taşınması esasına dayanır. Şebeke boru hatları ve kanalizasyon boru hatları gibi sistemler bu bağlamda bahsedilen boru hatları sınıfına girmemektedir.

#### **1.2.6.2. Destekleyici Lojistik Hizmetler**

Temel lojistik hizmetlerinin sunulabilmesini kolaylaştıran destekleyici nitelikteki hizmetlerdir. Bu hizmetlerin bir çoğunu hemen hemen bütün sektörlerde görmek ve uygulayabilmek mümkündür. Destekleyici hizmetler, hangi sektör ve işletme tarafından uygulanırsa uygulansın, şüphesiz sunulan temel hizmetlerin kalitesini arttırıcı bir etkide bulunmaktadır.

##### **1.2.6.2.1. Müşteri Hizmetleri**

21. yüzyılda sürekli değişim ve gelişim içinde olan ekonomi iş çevreleri, ekonominin reel piyasalara açılan kapıları olan kurumsal yapılarında, daha iyi hizmet verebilmek için sürekli yenilik ve gelişim peşinde olmaktadır. İşletmeler, daha çok ürün satabilmek, ürünlerde yapılabilecek iyileştirmelerin seyrini bulabilmek, müşteri taleplerini, beklentilerini, öneri ve şikayetlerini değerlendirebilmek için sistematik bilgi toplayabilecek, düzenleyebilecek, bilgileri analiz ederek raporlama yapabilecek bir departman ihtiyacı hissetmişlerdir. Bu ihtiyacın giderilmesi çabaları sonucu müşteri hizmetleri kavramı ortaya çıkmış ve kurumsal yapıya sahip tüm işletmeler bu birimi işletme bünyesinde oluşturmuşlardır.

Müşteri hizmetleri, ticari faaliyet sürdüren tüm işletmeler açısından önemli bir unsurdur. Karşılıklı iş anlaşması bulunan tarafların ilişkilerini sürdürürken iletişimde

sürekli muhatap arama sorununu ortadan kaldıran, müşterileri bilgilendiren, müşteri sorunlarının çözümünü kolaylaştıran, müşteri ile işletme sahipleri ya da yöneticileri arasındaki ve müşteri ile işletme çalışanları arasındaki ilişkileri azaltarak tampon vazifesi gören bir birimdir.

Lojistik açısından müşteri hizmetleri ayrı bir dikkat ve özen gerektirebilir. Lojistik hizmet sağlayan işletmelerin sorumlulukları ve bu sorumlulukların yüksek maliyetleri göz önüne alındığında, sektör içinde faaliyette bulunan müşteri hizmetleri departmanlarının hızlı ve verimli çalışması, müşteri ilişkileri sonucu ortaya çıkan olumlu ya da olumsuz geri dönüşlerin değerlendirilmesi, ilgililere rapor edilmesi ve müşteri sorunlarının çözümünde en az maliyetli, en hızlı çözümü bulabilmek ve uygulayabilmek konularında hassas ve tecrübeli olması gerekmektedir.

#### **1.2.6.2.2. Satınalma**

En basit tanım ile satınalma; işletmenin ihtiyaç duyduğu hammadde, mamul, yarı mamul, makine ve teçhizat gibi dış kaynaklardan tedarik gereksinimlerinin karşılanması olarak tanımlanabilir.

Satınalma (tedarik), üretim öncesi lojistiğin bir fonksiyonudur. Üretim işletmesi üretim öncesi işlemleri kendi bünyesinde yürütebileceği gibi bu konuda dış kaynak kullanımına da yönelebilir. Dış kaynak kullanımı yolu tercih edildiğinde üretimin gerçekleşebilmesi için gerekli olan tüm işlemler lojistik hizmet sağlayıcısı tarafından sürdürülür. Satınalma işlemi gerçekleşmeden önce ihtiyaçlar tespit edilir. Bu ihtiyaçları karşılamak üzere tedarik edilecek olan ürünlerin özellikleri ve standartları belirlenir. Belirlenen özellik ve standartlar sonucunda piyasa araştırması yapılarak tedarikçi ve fiyat bilgileri toplanır. Elde edilen bilgiler ışığında yapılacak olan değerlendirme sonucunda belirlenecek olan bir tedarikçi firmadan, optimum fiyatlardan ürünler satın alınarak bekleme depolarına ya da doğrudan üretim hatlarına taşınması gerçekleştirilir ve bu esnada istenilen ürünler ile tedarik edilen ürünlerin aynı olup olmadığı liste bazında ve fiziksel olarak kontrol edilir (Meriç, 2005: 29).

#### **1.2.6.2.3. Üretim Planlama ve Kontrolü**

“Genel anlamda üretim planlama ve kontrolü, belirli miktar ve kalitedeki mamullere olan talebi veya siparişleri karşılamak için mevcut olanakları en uygun şekilde kullanan ve işletme amaçlarına olumlu yönde katkıda bulunan faaliyetler kümesidir” (Sancaklı, 2006: 8). Üretim planlama, hangi ürünlerin, hangi üretim araçları ile hangi şartlarda, miktarlarda ve standartlarda üretileceğine dair yapılacak olan

planlama sürecidir. Bu planlama ile ortaya çıkan sonuç doğrultusunda üretim işlemi gerçekleştirilir. Üretim işleminin gerçekleşmesinin ardından üretimin, yapılan planlama doğrultusunda gerçekleşip gerçekleşmediğinin fiili kontrolü ise üretim kontrolü olarak adlandırılır. “Üretim planlama faaliyetleri sonucunda üretim veriminde gelişmeler sağlanmış, maliyetler düşmüş, zaman ve emek kazanımı ortaya çıkmıştır” (Günay, 2005: 23).

#### **1.2.6.2.4. Ambalajlama**

Ambalajlama şüphesiz lojistik sektörü açısından büyük önem taşımaktadır. Taşınacak ürün ya da ürünlerin, eksiksiz, sağlam, dış etkilere maruz kalmadan ve de bozulmadan taşınabilmesi ancak iyi bir ambalajlama ile mümkündür. Ambalajlamanın önemlerinden biri ise maliyetler açısındandır. Ürünlere yapılacak ambalajlama ile depolama ve taşıma maliyetlerinin en aza indirilebilmesi gerekmektedir. Yine yapılacak ambalajlama, ürünlerin taşınabilirliğini kolaylaştırmalıdır. Ambalajlama işleminin diğer bir fonksiyonu ise pazarlama açısındandır. Ürünlerin müşteri tarafından algılanması, beğenilmesi, ambalajın, içindeki ürün hakkında müşterilere bilgi verebilmesi gerekmektedir ki ürünler müşteriler tarafından tercih edilebilsin (Yükselen, 2003: 286-287).

Her kaliteli, sağlam ve müşteri tarafından beğenilen ambalaj iyi yapılmış sayılmaz. Her şeyden önce ambalaj ile ürün arasında bir uyum olması gerekmektedir. Ambalaj, ürüne göre ne büyük, ne de küçük olmalıdır. Ürünün fiziksel özelliklerine uygun olmalıdır. Her türlü hava, taşıma ve depolama koşullarında ürünü, yapısı bozulmadan muhafaza edebilmelidir.

#### **1.2.6.2.5. Elleçleme**

Elleçleme, ürünlerin depolama süreçleri boyunca maruz kaldığı işlemler olarak özetlenebilir. Ürünlerin depo içinde istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, taşınması gibi işlemler elleçleme olarak adlandırılır.

“4458 sayılı Gümrük Kanunu'na göre elleçleme deyimi, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder”( Bulut, 2007: 90). Yasal tanımın aksine elleçleme, sadece gümrüklere has bir işlem sayılmamaktadır. Elleçleme depolama faaliyetlerinin yapıldığı tüm alanlarda başvuru bir yöntem halini almıştır. Elleçleme işlemlerinde depolama alanlarının ve de ürünlerin

yapı ve büyüklüklerine bağlı olarak fork-lift, vinç, konveyör gibi taşıma araçları kullanılmaktadır. Ürünlerin depo içinde taşıma araçları ile taşınmasını kolaylaştırmak için tahtadan ya da sert plastik malzemeden yapılan paletler kullanılmaktadır.

#### **1.2.6.2.6. Tahmin (Talep / Satış Tahmini)**

Burada amaç, satış tahminleri yaparak gerekli hammadde ve malzeme temininin, üretim planlamasına uygun seviyede tutulacak stok düzeylerinde belirlenmesidir. Pazar araştırması ya da satış tahmini yapmakla görevli olan kişiler, pazar araştırması yaparak gerçeğe uygun satış tahminlerini yapmak zorundadırlar. Bu satış tahminleri doğrultusunda üretim planlaması yapılacağından ve de bu üretim planlamasına uygun hammadde, malzeme sipariş edileceğinden dikkatle yapılması gereken bir iştir.

“Talep tahminleri, tüketicinin veya kullanıcının ihtiyaçlarını ortaya koymaktadır. İşletmeler açısından gerekli bilgiler elde edildikten sonra, teknik ve ekonomik açıdan hesaplamalar yapılarak, tüketicinin ihtiyaçları, üretime girecek miktarlar, tüketiciye ulaştırılacak miktarlar belirlenir” (Yaylacı, 2005: 16). Burada belirlenecek olan miktarlar stok bulundurma düzeylerinin belirlenmesine ve de depolama faaliyetlerinin en az maliyetle yürütülmesine yardımcı olacaktır.

Talep / satış tahminleri üretim planlaması açısından son derece önemlidir. Bu tahminler ışığında üretim planlaması yapılacağından, tahminlerde yapılacak hatalar üretim öncesi, üretim ve üretim sonrası tüm süreçlerde sıkıntı yaşanmasına neden olabilecektir.

#### **1.2.6.2.7. Gümrükleme**

Gümrükleme işlemi uluslararası ticaret yapan işletmeler açısından çok önemli ve dikkat edilmesi gereken bir husustur. İthalata ya da ihracata konu olan ürünlerin ilgili ülkelerin ticaret yasalarına uygun olarak üretilmesi ve ambalajlanması gerekmektedir. Aksi takdirde söz konusu dış ticaret işlemleri gümrük noktalarında takılıp kalacak ve gerçekleşmeyecektir. Ayrıca dış ticaret yapan işletmelerin, sürekli olarak ülkelerin gümrük mevzuatları hakkında güncel bilgiye sahip olmaları gerekmektedir. Bunun nedeni ise mevzuatların değişebiliyor olmasıdır. Eğer işletme dış ticaret işlemlerinin dış kaynak kullanımı yoluyla gerçekleştiriyor ise bunu konusunda deneyimli uzman kadrolara sahip işletmeler aracılığı ile yapmalıdır. Gümrük işlemlerinde ortaya çıkacak en küçük sorunlar bile işletmeleri vergi kaçakçısı veya gümrük kaçakçısı konumuna getirebilir (Koban ve Keser, 2007: 95).



### **1.2.6.2.8. Sigortalama**

Sigortalama işlemleri, dış ticaret işlemlerinde özellikle de lojistik hizmetler açısından kritik bir değere sahiptir. Sigortalama işlemleri, yapılan ticaret sonucu taşınacak olan malların oluşabilecek hasarlara karşı sigortalanması esasına dayanır. Lojistik hizmetlere konu olacak olan malların sigortalanması, alıcı – satıcı ve taşıyıcı arasında güven ortamının sağlanmasını ve ticaretin huzur içinde gerçekleşmesini kolaylaştırmaktadır (Koban ve Keser, 2007: 94).

### **1.2.7. Freight Forwarder (Taşıma İşleri Organizatörleri)**

“Freight Forwarder; kara, hava, deniz, demiryolu, nehir yolu, boru hattı ve kombine taşımacılık gibi bütün taşıma sistemlerinde; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştirebilen aktif bir işletme ağına sahip ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör kuruluştur” (Günay, 2005: 36). Bu tanımdan anlaşılacağı üzere lojistik hizmetlerin tüm aşamalarının, ürünün göndericiden teslim alınmasından alıcıya teslim edilmesine kadar geçen tüm süreçlerinin, tek bir lojistik hizmet sağlayıcı işletme tarafından yürütülmesidir. Bu şekilde hizmet veren işletmelere de freight forwarder işletmeleri denir. Freight forwarder işletmeleri, gerekli teknolojik altyapıya, tecrübeye ve donanıma sahip, uluslararası lojistik ağa sahip işletmelerdir.

### **1.2.8. Lojistik Üs**

“Lojistik üs, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir” (Erdal, 2005: 9).

Şüphesiz lojistik üsler, ulusal ve uluslararası ticaretin gelişmesine katkı sağlayacağı gibi, lojistik üslerin varlığı, sayıları, büyüklükleri, sunmuş oldukları hizmetlerin çeşitliliği de buldukları ülkedeki ticaret hacmini ve işleyişini göstermeleri bakımından ayrı bir önem taşımaktadır. Gelecekte dünya ticaretini lojistik üslerin idare ve kontrol edeceğini söylemek hiç de abartılı olmayacaktır.

## 2. BÖLÜM: LOJİSTİK HİZMETLERDEKİ GELİŞMELER

Çalışmanın bu bölümünde lojistik sektörünün ve hizmetlerinin ortaya çıkış süreci ve bu süreçte göstermiş oldukları gelişmelere yer verilmeye çalışılacaktır. İki ana alt bölümden oluşacak olan bölümde, ilk olarak küresel gelişmelerden ve daha sonra da Türkiye’deki gelişmelerden bahsedilecektir.

### 2.1. DÜNYADA LOJİSTİK HİZMETLERDEKİ GELİŞMELER

Lojistik faaliyetler, daha önce de değinildiği üzere insanoğlunun tekerleği icat etmesiyle başlamıştır. Bu icat elbette ki sadece taşımacılık alanının temelini oluşturmuş olsa da, taşımacılığın lojistiğin esas faaliyeti olması sebebiyle lojistik kavramının geçmişini tekerleğin icadına dayandırmak yanlış olmayacaktır. Yine daha önce de belirtildiği üzere lojistik kavramı ilk kez askeri bir terim olarak karşımıza çıkmıştır. Askerlerin, askeri araçların, mühimmatların, yiyecek, içecek, giyecek ve benzeri milyonlarca malzemenin savaş alanlarına nakledilmesi sorunun sistematik olarak çözülmesi gereği sonucunda lojistik kavramı ortaya çıkmıştır. Askerlerin bu konu üzerinde hassasiyetle durmalarının nedeni, şüphesiz askeri başarıların ve savaş zaferlerinin elde edilmesinde lojistik desteğin, savaş taktikleri ve savaşma becerileri kadar önemli olmasıdır.

“Lojistik kelimesi ilk kez 1905 yılında “ordu” kelimesiyle birlikte askeri problemlerde, Amerikalı bir binbaşının lojistiği “savaş sanatının, orduların hareketi ve gereksinimlerinin tedariki ile ilgili dalı” olarak tanımlamasıyla kullanılmıştır” (Akçay, 2005: 38).

Sanayi devriminin ardından gelişen teknoloji ile beraber üretimde makineleşmeye geçilmiş ve sonucunda üretim miktarlarında artış olmuştur. “Her arz kendi talebini yaratır” mantığının da hâkim olduğu bu dönemlerde, üretimin tüketimden fazla olması sonucunda bir takım sorunlar ortaya çıkmıştır. Üretilen malların birikmesi, korunamaması, yer sıkıntılarının ortaya çıkması, yeni pazarlar oluşturulamaması, oluşturulan pazarlara hızlı ürün akışı sağlanamaması gibi nedenler bu sorunların temelini oluşturmaktadır. Ticari işletmeler, bu sorunların üstesinden gelebilmek için çözüm yolları aramaya başlamışlardır. Sorunlara aranan çözüm yolları başlangıçta pazarlama konusunu kapsamıştır. Pazarlama sorunlarını çözebilen işletmeler, pazarlamayı da ilgilendiren ürün dağıtımı konusunda daha rasyonel çözümler geliştirme çabaları içine girmişlerdir.

*Endüstri devrimi sonrası, A.B.D.'de pazarda oluşan yüksek mal kapasitesi, dağıtım işlevinin önüne geçerek lojistik faaliyetlere ilişkin ihtiyaçları gündeme getirmiştir. Pazarlama kavramının ortaya çıkışı ile*

- *Mal gruplarının genişlemesi,*
  - *Pazarlama kanallarının genişlemesi ve farklı türde perakendecilerle benzer malların satışı,*
  - *Yeni ihtiyaçlar yaratacak mal türü önerileri*
- Şeklindeki gelişmeler lojistik faaliyetlerin üstünlük kazanmasında önemli rol oynamıştır (Meriç, 2005: 10)*

Birinci Dünya Savaşı (1914 – 1918 yılları arası) ile beraber tüm ülkelerin ekonomileri ciddi hasar almış ve savaş sonrasında bu hasarın onarılabilmesi için hızla toparlanma yoluna gidilmiştir. Dünya ekonomileri, toparlanabilme doğrultusunda hareket ederken “Büyük Buhran” (1929) adı verilen ekonomik kriz ile yeni bir çöküş yaşamıştır. Büyük buhranla birlikte o güne kadar benimsenmiş olan ekonomik ve ticari değerler çökmüş, ekonomi bilim insanları krizin atlatılabilmesi doğrultusunda yeni varsayımlar ortaya koymaya çalışmışlardır. Tüm bu çalışmalar devam ederken bazı devlet başkanları şahsi ideolojileri doğrultusunda çeşitli hesaplar yapmaktaydılar ve bu hesaplar sonucunda İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasına neden olmuşlardır. İkinci Dünya Savaşı'nın en önemli özelliği, savaşan ülkelerin sahip oldukları teknoloji ve bu teknoloji ile yapabildikleri askeri araç, gereç ve mühimmatları ilk kez denemeleridir. Bu savaşın diğer bir önemli yanı ise dünyada yeni bir dönemin başlamasına vesile olmasıdır ki bu da şüphesiz küreselleşme sürecinin başlaması anlamına gelmektedir.

İkinci Dünya Savaşı göstermiştir ki, artık ülkeler birbirlerine savaş açarak herhangi bir başarı elde edemeyecek ve dolayısıyla diğer ülkeler üzerinde baskı kuran bir güç olamayacaklardı. Bu nedenle diğer ülkeleri ele geçirebilmenin ve onları baskı altında tutabilmenin başka bir yolunu bulmaları gerekmektedir. Savaş sonunda zarar gören ülkelerin yeniden yapılandırılması gündeme geldiğinde büyük ve güçlü ekonomiler anlamıştır ki ticari ve ekonomik unsurlarla diğer ülkeler üzerinde söz sahibi olmak daha kolay ve etkili olacaktır. Bu nedenle İkinci Dünya Savaşı sonunda küreselleşme süreci başlamış, uluslararası çapta faaliyette bulunan ticari işletmeler ortaya çıkmıştır. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Almanya bu savaş nedeniyle elde ettikleri teknoloji ve sanayi imkânlarının kullanım tecrübesinden yararlanarak, savaş sonrasında günümüze kadar devam eden süreçte ticari ve ekonomik başarı sahibi olmuşlardır. ABD, savaş mağduru olan ve olmayan ülkelere yardımlar yaparak, kredi vererek onları borçlandırma yolu ile ekonomik olarak, yine bu ülkelerde tüketim alışkanlıklarını değiştirme yolu ile uluslararası ticari işletmelerini bu

ülkelerin pazarlarına sokarak ciddi ekonomik başarı elde etmiştir. Yine bu ülkelerden olan Almanya bu dönemlerde sahip olduğu askeri bilgi, beceri ve teknolojiyi ticari sanayiye yönlendirerek özellikle otomotiv sektöründe dünya çapında ciddi bir pazar payı elde etmiştir. Öyle ki günümüzde klasik olarak görülen ve Türkiye’de halk arasında “vosvos” ya da “tosba” diye adlandırılan Volkswagen marka otomobiller, Almanların İkinci Dünya Savaşında cepheye asker taşımak için ürettikleri araçların ticari versiyonlarıdır.

Dünya genelinde bu gelişmeler olurken yeni bir sorun ortaya çıkmaktadır. Bu sorun ise küreselleşen ekonomiler, uluslararası pazarlara ürün sunma, bu pazarlarda pazar paylarını koruma, arttırma gibi sorunların hangi araçlarla sağlanacağı, destekleneceği ve alt yapılarının nasıl oluşturulacağıydı. Tam bu noktada sorunların çözümü için lojistik kavramının önemine dikkatler çekilmeye başlanmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında değişen sosyal, politik ve ekonomik eğilimler sonucunda yatırımların seyri daha çok teknolojik alanlara kaymıştır. Ekonominin her alanında araştırma – geliştirme (AR-GE) yatırımları hız kazanmıştır. Rekabet kavramının piyasalara iyiden iyiye hâkim olduğu bu dönemlerde “teknolojik üstünlük” yarışının başladığı söylenebilir. Olağandır ki bu gelişmelerden lojistik sektörü de payına düşen gelişmeyi göstermek durumunda kalmıştır.

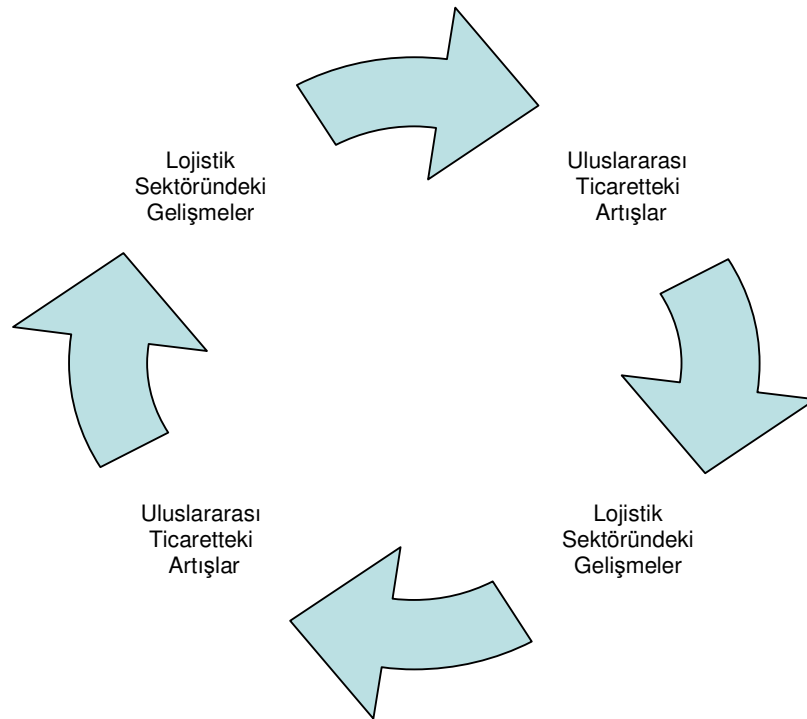
*20. yüzyılın ikinci yarısında dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler, deniz ticaretini de etkileyerek yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin süratleri ve boyutları artmış, dolayısıyla bu durum, uzaktaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak tanıyan “kombine taşımacılık” gelişmeye başlamıştır. Buna bağlı olarak geliştirilen “birim yük” kavramı, özellikle konteynerlerin ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır (Akçay, 2005: 40).*

Yukarıdaki paragrafta da değinildiği üzere gemilerin boyutlarında ve süratlerinde meydana gelen artış, denizyolu ticaretine olan ilgiyi arttırmıştır. Yine konteynerlerin taşımacılıkta kullanılmaya başlanması, gemilerle yapılan taşımacılık işlemlerinin cazibesini arttırmıştır. Konteynerlerin en büyük avantajı yükleme ve boşaltma işleminin sadece birer kez yapılabiliniyor olmasıdır. Taşınacak olan yükün konteynerlere doğrudan yüklenmesi ve konteynerlerin tek parça halinde limanlara taşınabilmesi ve aynı şekilde tek parça halinde gemilere yüklenebilmesi büyük kolaylık sağlamıştır. Aynı işlemlerin tersi de bu kadar kolaylaştığı düşünüldüğünde konteynerlerin denizyolu taşımacılığında çığır açtığı söylenebilir. Konteynerlerin yanı sıra, gemilerin hızlarının artması; teslimat sürelerinin kısalmasına, gemilerin

boyutlarının büyümesi; taşınan yük miktarının artmasına ve dolayısıyla taşıma birim maliyetlerinin azalmasına olanak sağlamış olması bakımından önemli unsurlardır.

Lojistik sektörünün gelişmesinde en büyük etken şüphesiz uluslararası ticarettir. Unutulmamalıdır ki ithal ya da ihraç edilen her ürün muhakkak bir taşıma faaliyetine, belki birden çok ve farklı araçlarla taşıma faaliyetine, bir depolama faaliyetine, gümrük ve sigortalama faaliyetlerine maruz kalacaktır. Bütün bu faaliyetler lojistik sektörünün hizmetleri olduğuna göre; uluslararası ticaret lojistik sektörü olmadan ve lojistik sektörü de uluslararası ticaret olmadan varlıklarını sürdüremezler. Bu nedenle uluslararası ticaretin artması, yön değiştirmesi, eğilimleri, lojistik sektörünün gelişmesini, yatırımlarını, teknolojik ihtiyaçlarını ve alt yapısını doğrudan etkileyecektir. Yerel çapta yapılacak olan ticari işlemlerde ihtiyaç duyulacak olan lojistik hizmetler; taşımacılık, daha doğrusu şehirlerarası nakliye ve kısmi depolama boyutunda kalacağından sektörün gelişmesinde çok etkili olamayacaktır.

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre, uluslararası ticaretin boyutu 18 trilyon dolar civarındadır. Uluslararası ticaretin bu büyüklüğe ulaşmasında lojistik sektörünün ve sağladığı hizmetlerin payı büyüktür. Ayrıca 18 trilyon dolarlık pastadan aldığı payı arttırmak için lojistik sektörü daha da gelişmek zorundadır (Uçar, 2007: 35).



Şekil 2.1: Lojistik hizmetler ve uluslararası ticaret döngüsü  
Tarafımızdan hazırlanmıştır.

Şekil 2.1’de gösterildiği üzere lojistik sektörü ve uluslararası ticaret arasındaki ilişki bir döngü şeklindedir.

- Uluslararası ticaret artarsa, lojistik hizmet kullanımı artar dolayısıyla lojistik sektöründe gelişmeler sağlanır.
- Lojistik sektöründeki gelişmeler uluslararası ticareti kolaylaştıracağından uluslararası ticareti arttırır.

Lojistik sektörünün bugünkü durumuna bakıldığında ulaşılmış olduğu ekonomik değer küçümsenemeyecek kadar yüksektir. Avrupa’da 700 milyar Euro’luk değere ulaşan lojistik sektörü dünya çapında 7 trilyon dolarlık bir değere ulaşmıştır (Uçar, 2007: 35-36).

Bu rakamların anlam kazanabilmesi ve doğru yorumlanabilmesi için lojistik hizmetlerinin ya da sektörünün gelişmesinin altında yatan sebeplere göz atmak gerekmektedir. Bu sebepler bilinmeden lojistik sektörünün nasıl geliştiği ve yukarıda bahsedilen ekonomik değerlere nasıl sahip olduğunun anlaşılması kolay olmayacaktır.

Ekonominin tüm alanlarında olduğu gibi yine her şey işletmelerin, maliyetlerini minimize etmek ve kârlarını maksimize etmek isteğinden kaynaklanmaktadır. Ticari işletmeler kuruluş felsefesi gereği maliyetleri olabilecek en düşük seviyede tutmak, gelirlerini de olabilecek en yüksek düzeye çıkarmak isterler. Her zaman bunu sağlayabilmek için araştırmalar yaparlar. Hangi sektörde olursa olsun tüm üretim işletmelerinde, üretilen ürünün maliyetlerinde en yüksek kalemleri hammadde – malzeme ve işçilik giderleri oluşturmaktadır. Dolayısıyla işletmeler ilk önce bu kalemlerde maliyetleri azaltmak eğiliminde olurlar. Bunun için yapılan ilk işlerden biri hammadde kaynaklarına yakın yerlerde üretim tesislerini kurmaktır. Bundan amaç gerekli hammaddeyi daha kısa sürede ve daha ucuza elde etmek istemeleridir. İkinci olarak işgücünün ucuz olduğu yerlerde işletmelerini kurmak isterler ki bundan da amaç işgücü maliyetlerini azaltmaktır. Özellikle emek-yoğun sektörlerde bu önemli bir faktördür. Burada akla gelebilecek olan soru; “ucuz olan işgücünün neden üretim işletmesinin bulunduğu yere götürülemediğidir” bu sorunun cevabı ise yine ekonomik düzenin kendi içinde gizlidir. Ülkelerarası ekonomik farklılıklar sebebiyle her ülkede hesaplanacak olan “satılma gücü” farklı olacaktır. Satılma gücü, belirli bir miktar para karşılığı satın alınabilecek mal ve hizmet miktarını gösteren bir ölçüttür. Örnek verilecek olunursa; A ülkesinde 100 dolara 5 kg elma alınabiliyorken, B ülkesinde 15 kg elma alınabilir. Bu durumda B ülkesinde satılma gücü daha yüksektir. Satılma

gücünün yüksek olması, fiyatlar ve ücretler genel düzeyinin daha düşük olduğu anlamına gelmektedir ve bunun sonucu da ucuz işgücü demektir.

Konu ile ilgili diğer bir husus ise gelirlerin artırılması ve kârın maksimize edilmesidir. Burada işletmelerin yapacağı ilk iş satışları arttırmak olacaktır. Bunun için kullanılacak birçok yöntem ve materyal bulunmaktadır. Fakat onların detayına burada değinilmeyecektir. İşletmeler bu amaç ve hedef doğrultusunda mevcut pazar paylarını korumak koşulu ile pazar paylarını arttırmaya yönelik olarak ürünlerinin müşteriler tarafından daha kolay ulaşılabilir olmasını sağlamak için yeni pazarlama stratejileri geliştirirler. Bu doğrultuda işletmeler, “pazarın kaymağını alma” ya da “pazarın derinlerine inme” gibi stratejiler geliştirip “tutundurma ve dağıtım” gibi pazarlama karması elemanlarını kullanarak satışlarını arttırmak istemektedirler. Bu stratejiler, işletmelerin talep edecekleri lojistik hizmetlerin yapısını etkileyeceğinden dikkat edilmesi gereken hususlardır. Yine aynı şekilde işletmeler satışlarını artırma arzuları ile yeni pazarlar arayışına girebilirler. Bunun sonucunda buldukları ülke sınırları dışındaki pazarlara ürün sunmak istemeleri durumunda yine talep edilecek olan lojistik hizmetler farklılık gösterecektir.

Aslında burada sözü geçen konular “uluslararası ticaret, küreselleşme” ya da “dünya ticareti” denilen ticari unsurların bir başka deyişle ticari yaşamın temelini oluşturmaktadır. Bu unsurları maddeler halinde belirtecek olursak:

- İşletmelerin üretim maliyetlerini minimize etmek istemeleri ve bunun için;
  - Tedarik maliyetlerini azaltmak için, hammadde – malzeme kaynaklarına yakın işletmeler kurmak,
  - Özellikle emek-yoğun üretim işletmelerinde işgücü maliyetlerini azaltmak için, ucuz işgücünün bulunduğu yerlerde işletmeler kurmak,
  - Üretilen ürünlerin pazarlara dağıtım maliyetlerini azaltmak için, pazarlara yakın olma isteği,
- İşletmelerin gelirlerini maksimize etmek istemeleri ve bunun için;
  - Satışlarını arttırmak için, yeni dağıtım ve tutundurma çabaları ile pazar paylarını arttırmak.
  - Ulaşılamamış pazarlara ulaşarak bu pazarlara ürün satmak, sınır ötesine satış yapabilmek.
  - Satış arttırmak suretiyle üretim artışı sağlamak ve dolayısıyla birim maliyetlerini düşürmek isterler.

Bu belirtilen hususlar uluslararası ticaretin özünü oluşturmaktadır. Ticari işletmelerin bu arzuları sonucunda dünya ticareti yani uluslararası ticaret artmış ve dolayısıyla lojistik hizmet talepleri de artış göstermiştir. Lojistik hizmetleri, geline bu noktada sadece artış göstermekle kalmayıp gelişme de göstermek zorunda kalmıştır. Bu gelişmeler altyapı, teknoloji, hizmet çeşitliliği gibi konularda meydana gelmiştir.

Dünya ticaretinin gelişmesinde etken olan en önemli unsur şüphesiz üretimde uzmanlaşma ve sahip olunan tüm kaynaklar (toprak, işgücü, doğal kaynaklar, sermaye... gibi) olarak belirtilebilir. Bu kaynakların dünya ticaretinde neden önemli olduklarını kısaca belirtmekte fayda olacaktır.

- Toprak: bir ülkenin sahip olduğu toprak yapısı, tarıma elverişli arazilerin büyüklüğü ve sayıca çok olması, o ülkede tarım ürünleri üretimini kolaylaştırır ve verimli hale getirir. Dolayısıyla üretilen tarım ürünlerinin ihtiyaç fazlası yurt dışına ihraç edilebilir.
- İşgücü: özellikle nüfusun çok, buna karşın işsizliğin yüksek olduğu ülkelerde işgücü gerçekten çok ucuz bir üretim faktörü olabilmektedir. İşgücü maliyetleri özellikle tekstil gibi emek yoğun sektörlerde çok daha önemli bir unsurdur. Çin bu konuda örnek gösterilebilecek bir ülkedir. Çin, nüfus olarak kalabalık bir ülke olması nedeniyle işsizlik çok ve işgücü ucuzdur. Bu nedenle dünya tekstil sektöründe Çin önemli bir ülkedir. Çin ucuz işgücü nedeniyle sanayinin her alanında:
  - Fason üretim yapabilmekte,
  - Dünya markalarının üretim tesislerini Çin'e çekebilme,
  - Teknoloji transferi nedeniyle kendi markalarını yaratıp, yeni ürünler üretebilmektedir.
- Doğal kaynaklar: Ne yazık ki doğal kaynaklar, dünya üzerinde eşit bir dağılıma sahip değildir. Her ülke kendi sahip olduğu doğal kaynakların bir kısmını ihraç etmektedir. Örnek olarak petrol gösterilebilir. Petrol ve türevleri dünyada kullanımı en yaygın olan doğal kaynaktır. Ayrıca petrol üretebilen ülke sayısı kısıtlıdır. Bu nedenle petrol üreten ülkeler bu petrolü ihraç ederler. Petrol dışında; doğalgaz, linyit, demir, bor, altın, gümüş, elmas gibi doğal kaynaklar da kullanımı yaygın ve ihracatı arttıran ürünlerdir.
- Sermaye: üretim faktörlerinden biri olan sermayenin varlığı, miktarı, yapısı sanayileşmenin yani üretimin bir unsurudur. Sermaye olmadan hiçbir iş ve üretim yapılamayacağı gerçeğinden yola çıkılırsa, sermaye sahibi ülkeler mutlaka bu



sermayelerini üretime yönlendireceklerdir. Bu yönlendirme sermayenin küreselleşmesine de yol açmaktadır.

Lojistik kavramının gelişimine bakıldığında 1900'li yıllara kadar gittiği görülür. Ancak, o yıllarda lojistik kavramı sadece askeri bir kavramdır ve sadece askeri kurumlar tarafından kullanılmaktadır. İş çevrelerinde ise lojistik kavramı bilinmemekle birlikte, pazarlama faaliyetlerinden olan fiziksel dağıtım konusu yeni kullanılır hale gelmiştir. Bununla birlikte ürünlere yönelik fiziksel dağıtım konusu bile gereken ilgiyi o dönemde görememiştir. Bu durum yaklaşık olarak 1950'li yıllara kadar devam etmiştir (Gönel, 2007: 9-10).

1950'li yıllarda dünya genelinde hâkim olan ekonomik eğilimler, maliyetlerin kontrolü ve de azaltılması yönündeydi. Bu amaçla işletme yöneticileri maliyetleri azaltabilecek unsurlar üzerinde yoğunlaşmaya başladıklarında lojistik hizmetlerinin önemini keşfetmişlerdir. Bu dönemlerde lojistik hizmetlerine olan ilgi, gelişen teknoloji ile daha da artmaya başlamıştır (Meriç, 2005: 11).

1950'li yıllardan itibaren değişen toplum davranışları ve yapıları ekonomik işleyiş üzerinde etkisini göstermeye başlamıştır. Tarım toplumu – sanayi toplumu – hizmet toplumu olarak işleyen sürecin sonunda günümüz toplum yapısı olan tüketim toplumuna geçiş süreci başlamıştır. Yine bu süreçte bazı toplumların sanayi toplumu olma aşamasını atlayarak hizmet toplumuna geçmesi dünya genelinde tüketim alışkanlıklarının değişmesine ve tüketimin artmasına neden olmuştur. Tüketimin artması, üretim artışına neden olduğu gibi rekabetin artmasına da neden olmuştur. Tüketici davranışları, üretilecek olan ürün üzerinde tek belirleyici unsur olmaya başlamıştır ve bunun sonucunda ürünlerin birbirlerine benzemesi, aynı ihtiyaçlara karşılık verebilecek farklı ürün alternatiflerinin bulunması gibi sorunlar ortaya çıkmıştır. İşletmeler bu sorunların üstesinden gelebilmek, ürünlerini tüketiciler tarafından tercih edilebilir hale getirebilmek için üretim iş süreçlerinden satış sonrası hizmetlere kadar pek çok unsuru dikkatle irdelemek zorunda kalmışlardır. İşte bu çalışmalar sonucunda lojistik hizmetlerin ürünlerin pazarlanması ve satışı üzerinde önemli bir etken olduğu anlaşılmıştır. Öyle ki, lojistik hizmetler, işletmelerin tüm pazarlama faaliyetlerini ve stratejilerini doğrudan etkilemekte ve bunun sonucu da ürün satışlarına yansımaktadır.

Lojistik sektörünü ilgilendiren gelişmelere bakıldığı zaman şüphesiz ilk olarak taşımacılık alanında ve özellikle denizyolu taşımacılığındaki gelişmeler dikkat

çekmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere denizyolu taşımacılığının gelişiminde ve artmasında dönüm noktası konteynerlerin kullanılmaya başlanmasıdır.

1930 yılında Amerikalı bir kamyoncunun limanda yükünü gemiye boşaltmak için beklerken, taşıdığı yükün kamyonun boşaltılıp gemiye yüklenmesi yerine, kamyonun kasasının doğrudan yük olarak gemiye taşınması fikrinden yola çıkarak tasarladığı mekanizma bugünkü konteynerlerin temelini oluşturmaktadır (Akçay, 2005: 40).

Konteynerler, dayanıklı ve korunaklı büyük çaplı muhafaza kutuları olarak ifade edilebilir. Konteynerler, kötü koşullarda bile içlerindeki ürünleri muhafaza edebilecek yapıda tasarlanmışlardır. Ayrıca konteynerler taşınacak olan yükün gereksinmelerine göre farklı boyutlarda ve özelliklerde olabilmektedir.

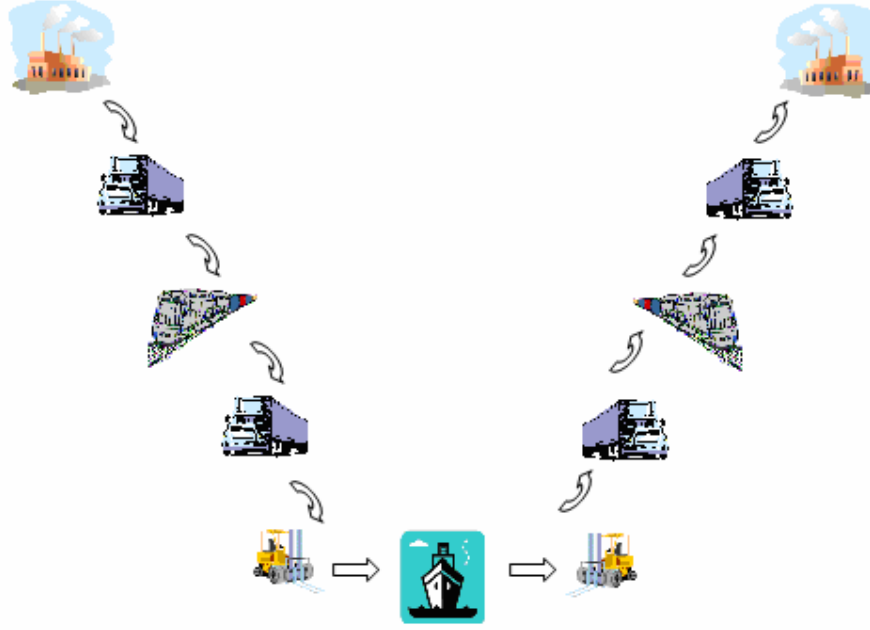
*Konteynerler çelikten imal edilmiş olup, liman terminalinde ya da gemi üzerinde üst üste istiflendiğinde mukavemetinin artması için yüzeyi girintili – çıkıntılı tasarlanmıştır. Gerek treylere ve gerekse üst üste istiflendiğinde birbirlerine sabitlenebilmeleri açısından alt ve üst olmak üzere dört köşesinde “twist lock” tabir edilen özel kilitler için yuvalar bulunmaktadır (Gönel, 2007: 46).*

Konteynerlerin kullanımına 1950’li yıllarda başlanmasıyla özellikle deniz ötesi ticarete büyük kolaylık sağlanmıştır. Konteynerin taşımacılık alanında sağladığı en önemli fayda tek bir ünite kullanılarak farklı taşıma araçları arasında ürünlerin kolaylıkla taşınmasıdır (Gönel, 2007: 39).

Denizyolu taşımacılığında konteynerlerin kullanılmasıyla:

- Tek ünite ile farklı taşıma araçları arasında transfer kolaylığı,
- Gönderici, taşıyıcı ve alıcı arasındaki iş ilişkileri süreçlerinin kısılması,
- Taşıyıcı açısından yer ve zaman faydası yaratması,
- Gönderici / alıcı ve taşıyıcı açısından maliyetlerin azalması,
- Konteyner gemilerinin limanlardaki doldurma ve boşaltma sürelerinin kısılması,
- Farklı taşıma araçları arasında ürünlerin transferinin gerçekleşmesinin beklenmesi nedeni ile taşıma araçlarının, ürünü boşaltmak için beklemesine gerek kalmayışının, bundan sağlanan zaman ve maliyet avantajının diğer operasyonlarda kullanılabilmesine olanak tanınması,
- Konteynerlere yüklenmiş olan ürünlerin her türlü kötü koşullardan etkilenmeden sevkîyatının yapılması,
- Taşıyıcı firmalar açısından, konteyner gemilerinin etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması sağlanmıştır.

Ayrıca limanlarda vinçlerin kullanılması ve de özellikle konteyner vinçlerinin gelişmesi ile yukarıda sayılan işlemler daha da kolaylaşmıştır.



Şekil 2.2: Konteyner kullanımından önce taşımacılık  
Kaynak: Gönel, 2007: 41

Şekil 2.2, konteyner kullanımından önce taşımacılık işleminin nasıl gerçekleştiğini göstermektedir. Şekil 2.2'ye göre üretilen ürün ilk olarak karayolu taşıma aracı ile demiryolu taşıma aracına taşınmaktadır. Demiryolu taşımacılığı belirli bir noktaya taşınan ürünler tekrar karayolu taşıma aracı ile limanlara taşınmaktadır. Limanlara taşınan ürünler, çeşitli yardımcı araçlar ile gemilere yüklenerek taşıma işleminin toplama kısmı gerçekleşmiş olmaktadır. Gemilerin gideceği limanlara ulaşması ile süreç aynı şekilde tersten işleyecek ve ürünler nihai tüketiciye ulaşacaktır. Konteyner kullanımından önce tüm taşımacılık süreçlerinin bu şekilde gerçekleşmediğini belirtmek gerekir.



Şekil 2.3: Konteyner kullanımından sonra taşımacılık  
Kaynak: Gönel, 2007: 41

Şekil 2.3 ise; konteyner kullanımından sonra taşımacılık işleminin nasıl gerçekleştiğini göstermektedir. Şekil 2.3'e göre, üretilen ürünler konteynerlere yüklenerek karayolu taşıma araçları ile limanlara taşınır. Konteynerler bazı durumlarda limanlarda bekletilebilir. Fakat genel uygulama konteynerler karayolu taşıma araçlarından doğrudan gemiye yüklenmesi şeklinde gerçekleşmektedir.

Gemilerin limanlarda yapmış oldukları yükleme, boşaltma ve bekleme süreleri birer maliyet teşkil etmektedir. Limanda bulunan bir gemi ne kadar kısa sürede yüklenir ve boşaltılır ise, taşıyıcı firma açısından o kadar az maliyetli olur. Bu maliyet sadece limanda bekleyen gemiler için değil, liman dışında yükleme ya da boşaltma için bekleyen diğer gemiler içinde geçerlidir. Taşıyıcı açısından maliyetlerin azalması, üretici ya da gönderici için de maliyetleri azalttığı gibi, tüketici ya da alıcı için de fiyatları düşürmüştür.

Lojistik sektörü açısından çok önemli bir yere sahip olan deniz ticareti ve denizyolu taşımacılığında bahsederken limanlardan da söz etmek gerekir. Denizyolu ile ticaret yapılabilmesi için limanlar olmazsa olmaz unsurlardır. Bu nedenle limanların geçmişine de kısaca değinmekte fayda olacaktır. Limanların tarihsel gelişimi çok eskilere dayanmaktadır. İnsanoğlu deniz ile tanıştığı günden itibaren deniz üstünde batmadan hareket edebilecek ulaşım araçları yapmakla uğraşmıştır. İlk zamanlarda kıyıya yanaştırılabilen ilkel sallar kullanılmıştır. "Milattan önce (M.Ö.) 5 yüzyılda artık sularda büyütülmüş sallarla büyük hacimli yük taşımacılığı gerçekleşirken, M.Ö. 1. yüzyıl sonrası 40-60 ton taşıyabilen daha büyük örme kayıklar kullanılmıştır" (Hüseynzade, 2006: 5). Bu bilgilere dayanarak limanların tarihinin M.Ö. 1. yüzyıldan daha eski olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. İnsanoğlu zamanla deniz taşıtlarını geliştirip büyüttükçe günümüz gemilerine benzer yapılar ortaya çıktığında bu ulaşım araçlarının kıyıya yanaşması zor olmuş ve iskelelerin yapımını zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda iskeleler gelişi güzel yerlere yapılmamış ve doğal olarak oluşmuş ve deniz taşıtları açısından korunaklı olan kıyılara yapılmıştır. Denizcilik faaliyetlerinin artması ile bu iskeleler yetersiz kalmış ve günümüz limanlarına benzer yapılar inşa edilmeye başlanmıştır.

Deniz ticareti geliştikçe limanlarda bu gelişmeye paralel gelişim göstermek zorunda kalmıştır. Denizyolu ticaretine konu olan yüklerin çeşitlenmesi, miktarındaki artışlar ve ticaret gemilerinin büyüklüklerinin artması mevcut limanları yetersiz kılmıştır. 1700'lü yılların sonlarına doğru buhar makinesinin icadı ile tüm dünyada sanayi sektörlerinde olduğu gibi ulaşım sektöründe de çok önemli gelişmeler olmuştur.

1800'lü yılların başlarında çeşitli büyüklüklerdeki teknelere buhar makineleri takılmış ve buharlı gemilerin temeli oluşturulmuştur. 1819 yılında Savannah adlı buharlı gemi, atlas okyanusunu geçen ilk buharlı gemi olmuştur (http\_5, 23.05.2009). Bu tarihten itibaren daha hızlı, daha büyük ve daha güçlü gemiler yapılmıştır. Yapılan bu gemilerin yapısı ile mevcut limanlar uyuşmadığı için var olan limanlarda derinleştirme, büyütme ve geliştirme çalışmaları yapılırken diğer yandan da yeni limanların yapımına başlanmıştır.

Konteyner taşımacılığının gelişimi üç aşama da incelenebilir. Birinci aşama 1958 ile 1970 yılları arasındaki zaman diliminde yaşanan gelişmelerdir. Konteynerler deniz ticaretinde çok yeni aktörler oldukları için kullanımı çok az olmuştur. Bunun nedeni konteynerlere taşımacılık açısından henüz güven duyulamamış olmasındandır ki bu nedenle bu alana yapılan yatırımlar çok az olmuştur. İkinci aşama 1970 – 1990 dönemidir. Bu dönemde konteyner taşımacılığına olan güven artmaya başlamış ve bu alana yapılan yatırımlar çoğalmıştır. Konteyner gemilerinin yapılması ve mevcut gemilerde konteyner taşımacılığına uygun değişikliklerin yapılması bu tarihler arasında gerçekleşmiştir. Üçüncü aşama ise 1990 ve sonrası kapsamaktadır. Özellikle bu tarihten sonra dünya ticaretinde yaşanan değişimler okyanus ötesi ticaret hacmini arttırmıştır. Özellikle Çin'in dünya ticaretindeki etkinliğinin giderek artması bunda önemli bir rol oynamıştır (Demirlioğlu, 2008: 12).

“Günümüzde deniz yoluyla gönderilen yüklerin yaklaşık %90'ı konteynerler ile sevkedilmektedir. 2005 yılı itibariyle dünya üzerinde 18 milyon konteyner 200 milyondan fazla dönüşüm yapmıştır” (Gönel, 2007: 28).

*1956 yılına gelindiğinde Amerikan McLean Trucking Firması “ideal X” adında Newark New Jersey'den Houston, Texas'a 58 kara treylerini deneme niteliğinde gezi yapmak üzere taşımak için, eski bir 2. Dünya Savaşı gemisini onarmak suretiyle bir prototip gemi inşa etmiştir. 1958' Matson adlı bir deniz taşıma firması, Amerika'nın batı kıyılarıyla Hawai arasında kombine taşımacılık yapmaya başlamış; bir sonraki yıl, ilk kombine taşımacılık vinci Alameda'da, Oakland'ın limanında hizmete girmiştir (Akçay, 2005: 40-41).*

Lojistik hizmetlerinin ve sektörünün 1950'den önceki durumuna bakıldığında, lojistik hizmetlerin gelişme göstermiş olduğu düşünülebilecek fazla bir alanı olmadığı görülecektir. Bu dönemde sadece basit depolama faaliyetleri, envanter işlemleri, stok kontrolü ve taşımacılık işlemleri yürütülmekteydi ve bu hizmetler farklı birimler tarafından yürütülen bağımsız işler olarak görülmekteydi. Taşımacılık hizmetleri çoğunlukla demiryolu ve karayolu ile yapılmaktaydı, az bir kısmı ise deniz yolu ile yapılmaktaydı. 1950'li yıllarda otomotiv sektöründe yaşanan gelişmelere bağlı olarak

bu dönemde otomobil satışlarının artması ve dolayısıyla karayolu yapım çalışmalarının ve dünya genelinde yolların asfaltlanmaya başlandığı bir döneme geçilmiştir. Yolların asfaltlanması, karayolu taşımacılığını kolaylaştırdığı için bu dönemlerde ilginin karayolu taşımacılığına odaklandığı söylenebilir. Asfalt yolların çoğalmasıyla demiryoluna olan ilgi azalmaya başlamıştır. Bunun nedeni demiryollarının hemen her yere ulaşamamasından kaynaklanmıştır. Demiryolları belirli hatlarda sabitken karayolları her geçen gün artmış ve yeni noktalara ulaşabilir hale gelmiştir. Karayollarının dünyanın her noktasına ulaşabilir bir konumda olması ve liman bağlantılarının bulunması sebebiyle karayolu ve denizyolu taşımacılığı arasında ilişki kombine taşımacılık boyutuna geçilmesini kolaylaştırmıştır.

1960'lı yıllar itibariyle ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak bilgisayar kullanımının ticari işletmelerde yaygınlaşmaya başlaması ile beraber program ve yazılım geliştirme çalışmaları hız kazanmıştır. Bu dönemde bilgisayar ve yazılım şirketleri ticari işletmelerin ihtiyaçları doğrultusunda ticari yazılımlar geliştirmişlerdir. Bu yazılımlar sayesinde üretim işletmeleri iş akış süreçleri, üretim planlama, stok kontrolü gibi işletme faaliyetlerini bilgisayar ortamında yürüterek sağlıklı veriler elde etmeye başlamışlardır. Elde edilen veriler, işletmelerin fiziksel şartlarını, üretim düzeylerini, ürün satışlarını, hammadde – malzeme taleplerini etkilediğinden dolayı olarak lojistik süreçleri ve maliyetleri de etkiler olmuştur.

*1960'lı yıllarda bilgisayarların ticari işletmelerde yaygınlaşmaya başlaması ile ilk kurumsal üretim yönetim sistemi, malzeme ihtiyaç planlaması MRP (Materials Requirement Planning) yazılımları kullanılmaya başlanmış, ilk MRP yazılımı IBM tarafından geliştirilmiştir. ilk aşamada malzeme ağaçları ve stokları kapsayan sistem gittikçe gelişerek 1980'li yıllarda üretim işletmelerinin üretim ile doğrudan ilintili faaliyetleri (satınalma, üretim planlama ve kontrol, muhasebe, stok yönetimi...) kapsar hale gelmiş ve üretim kaynakları planlaması: MRP II (Manufacturing Resource Planning) adını almıştır (Meriç, 2005: 12).*

1956 – 1965 yılları arasında bütünleşik lojistik olgusu netleşmeye başlamıştır. Bu yıllar arasında dünyada egemen olan ekonomik eğilimler sonucu lojistik olgusunun kavramsallaşmasına katkıda bulunacak dört önemli gelişme yaşanmıştır. Bu gelişmeler (Gün, 2007: 12):

- Toplam maliyet analizinin gelişimi,
- Sistem yaklaşımının iş çevrelerince uygulanmaya başlanması,
- Müşteri hizmetlerine iş çevrelerince önem verilmesi,
- Pazarlama kanalları üzerinde yeni çalışmalar yapılmasıdır.

1960'lı yılların başında lojistik hizmetler ve fiziksel dağıtım konularıyla ilgili alanlardaki sorunlar ve eksiklikler tanımlanmış, lojistik hizmetlerin stratejik olarak önemi belirtilmeye çalışılmıştır. 1966 – 1970 yılları arasında yaşanan lojistik gelişmeler, daha çok “lojistik yönetimi” kavramının ortaya çıkmasına doğru giden bir yol izlemiştir. Çalışmalar, sistem yaklaşımı çerçevesinde lojistik hizmetlerin, sistematik bir düzende ele alınması gerekliliği düşünülerek bütünleşik olarak ele alınmıştır. Bugünkü lojistik hizmet sağlayıcısı işletmelerin ilk örnekleri 1970'li yıllarda ortaya çıkmıştır. Bu işletmelerin satınalma ve dağıtımına yönelik hizmetleri bir arada yürüttükleri görülmüştür. Aynı dönemlerde stok kontrolü ve sipariş işleme konularına eğilim başlamıştır. Bu dönemde dağıtımına yönelik hizmet veren işletmeler; sipariş işleme, depolama, stok kontrolü gibi hizmetleri de işletme bünyelerinde sunmaya çalışmışlardır. 1973 yılında yaşanan petrol krizi ile özellikle taşımacılık sektörü durağan bir döneme girmiştir. Petrol ve türevlerinin fiyatlarının artması taşımacılık sektöründe yakıt maliyetlerini arttırdığı için, taşımaya yönelik lojistik hizmetler bu durumdan fazlasıyla olumsuz etkilenmiştir. Bu durum 1980'li yıllara kadar devam etmiştir. 1980 sonrası dönem dünya genelinde hızlı gelişmelerin yaşanmaya başladığı bir dönem olmuştur. Özellikle iletişim ve bilgi işlem teknolojilerinde hızlı gelişmeler görülmüştür. Bu gelişmeler sosyo-kültürel ve ekonomik yaşamda birçok kolaylık sağladığı gibi yeni gelişmelerin de önünü açmıştır. Lojistik sektörü için ise, kurumsallaşmanın ve uzmanlaşmanın hız kazandığı bir dönem olmuştur (Dostsever, 2007: 3-4).

1990 yılı sonrası yaşanan gelişmeleri sıralamak gerekirse (Dostsever, 2007: 5-6):

- Lojistik faaliyetlerin, maliyet avantajı yanı sıra rekabet üstünlüğü sağladığı anlaşılmıştır.
- 1950 öncesi dönemde stoklanan ürünlerin %50'sini perakendeciler, %50'sini de üreticiler ve toptancılar bulundururken, 1950'den sonraki gelişmeler sonunda, stokların %10'u perakendecilerde kalan %90'ı ise üreticiler ve dağıtıcıların elinde olacak şekilde değişim göstermiştir.
- Ürün çeşitliliğinde ve miktarında yaşanan artışlar, farklı taşıma araçlarının kullanılması, farklı özelliklerde depoların oluşturulması, farklı müşterilerin farklı hizmet taleplerinin olması gibi nedenler lojistik hizmet sağlayan işletmeleri sistematik, düzenli ve uzmanlaşmış bir lojistik süreç yönetimini

zorunlu hale getirmiştir. Bu zorunluluk ‐lojistik yönetimi‐ olarak adlandırılan yeni bir uzmanlık alanı gelişmesini sağlamıştır.

- Bilgisayar teknolojisinde yaşanan gelişmeler, karmaşık lojistik yönetimini kolaylaştırmıştır. Ayrıca teknolojik gelişmeler de lojistik hizmetlerinin daha hızlı, verimli ve en az zayıyla yapılabilmesine olanak tanımıştır

Demiryollarının gelişimine bakıldığında, ilk olarak 1830 yılında İngiltere’de demiryolu inşa edilmiştir. İngilizlerin demiryolunu kullanmak istemelerinin nedeni ticareti geliştirmek, hammadde kaynaklarına ulaşmak, yeni pazarlara ulaşmak olarak özetlenebilir. İngilizler bu amaç doğrultusunda İngiltere’den Uzakdoğu’ya uzanan bir demiryolu ağı inşa etmek arzusundaydılar. Bu gerçekleştiğinde İngilizler Avrupa – Balkanlar – Ortadoğu – Asya ve Uzakdoğu’ya kadar olan bu coğrafyalarda istediği gibi ticaret yapabilecekti. Bu bölgelerden topladığı hammadde ve kaynakları İngiltere’ye ve ürettiği malları da bu bölgelere güvenli bir şekilde nakledebilecekti. Bu dönemde İngilizlerin demiryolu üzerinde durmalarının nedeni, özellikle uzun mesafeli taşımacılıkta gemilerin bunu kaldırabilecek güçte olmayışı ve karayollarının güvenli olmayışıdır. Demiryolu kullanımında İngiltere’yi 1832’de Fransa, 1835’te Almanya izlemiştir. Demiryolları ABD’de 1830’lu yıllarda, Rusya’da ise 1855 yılında kullanılmaya başlanmıştır. Demiryollarının kullanımına başlanması ile demir – çelik sanayi gelişmeye başlamıştır. Ayrıca demir – çelik ve kömür gibi ağır ve hacimli yüklerin taşınması kolaylaşmış, hızlanmış ve taşıma maliyetleri azalmıştır (Akçay, 2005: 46).

‐1984 yılında ABD’de demiryollarında konteyner taşımacılığı, üst üste istiflenebilen konteyner trenlerinin gelişiyile birlikte performans ve ekonomik olarak değişmiş ve kombine trafiğin gelişmesinde tetikleyici rol oynamıştır‐ (Akçay, 2005: 41).

*1990’lı yıllarda yönetim sistemleri yalnız üretim sektörünü değil tüm sektörleri (telekomünikasyon, perakende, medya, sağlık, kamu...) tüm faaliyet birimlerini (satış sonrası servis, bakım onarım, insan kaynakları, duran varlık yönetimi...) kapsar hale gelmiş ve kurumsal kaynak planlaması ERP (Enterprise Resource Planning) adını almıştır. 2000’li yılların başında özellikle internet ve çağrı merkezleri kanallarını kullanarak işletme dışı unsurlarla da bütünleşen ERP sistemleri, müşteri ilişkileri yönetimi (CRM), tedarik zinciri yönetimi (SCM) ve işletme zekâsı (BI) kavramlarını da kapsayarak ERP II konseptine genişlemişlerdir (Meriç, 2005: 14).*

Havayolları taşımacılığının gelişmesinden önce havacılık sektörünün nasıl ortaya çıktığına değinmek gerekir. Havacılık sektörü gökyüzüne ilgi duyan, bir başka



deyişle kuşlardan esinlenerek uçma merakı içinde olan insanların, bu meraklarını giderme arzularının bir sonucu olarak havacılık sektörü ortaya çıkmıştır.

Dünyanın çeşitli ülkelerinde birbirinden bağımsız olarak birçok insan çeşitli şekillerde uçma girişiminde bulunduğu gibi yine birçok insanda uçmak için bir araç tasarlamaya çalışmıştır. Tarihin hemen her safhasında uçma girişimleri ve araç geliştirme çalışmaları yapılmış olsa da ciddi anlamda ilk çalışmalar 1850’li yıllardan itibaren başlamıştır.

1900’lü yıllarda Wright kardeşler ilk sürdürülebilir, kumanda edilebilir ve motorlu uçağı yapmaları ile havacılık adına çok büyük katkı sağlamışlardır. Bu dönemde birçok kişinin de çeşitli uçaklar yaptığı söylene de bu söylentiler kanıtlanamadığı için ilk uçak Wright kardeşlerin uçağı sayılmaktadır ([http\\_7, 25.05.2009](http://7,25.05.2009)).

Uçakların yapılması ve ilk olarak askeri alanda kullanılması birbirini takip eden dönemlerde olmuştur. Uçakları askeri amaçlı kullanan ilk ülke İtalya olmuştur. İtalyanlar 1911 yılı Eylül ayında başlayan Trablusgarp Savaşında 28 uçak ve 4 balondan oluşan bir hava gücü kullanmışlardır ([http\\_6, 25.05.2009](http://6,25.05.2009)).

Birinci Dünya Savaşı ile uçakların yıldızı parlamaya başlamıştır. 1918 - 1939 yılları arasında uçak sanayinde önemli gelişmeler olmuştur. Bu dönemde uçak gövdelerinde alüminyum kullanılmış ve su soğutmalı motorlar yerine hava soğutmalı motorlar kullanılmaya başlanmıştır. Bu gelişmeler uçak hızlarının artmasına ve uçuş mesafelerinin uzamasına olanak tanımıştır ([http\\_7, 25.05.2009](http://7,25.05.2009)).

İkinci Dünya Savaşı’na katılan ülkeler için “Savaş Uçakları” önemli birer silah olarak görülmüştür. Bu dönemde pilotlar daha yetenekli ve eskiye nazaran uçma konusunda daha istekli olmuşlardır. Ticari ya da sivil havacılığın gelişmesi özellikle İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra hız kazanmıştır. Savaştan kalan uçaklarla eşya ve yolcu taşımacılığı başlamış ve bu dönemlerde havayolu şirketleri kurulmaya başlamıştır ([http\\_7, 25.05.2009](http://7,25.05.2009)). Havayolu taşımacılığının gelişmesinde en önemli etkenlerden biri, uzun mesafeli ulaşım söz konusu olduğunda diğer alternatiflere oranla havayolunda ulaşım süresinin çok kısa olmasıdır.

1950’li yıllara gelindiğinde jet uçakları gökyüzündeki yerini almıştı ve hiç durmadan Atlantik Okyanusu’nu geçebiliyorlardı. Uçak teknolojilerinin hızlı gelişmesinde ülkelerin askeri teknoloji geliştirme yarışları etkili olmuştur. Geliştirilen askeri uçak teknolojileri sivil uçaklar içinde kullanılmıştır. 1960’lı yıllarda ise uçak teknolojisi Ay’a ulaşacak kadar gelişmiştir. 1969 yılında Amerikalı astronotlar Ay’a

inmeyi başarmışlardır. 1976 yılında ses hızı üstü hızda yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmiştir. 1990'lı yıllarda ise artık uçak teknolojilerinde devrim sayılabilecek gelişmeler olmuyordu. Bu dönemde artık ufak tefek iyileştirmeler üzerinde çalışılıyordu (http\_8, 25.05.2009).

Yukarıdaki gelişmeler özellikle havayolu yolcu taşımacılığının artmasında etkili olmuştur. İnsanların kısa sürede ve konforlu bir şekilde seyahat etme istekleri havayolu taşımacılığının gelişmesinde daha da tetikleyici unsur olmuştur.

İnsanların havayolu ile seyahat etmek istemeleri sonucu bagaj yüklerinin uçaklara taşınmasında karşılaşılan sorunlar ve uçaklara bagaj yükleme işleminin demiryolu ve karayolu taşımacılığındaki kadar kolay olmayışı, havayolu taşıma işletmelerinde üzerinde ciddiyle durulmaya başlanan konular arasında yerini almıştır. Zamanla geliştirilen yöntemler ve özellikle barkodun icadı ile havayollarında bagaj yükleme işlemleri çok kolay hale gelmiştir. Bagaj sorunun çözülmesi sadece yolcular için önem arz etmiyordu. Ayrıca havayolu yük taşımacılığı ve küçük çaplı kargo taşımacılığının yapılmasını da olanaklı hale getirmişti.

Yaşanan hızlı gelişmeler havayolu taşımacılığına olan güveni arttırmıştır, özellikle havayolu yük taşımacılığında küçük çaplı fakat değerli yüklerin ve de ulaştırılması konusunda zaman kısıtı olan yük ve kargoların taşınmasına başlanmıştır.

Havayolu yük taşımacılığında en önemli unsur yüklerin paketlenmiş ve barkotlanmış olmasıdır. Aksi halde sağlıklı bir taşıma işlemi gerçekleşmeyeceği gibi uçuş güvenliğini tehlikeye atabilecek durumlarla da karşılaşılabilir. Havayolu yolcu ve yük taşımacılığında gökyüzünde yaşanacak sorunların neden olacağı maddi ve manevi kayıpların çok yüksek olması, havayolu yolcu ve yük taşımacılığı yapan işletmelerin daha dikkatli olmalarını gerektirmektedir. Bu nedenle yolcuların ve yüklerin birçok yerde kontrolü yapılmaktadır. Bu bağlamda özellikle havayolu yük taşımacılığında taşınacak yüklerin cinsi sınırlandırılmış ve standarda bağlanmıştır.

## **2.2. TÜRKİYE’DE CUMHURİYET DÖNEMİ LOJİSTİK HİZMETLERDEKİ GELİŞME**

Lojistik sektörünün ve hizmetlerin Türkiye’deki gelişimini cumhuriyet dönemi içinde incelemek daha doğru olacaktır. Lojistiğin dünyadaki gelişimine bakıldığında Türkiye açısından cumhuriyet dönemine denk gelmektedir. Bu nedenle Türkiye’de Cumhuriyet öncesi dönemi irdelemenin pek faydası olmayacaktır.

Cumhuriyet dönemi, Türkiye açısından sanayileşmenin, büyümenin ve her alanda gelişmenin yaşandığı bir dönemdir. 1920 ve sonrasında yaşanan tüm gelişmeler bugünkü Türkiye’nin şekillenmesinde etkili olmuştur. Türkiye’nin İkinci Dünya Savaşı’na katılmaması, dışa açık ve ihracata dayalı büyüme anlayışını benimsemesi, gümrük birliğine üye olması ve Avrupa Birliği’ne üye olmak için göstermiş olduğu tüm bu çabalar ve yaşanan bu dönüm noktaları cumhuriyet döneminde gerçekleşmiştir. Türkiye’nin bundan sonra yaşayacağı tüm yeni gelişmeler yine bu dönem içinde olacağından, cumhuriyet dönemi gelişmelerini dikkate almak geleceği yorumlayabilmek için daha doğru bir yaklaşım olacaktır.

Türkiye’de lojistik alanında yaşanan gelişmeleri cumhuriyet dönemi içinde iki ayrı bölümde incelemekte yarar olacaktır. Bunun nedeni sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan bu iki dönemin birbirlerinden farklı olmasıdır. Dönemler arasındaki fark, hayatın her alanında özellikle de ekonomi alanında yaşanan gelişmeleri ve alınan kararları etkilediği için önemlidir.

Lojistik gelişmelerin üzerinde durulacağı ilk bölüm 1923 – 1979 yılları arası dönemdir. Bu yıllar yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk yıllarını da içinde barındırması sebebiyle ayrıca ele alınması daha doğru olan yıllardır. Bu dönemde Türkiye, yıllarca süren savaşların etkilerini sona erdirmek, yeni rejimin özümsemesini sağlamak ve Türkiye Cumhuriyeti’ni payidar kılabilmek için iyi bir ekonomik düzen kurmaya çalışmıştır. Türkiye bu yıllar arasında basit bir ifade ile “kendi yağında kavrulmaya” çalışan bir ülke konumundadır.

İkinci bölüm ise, Türkiye’nin de küreselleşme sürecine müdahil olduğu dönemler olan 1980 ve sonrası dönemi kapsamaktadır. 1980 yılından itibaren Türkiye uluslararası gelişmelere ve küresel sermaye hareketlerine daha fazla kayıtsız kalamayacağını anlamış, nispeten kapalı olan ekonomiden açık ekonomiye geçmeye başlamıştır. Bu yıllardan itibaren Türkiye ekonomisi büyüme konusunda ivme

kazanmış, devlet yatırımlarının yanı sıra özel sektör yatırımları daha da çoğalmıştır. Uluslararası ticaretin önündeki engeller kaldırılmış, dış ticaret odaklı, ihracata dayalı ekonomik büyüme modeli benimsenmiştir. Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne üye olması ile dış ticaret hacmi daha da artmıştır. Dış ticaret hacminin artması şüphesiz doğrudan lojistik sektörünü etkilemiştir.

### 2.2.1. 1923 – 1979 İthal İkameci Ekonomik Büyüme Dönemi

Bu dönem Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra milli bir ekonominin gelişmesi için benimsenmiş olan ekonomik programların genel halini ifade etmektedir. Bu dönemde, ülke içinde sanayinin gelişmesini sağlamak, devletin ve milletin ihtiyaç duyduğu ürünleri ülke sınırları içinde yerli sermaye, emek ve teknoloji ile üretmek amaçlanmıştır.

#### 2.2.1.1. Karayollarının Gelişimi

Karayollarının tarihsel gelişimi incelendiğinde Osmanlı döneminde kayda değer bir unsur olmadığı görülmektedir. Bunun nedeni ise Osmanlı İmparatorluğu döneminde herhangi bir yol politikası bulunmamasından kaynaklanmaktadır. Osmanlı dönemindeki yolların tümü dar, toprak ve patika yollardan oluşmaktaydı. Cumhuriyet dönemi ile birlikte bu yolların tümü yeniden yapılandırılarak kalitesi artırılmış ve yeni yolların yapımına başlanmıştır.

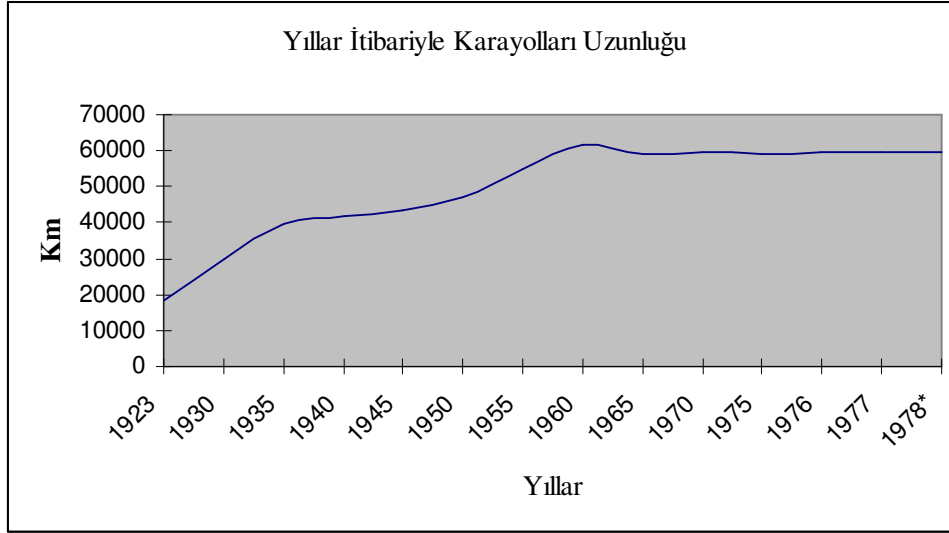
Tablo 2.1: Sabit cinslerine göre devlet ve il karayolları uzunluğu (1923 – 1978)

Yıllar	Üst yapılı karayolu			Üst Yapılı Yol Toplamı	Toprak Tesviye	Ham Yollar	Genel Toplam
	Bitümlü Kaplama	Kırmataş	Stabil				
1923		13.885		13.885	2.450	2.000	18.335
1930		13.696		13.696	8.819	7.121	29.636
1935		16.337		16.363	13.448	9.772	39.583
1940		17.879		18.231	13.171	10.180	41.582
1945		19.236		20.041	13.385	10.085	43.511
1950	1.425	17.965	4.625	24.214	10.311	12.555	47.080
1955	2.703	9.049	19.926	31.879	8.956	14.173	55.008
1960	6.880	4.068	30.922	42.039	9.168	10.335	61.542
1965	11.852	1.393	29.135	42.587	7.318	8.887	58.792
1970	18.988	2.841	26.058	48.125	5.403	5.925	59.453
1975	25.272	859	25.174	51.539	2.888	4.642	59.069
1976	26.714	410	24.599	51.943	2.921	4.751	59.615
1977	28.778	337	22.730	52.021	2.544	4.842	59.407
1978*	30.785	280	21.130	52.361	2.544	4.690	59.407

Kaynak: Saatçioğlu, 2006: 114.

- tahmini rakamlar.

Tablo 2.1’den de anlaşılacağı üzere 1923 yılında 13.885 km (kilometre) olan üst yapı yol uzunluğu 1978 yılına gelindiğinde 52.361 km olmuştur. Üst yapı yolların uzunluğu 55 yılda yaklaşık olarak % 277 artmıştır. Yıllık artış ortalaması ise 700 km olarak gerçekleşmiştir (699,5 km). Tablo verilerine göre 1940 – 1960 yılları arasında ham yolların ve toprak, tesviye yolların artışı gözlenmektedir. Bu yollar daha sonraki yıllarda üstyapılı yollar halini almıştır.



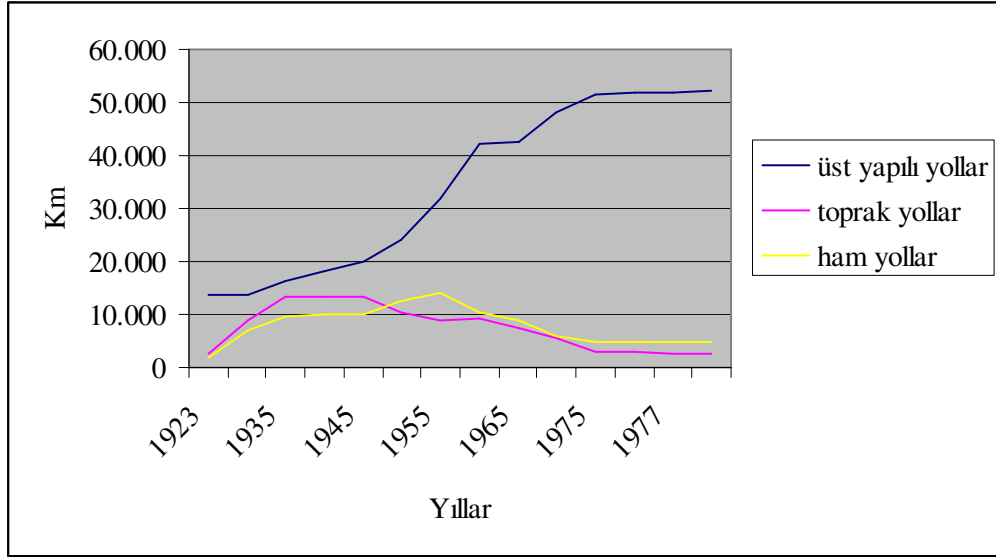
Şekil 2.4: Yıllar itibariyle Türkiye’de karayolları uzunluğu  
Kaynak: Tablo 2.1’deki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 2.4’ten anlaşıldığı üzere 1923 ile 1940 yılları arasında Türkiye’de yol yapım çalışmaları hızlanmıştır. 1940 ile 1950 yılları arasında yol yapım çalışmaları yavaşlamıştır. Bunda İkinci Dünya Savaşı’nın etkili olduğu düşünülebilir. 1950’li yıllara doğru tekrar yol yapım çalışmalarının hızlandığı gözlemlenmektedir. 1965 yılından itibaren biraz azalmakla birlikte yol yapım çalışmalarının durağan hale geldiği görülmektedir. Özellikle 1970’li yıllara doğru gelindiğinde yol yapım çalışmalarının yavaşlamasında 1973 petrol krizi etkili olmuştur.

Karayolları yapım çalışmalarının geçmişi incelendiğinde İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanan gelişmeler önemlidir. Türkiye 1948 yılında ikili anlaşma ile ABD’den 351,7 milyon dolar tutarında yardım almıştır. Bu yardımların büyük bir kısmı mal şeklinde gerçekleşmiştir. 1948 yılında ABD federal karayolları örgütü genel müdür yardımcısı H.G Hilts ve beraberinde bir uzman heyet, Türkiye’ye gelmiş ve incelemeler yapmışlardır. Bu incelemeler sonucunda hazırladıkları raporu Bayındırlık Bakanlığı’na sunmuşlardır. “Hilts Raporu” olarak adlandırılan bu raporda ulaşım sistemlerinin önemine değinilerek, Türkiye’nin karayolu ihtiyaç profili çıkarılmıştır. Hilts Raporu

doğrultusunda 1948 yılında Türkiye'nin 23 bin km'lik ana ulaşım ağı saptanmış ve 1951 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur (Günsoy, 1994: 56-58).

Şekil 2.5'te yol yapıları incelendiğinde üst yapıli yolların uzunluğu 1923'ten 1975 yılına kadar sürekli olarak artış göstermiştir. Yalnız, 1960 - 1965 yılları arasında durgunluk gözlenmektedir. 1976 yılından itibaren üst yapıli yolların toplam uzunluğunun değişim göstermediği anlaşılmaktadır.



Şekil 2.5: Yıllar itibariyle Türkiye'de yapılarına göre yolların uzunluğu (km)

Kaynak: Tablo 2.1'deki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 2.5'te ham yollar ve toprak, tesviye yolların durumuna bakıldığında, toprak, tesviye yolların 1936 – 1937 yıllarına kadar artış gösterdiği, 1937 yılından 1940'lı yılların sonuna kadar durağan bir halde olduğu ve 1950'li yıllardan itibaren azalma gösterdiği anlaşılmaktadır. Ham yolların ise 1950'li yılların ortalarına kadar artış gösterdiği ve bu tarihlerden itibaren azalma gösterdiği görülmektedir. Toprak, tesviye ve ham yolların uzunluğunun azalmasının nedeni, zamanla bu yolların üst yapıli yollara dönüşmesidir.

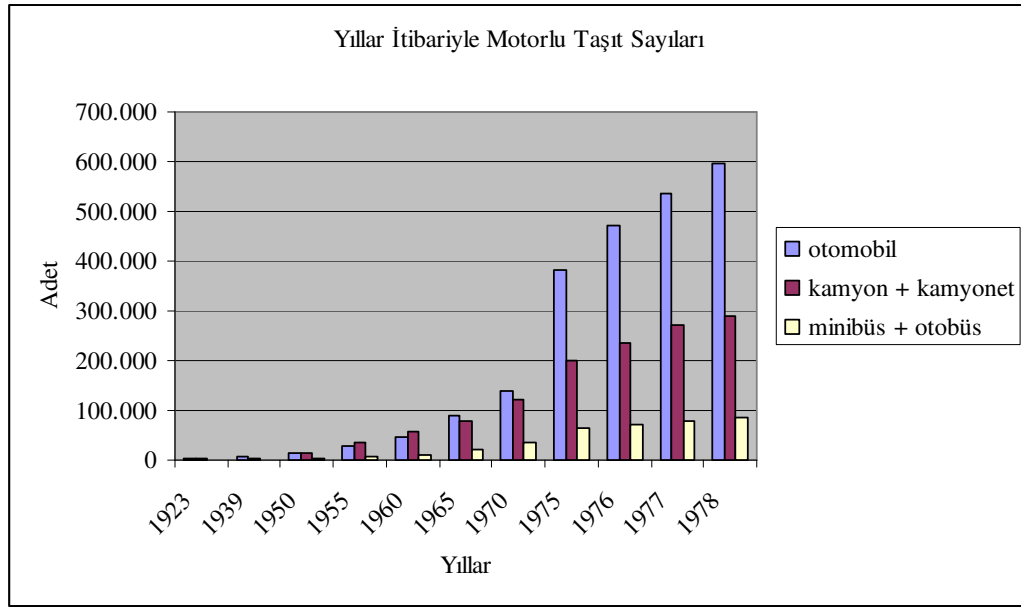
Tablo 2.2: Karayolu motorlu taşıt sayısı (1923-1978)

Yıllar	Toplam	Otomobil	Kamyon + Kamyonet	Minibüs + Otobüs
1923	7.133	4.257	2.561	315
1939	11.362	5.713	4.352	1.297
1950	32.564	13.405	15.404	3.755
1955	71.247	29.970	34.429	6.848
1960	114.208	45.767	57.460	10.981
1965	188.874	87.594	79.121	22.169
1970	297.549	137.771	122.882	36.896
1975	657.897	383.385	201.666	62.852
1976	779.111	471.456	236.499	71.156
1977	885.943	536.155	270.917	78.871
1978	972.043	597.530	289.279	85.234

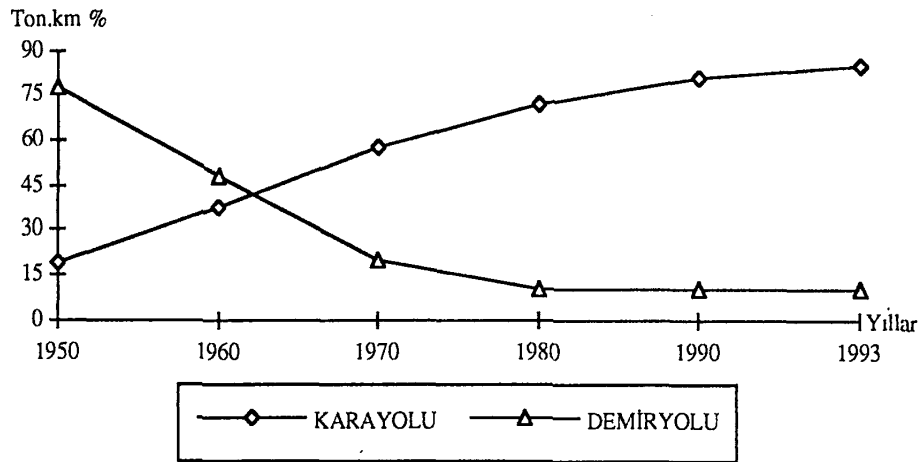
Kaynak: Saatçioğlu, 2006: 113.

Tablo 2.2 verilerine bakıldığında otomobilden sonra en fazla olan motorlu kara taşıtlarının kamyon ve kamyonetlerden oluştuğu görülmektedir. Demek oluyor ki 1923 – 1978 yılları arasında karayolu taşımacılığı önemli bir unsurdur. 1923 yılında 4.257 olan otomobil sayısı, 1978 yılına gelene kadar yaklaşık 140 kat artarak 597.530'a ulaşmıştır. Aynı dönemde otobüs ve minibüs sayısı yaklaşık 66 kat artarak 85.234 olurken, kamyon ve kamyonet sayısı 113 kat artarak 289.279 adete ulaşmıştır.

Tablo 2.2'deki rakamlar, karayollarının yaygınlaşması ve yapısındaki kalitenin artması ile karayolu taşımacılığının önemli ölçüde arttığını göstermiştir. Ancak bu gelişmenin sadece yapılan taşımacılık işlemi açısından hacimsel olduğunu söylemek daha doğru olacaktır. Bunun nedeni kamyon ve kamyonet sayısındaki artış ile lojistik hizmetler arasındaki gelişmişlik arasında doğrudan bir bağ kurulamayacak olmasındandır. Bununla birlikte; karayollarının yaygınlaşması ve yapısındaki kalitenin artması ile karayolu taşımacılık hizmetlerine olan talep artmıştır ve bunun sonucunda taşıyıcı araç olarak kamyon ve kamyonet sayısı artış göstermiştir.



Şekil 2.6: Yıllar itibariyle Türkiye’de motorlu taşıt sayıları  
Kaynak: Tablo 2.2’deki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.



Şekil 2.7: 1950-1993 yılları yük taşıma payları  
Kaynak: Günsoy, 1994: 62.

Şekil 2.7 incelendiğinde karayollarının gelişmesiyle birlikte yük taşımacılığında demiryolunun zamanla önemini yitirdiği görülmektedir.

1973 yılında İstanbul’un Asya ve Avrupa yakasını birleştiren Boğaziçi Köprüsü açılmıştır. Köprünün açılması ile İstanbul’un iki yakası birleştirilmiş, yolcu ve yük taşımacılığının kolaylaşması sağlanmıştır. Ayrıca Boğaziçi Köprüsü, Asya ve Avrupa’daki karayollarını birbirine bağlayan bir köprü olması bakımından da önemlidir.



### 2.2.1.2. Demiryollarının Gelişimi

Demiryollarının ilk kurulumu Osmanlı zamanında yabancıların inşa etmesiyle gerçekleşmiştir. Osmanlı döneminde ticaret yabancıların elinde bulunması nedeniyle demiryolu eksikliği en çok onları etkilemekteydi. Osmanlı döneminde ne karayolu ne de demiryolu gibi bir eksiklik hissedilmemiştir. Nedeni ise ulaşım araçlarının ve yolların sadece askeri amaçlı kullanılıyor olmasıdır. Osmanlı padişahları ulaşımın önemini ne yazık ki kavrayamamışlardı.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e toplam 4.138 km demiryolu devredilmiştir. Bunların 3.783 km'si yabancılar tarafından inşa edilen demiryolları olmakla birlikte kalan 355 km ise Rusya'dan geri alınan topraklarda kalan demiryollarıdır. Bu demiryolları Cumhuriyet dönemi ile birlikte millileştirilmiştir. Eskişehir'de demiryollarının idaresi için "Umum Müdürlüğü" kurulmuştur (Saatçioğlu, 2006: 121).

*Cumhuriyet döneminin başında toplanan 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde ulaşım sisteminin önemi belirtilmiş ve Kongre'ye yol göstermek üzere "İktisat Vekâleti"nce hazırlanan "Heyet'i Faale" raporundaki ilkelerden biri de "Vesaiti Nakliye" sorunu olmuştur. Burada önemli olan "ucuz istihsal etmek değil aynı zamanda süratle nakletmektir"denmiştir. Bir de şu eklenmiştir "bir taraftan şimendüfer inşa olunur ve Türk şebekesine itmam olunurken, diğer taraftan da o şebekenin araları sağlam ve mazbut şöseler ile raptedilmelidir" (Günsoy, 1994: 52).*

Yukarıdaki paragrafta Cumhuriyet'in, ulaşım sorununu, demiryollarını ülke geneline yaymak ve bu demiryollarını karayolları ile pekiştirerek çözmek arzusunda olduğu anlaşılmaktadır.

1932 yılında hazırlanan 1. Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nda ve 1936 yılında hazırlanan 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nda demir – çelik, kömür ve makine sanayinin gelişmesine öncelik verilmiş ve bu sanayilerin üretmiş oldukları kitlesel yüklerin taşınabilmesi için demiryollarına ağırlık ve önem verilmiştir ([http\\_9, 30.04.2009](http://9.30.04.2009)).

Atatürk, birçok konuşmasında ekonomik hayatın işlerliği için demiryolları, limanlar, karayolları ve taşıma araçlarının çok önemli olduğu vurgusunu yapmış ve en kısa sürede bunların tamamlanacağını söylemiştir.

*Cumhuriyetimizin ilk yıllarında demiryolu sevdası herkesi sarmıştı. İşte, demiryolunun önemini, kazandırdıklarını Hariciye Şefi Op. Doktor M. Necdet Bey'in 30 Ağustos 1930'da demiryolunun Sivas'a ulaşması nedeniyle yapılan törendeki konuşması çarpıcı bir biçimde ortaya koyuyor: "Gözümüz aydın. İşte tren geldi.(.) demiryolu Cumhuriyetin çelik koludur. Artık Sivas hiçbir yere uzak değildir. Şimdi Ankara bize bir günlük yoldur. (.) Bu demirleri toprağın pasını silmek için bu yerlere döşedik. Sarı başaklı ekinleri altına çevirmek için ucuca ekledik. Ankara-Sivas arasını on günden bir güne indiren işte bu demirlerdir. Kurak tarlalarla, kıraç ovalara bolluk ve zenginlik getiren işte bu*

demirlerdir. Simdi bir lira eden bir rupla tahılı yarından sonra beş liraya çıkaracak işte bu demirlerdir. Bu demir değil , altın yoludur. (.) Yol yerin damarıdır. Nabızı çarpmayan toprak kangren olmuş demektir. Toprağın yaşayabilmesi için vücudumuzu saran kan damarları gibi onun vücudunu da yol damarları sarmalıdır. Toprağın nabızı, insanın ki gibi bir dakika durmadan işlemelidir. (.) Bir ekini yetişene kadar su, yetiştikten sonra yol besler." (http\_9, 30.04.2009).

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte başkentin Ankara olması dolayısıyla özellikle yolcu trafiğinin Türkiye'nin batı bölgesinden İç Anadolu bölgesine kayması sonucu özellikle Ankara'dan doğu ve güney doğu bölgesine de ulaşım sağlanmasını gerekli kılmıştır. Bunların sonucunda; 1927'de Kayseri, 1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1933'te Niğde, 1934'te Elazığ, 1935'te Diyarbakır, 1939'da Erzurum demiryolu ağına bağlanmıştır (http\_9, 30.04.2009).

Tablo 2.3: Demiryolu ulaştırmasında sağlanan gelişmeler (1930-1960).

	1923	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1960
Demiryolu uzunluğu (km)*	3.756	3.957	5.639	6.639	7.381	7.515	7.671	7.802	7.895
Lokomotif sayısı					684		999	998	983
Yolcu vagonu					922		1.238	1.230	1.316
Diğer vagonlar					12.225		15.513	17.779	18.097
Taşınan yolcu sayısı (bin)	1.919	3.685	5.453	11.565	30.326	29.179	53.130	61.966	69.217

Kaynak: Saatçioğlu, 2006: 122.

\*işletilmekte olan hat uzunluğu

Tablo 2.3'te demiryollarının 1923 – 1960 yılları arasındaki değişimi gösterilmiştir. 1923 yılında 3.756 km olan demiryolu uzunluğu 1960 yılında 7.895 km'ye ulaşmıştır. Tablodaki veriler arasında en çok dikkati çeken husus ise taşınan yolcu sayısıdır. Demiryollarında 1923 yılında 1.919 kişi taşınmışken, 1960 yılında taşınan yolcu sayısı ortalama 30 kat artarak 69.217 kişiye ulaşmıştır.

“Demiryolu ulaştırma şebekesinin kurulması, iç pazar bütünlüğünü sağlayıp, bölgelerdeki üretim birimlerin ülke ekonomisine eklemlenmesini kolaylaştırıp piyasalardan mal talep edebilme olanağını yaratmıştır” (Günsoy, 1994: 54).

1953 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) kurulmuştur. Bu tarihten itibaren demiryolları Kamu İktisadi Teşebbüsü haline gelmiştir.

Tablo 2.4: 1923-1995 yılları arasında demiryollarında yük trafiğinin gelişimi

Yıllar	Ton- km	Yıllar	Ton- km
1923	207.000.000	1962	3.856.176.495
1933	430.732.234	1973	7.319.000.000
1943	2.546.754.326	1979	5.814.000.000
1953	4.088.070.312	1986	7.396.000.000
1957	5.521.876.960	1995	8.506.000.000

Kaynak: Akçay, 2005: 60.

Tablo 2. 4'te yıllara göre demiryolu ile taşınan yük miktarları gösterilmiştir. Taşınan yük miktarı yıllar itibariyle artış göstermiş olsa da taşınan toplam yük içindeki payı sürekli azalmıştır.

Tablo 2.5'te beş yıllık kalkınma planları çerçevesinde ulaştırma alanlarına yapılan yatırımların yüzdesel olarak dağılımı gösterilmiştir. Birinci plan döneminde karayolları yatırımları, toplam ulaştırma yatırımlarının %72'sini almıştır. Kalan %28 den en fazla payı ise demiryolları almıştır. İkinci plan döneminde de durum pek farklı olmamıştır. Karayolları yatırımları üçüncü plan döneminde ise %52 pay almıştır. Üçüncü plan döneminde dikkati çeken unsur ise havayolları yatırımlarında ciddi bir artış olmasıdır.

Tablo 2.5: 5 yıllık kalkınma planları çerçevesinde ulaştırma yatırımlarının dağılımı (%)

	1. plan dönemi (1963-1967)	2. plan dönemi (1968-1972)	3. plan dönemi (1973-1977)
Karayolu	72	73	52
Demiryolu	17	19	22
Denizyolu	9	5	12
Havayolu	2	3	14
Boru hattı	-	-	-

Kaynak: Günsoy, 1994: 59.

### 2.2.1.3. Denizyollarının Gelişimi

Türkiye'de ilk buharlı gemi 1827 yılında hizmete girmiştir. Bu tarihten sonra birçok buharlı gemi hizmete girmişse de denizlerde istenilen başarı elde edilememiştir. Çünkü ticaret yabancıların elinde bulunduğundan Türk gemileri fazlaca ticaretten pay alamamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk gemilerinin büyük bir kısmı batırıldığı için Cumhuriyet Türkiye'sine toplam 34 bin tonluk gemi kalmıştır. 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması ile Türk karasularında gemi işletme hakkı yabancılardan alınarak Türklere bırakılmıştır. 1933 yılında yapılan bir düzenleme ile yolcu taşıma hakkı devlet tarafında üstlenilmiştir (Saatçioğlu, 2006: 128).

Osmanlı Seyri Sefain İdaresi 1923 yılında çıkarılan bir kanunla Türkiye Seyri Sefain İdaresi adını alarak daha etkin bir yapıya kavuşmuştur. Bu idarenin görevi devletin gemi inşa ve işletme faaliyetlerini yürütmektir (Saatçioğlu, 2006: 129).

Tablo 2.6’da Türkiye’de yıllar itibariyle gemi sayıları ve tonajları verilmiştir. Tablo 2.6’daki veriler Türkiye’de denizcilik sektörünün gelişimini göstermesi bakımından önemlidir. Nedeni ise yıllar itibariyle gemi türleri arasındaki değişim ve dalgalanmalardır.

Tablo 2.6: Yıllar itibariyle deniz taşıt araçları türleri (18 ve yukarı gross tonluk).

Yıllar	Yük gemisi		Yolcu gemisi		Tanker		Toplam**	
	Sayı	Gross ton	Sayı	Gross ton	Sayı	Gross ton	Sayı	Gross ton
1923	204	83.409	33	10.017	69*	2.440	306	95.866
1933	1.093	105.762	125	106.878	2	3.818	1.220	216.458
1935	1.294	133.760	122	123.043	4	4.374	1.420	261.177
1940	1.624	144.722	117	119.491	5	4.418	1.746	268.631
1945	1.910	185.636	115	128.853	5	4.418	2.030	318.907
1950	2.055	348.738	129	178.689	13	7.449	2.197	534.876
1955	2.470	508.255	143	201.880	18	28.187	2.631	738.322
1960	2.541	560.000	150	213.000	31	64.000	2.722	837.000
1965	2.215	545.245	170	153.611	63	123.232	2.448	822.088
1970	2.275	530.498	163	111.790	82	145.553	2.520	787.641
1975	2.291	782.679	193	108.160	114	398.259	2.598	1.289.098
1976	2.332	878.000	201	114.000	120	423.000	2.653	1.415.000
1977	2.398	997.000	218	115.000	126	436.000	2.742	1.548.000
1978	2.411	1.000.000	217	115.000	125	436.000	2.753	1.551.000

**Kaynak:** Saatçiöğlü, 2006: 129.

\* 1900 – 1923 yılları arasında inşa edilmişlerin toplamı.

\*\* kamu + özel toplamı.

1 gross ton = 1.016,04 kilogram ([http\\_29](http://29), 30.06.2009).

Denizyolu ile ticaret yapılabilmesi için gerekli olan limanların Türkiye’deki geçmişi çok eski sayılmaz. Oysaki coğrafi yapısı nedeniyle üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin denizcilik ve limanlarının geçmişi çok eskiye dayanmalıdır. Türkiye sınırları içinde tarihte yaşamış birçok uygarlığın varlığı ve bu uygarlıklardan kıyı bölgelerde olanlarının liman kenti oldukları bilinmektedir. Bin yıldır bu coğrafyada yaşayan Türklerin, bir ulusun gelişmesi için gerekli olan sanayi, teknoloji, bilim gibi unsurlar ile tanışmasının 80 – 90 yıllık bir geçmişinin olması düşündürücüdür. Bu bağlamda Osmanlı’dan Cumhuriyet’e kalan liman sayısının fazla olmadığı görülmektedir ki bu limanların da olması gereken yapı ve kalitede olmadığı aşikârdır. Osmanlı’dan kalan limanlar (Karacan, 2005: 35-36):

- İstanbul’da, Der saadet rıhtımı, Galata ve Eminönü rıhtımları,
- Haydarpaşa limanı ile Derince limanı,
- İzmir Pasaport limanı ve rıhtımı,

- İzmir Alsancak'ta vagon yükleme - boşaltma tesisi olarak iskele,
- Ereğli kömür havzası tesislerine dâhil mendirek, iki yanaşma yeri ve yükleme tesisleri,
- Küçük çaptaki Çanakkale, Antalya, Mersin, İskenderun, İzmit, Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarıdır.

Bu limanların ve rıhtımların bazılarında depo, antrepo, ambar gibi hizmetler de verilebilmektedir.

*Türkiye Büyük Millet Meclisi 1929 yılında, Sivas - Erzincan - Erzurum, Adapazarı - Bolu - Bayındır ve Filyos - Ereğli hatları ile Samsun, Mersin ve Ereğli limanlarının inşası ve Trabzon, İnebolu, Amasra'da birer dalgakıran yaptırılması için oniki yılda harcanmak üzere 140 milyon liranın ayrılmasına karar vermiştir. Bu kanun 1932 yılına kadar uygulanmış fakat dünyadaki ekonomik buhranın etkilerini azaltmak açısından alınan tasarruf tedbirleri neticesi yatırımlar durdurulmuştur (Karacan, 2005: 70).*

Türkiye'de limanlar, 1980 yılına kadar TCDD, Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ), Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAS) ve yerel belediyelere ait olarak işletilmektedir (Topaloğlu, 2007: 7).

TCDD'ye bağlı limanlar;

*Bandırma Limanı:* Geçmişinin M.Ö 10. yüzyıla kadar gittiği düşünülmektedir. 1924 yılında yerel belediye tarafından inşa edilen iskele ile faaliyete geçmiştir. 1952 yılında yapılan proje ve etüt çalışmaları neticesinde 1963 yılında inşasına başlanan liman 1969 yılında TCDD'ye devredilmiştir. 1972 yılında motor rıhtımı, 1979 yılında işletme binası ve 1982 yılında işçi sosyal tesisleri tamamlanmıştır. 1972 yılında kılavuzluk hizmeti vermeye başlamıştır (http\_10, 22.05.2009).

*Derince Limanı:* Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyası tarafından 1900 yılında inşasına başlanmış 1094 yılında işletmeye açılmıştır. 1927 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1953 yılında TCDD'ye devredilmiştir. Uzun dönem konteyner trafiğine hizmet vermek üzere 1 milyon TEU (twenty food equivalent unit) kapasitesi üzerinden yap işlet devret (YİD) modeliyle ihalesi yapılmış 1999 yılında sözleşmesi imzalanmıştır (http\_11, 22.05.2009).

*Haydarpaşa Limanı:* İnşasına 1899 yılında başlanan limanı 1924 yılına kadar Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyası işletmiştir. Bu tarihten sonra millileştirilerek 1927 yılında Demiryolları İdaresine devredilmiştir. 1953 yılından itibaren TCDD'ye devredilmeye başlanmıştır. 1967 yılında devri tamamlanmış ve tam kapasite ile hizmete ancak girebilmiştir (http\_12, 22.05.2009).

*İskenderun Limanı:* Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyası tarafından inşa imtiyazı verilen liman Birinci Dünya Savaşında Fransızların hazine maruz kalmış ve İskenderun Limanı Fransız Şirketi'nin idaresine geçmiştir. 1927 yılına kadar inşası devam eden liman bu tarihte Hatay Devleti'nin kurulmasıyla Ana Vatan'a ilhak etmiştir ve Devlet Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1942 yılında Devlet Demiryolları İdaresine devredilen liman, 1956 yılına kadar geçen süreçte ilave yapılar ve yenilikler ile modern bir liman hine getirilmiştir. Limanın geliştirilmesine 1964 yılı itibariyle devam edilmiş 1972 yılında tüm tesisleri ile birlikte hizmete girmiştir ([http\\_13, 22.05.2009](http://13,22.05.2009)).

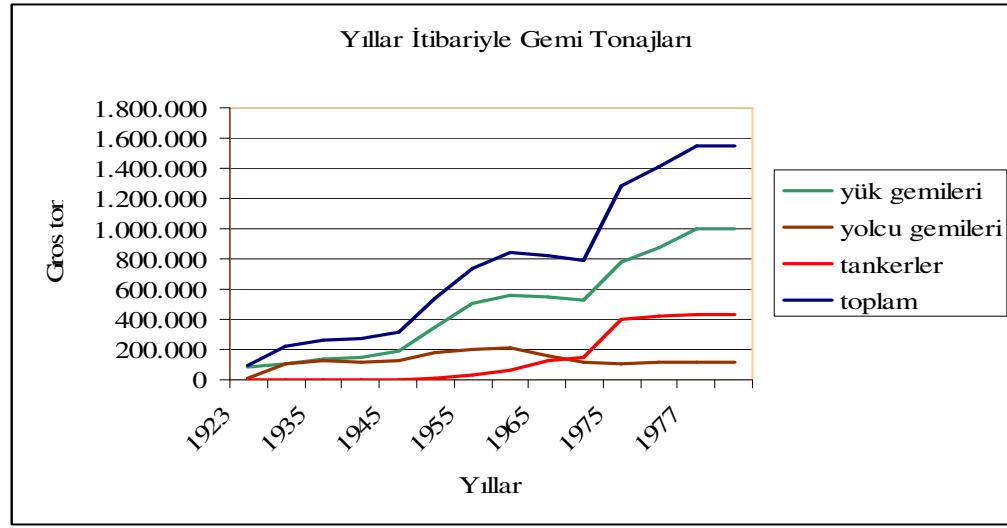
*İzmir Limanı:* 1875 yılında Sultan Aziz tarafından bir Fransız şirketine liman ile ilgili yapım imtiyazı verilmiş ve 1877 yılında Pasaport – Konak arası mendirek inşası tamamlanmıştır. Yunanlıların İzmir'i ele geçirmesiyle işletme imtiyazı Fransızlara verilmiştir. 1922 yılını takiben millileştirilen liman İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1936 yılından itibaren Denizbank'ın bir şubesi olarak faaliyetine devam etmiş daha sonra Denizcilik Bankası'na bağlanmıştır. Demiryollarına bağlı olarak işletilen Alsancak İşletmesi yerine inşa edilen Alsancak Beton İskelesi 1957 yılında TCDD devredilmiş ve 1959 yılında işletmeye açılmıştır. 1960 yılında Denizcilik Bankası'na bağlanmıştır. 1989 tarihi itibariyle İzmir Liman İşletmesi TCDD'ye devredilmiştir ([http\\_14, 22.05.2009](http_14,22.05.2009)).

*Mersin Limanı:* 1865 yılında ilçe olan Mersin'de 1860 yılından itibaren iskele inşası önem kazanmıştır. 1886 yılında Adana - Mersin Demiryolu'nun açılmasıyla gelen - giden gemi sayısında bir artış meydana gelmiş ve bu gemilerin tahmil - tahliyesi için daha süratli çalışma imkânları aranarak, Mersin Belediyesi tarafından önce "Taş İskelesi", daha sonra "Gümrük İskelesi" inşa edilmiştir. Deniz ticaretindeki hızlı artış nedeniyle liman yönetimine ihtiyaç duyulmuş ve 1927 yılında "Mersin Liman Şirketi" kurulmuştur. Doğal afetler nedeniyle şirket zarar etmiş ve 1942 yılında tasfiye kararı alınmıştır. Bu tarihten sonra Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devri kararlaştırılmıştır. Limanın modern ve muhafazalı bir şekilde inşasına 1954 tarihinde başlanılmış olup, inşaat Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi tarafından yapılmıştır. Bütün tesisleri ile ikmal edilen liman 1962 yılında işletmeye açılmıştır ([http\\_15, 22.05.2009](http_15,22.05.2009)).

*Samsun Limanı:* 1926 - 1944 yılları arasında iskeleler devrini yaşayan bölgede, kurulu yedi iskelesi ile deniz ticaretine hizmet vermiştir. 1944 yılında Devlet Limanlar İşletmesi Umum Müdürlüğü emrine ve yine aynı tarihte Devlet Demiryolları ve

Limanları İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1944 yılında satın alınan makineli ve makinesiz deniz araçları ile fiilen işletilmeye başlanılmıştır. 1953 – 1963 yılları arasında inşa süreci devam etmiş ve bugünkü modern liman haline gelmiştir. 1953 yılında TCDD'ye devredilmiştir (http\_16, 22.05.2009).

TCDD işletmesine bağlı tüm limanlarda demiryolu ve karayolu bağlantısı bulunmaktadır. Bu nedenle bu limanlar kombine taşımacılığa elverişlidir.



Şekil 2.8: Yıllar itibariyle gemi tonajları toplamı

Kaynak: Tablo 2.6'daki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 2.8, incelendiğinde yük gemileri ve tankerlerin tonajlarındaki artış ile toplam gemi tonajlarındaki artışın birbirlerine paralel olduğu görülmektedir. Özellikle tankerlerin sayılarında ve tonajlarındaki artış süreklilik göstermiştir. Sadece 1970'li yıllarda biraz durağanlık gözlemlenmektedir. Bu durağanlığın sebebi kuşkusuz petrol krizi olmalıdır. Tankerlerin başlıca yükünün petrol ve türevleri olması nedeniyle bu alanda yaşanacak sıkıntılar tankerlerin yük taşıma hacimlerini doğrudan etkileyecektir.

“1958 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine uyum sağlamak için uluslararası kuruluşlar (Internatınonal Maritime Organization-IMO, Organization for Economic Co-operation and Development-OECD, United Nations Conference on Trade And Development-UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara katılmıştır” (Buket, 2006: 8).

Yük gemilerinde de aynı şekilde uzun vadede sürekli bir tonaj artışı söz konusudur. Bu artış 1945 ile 1960 yılları arasında hızlı bir biçimde gerçekleşmiştir. 1960 ve 1970 yılları arasında gemi sayısında ve tonajlarında biraz azalma görülse de

1970 yılı sonrasındaki dönemde bu azalma telafi edilerek hızlı bir biçimde tonaj artışı gerçekleşmiştir. Ayrıca bu tarihler denizyolu taşımacılığında konteyner kullanımının yaygınlaştığı dönemlerdir.

Şekil 2.8’de görülen bir başka durum ise; yolcu taşımacılığında kullanılan gemilerin tonajının 1960 yılına kadar hafif bir şekilde artış göstermiş olmasına karşılık, 1960 – 1965 yılları arasında durgunluk göstermiş olması ve 1965 sonrasında ise azalma eğilimi göstermiş olmasıdır. 1975 yılından itibaren durağan bir hal almıştır. Bunun nedeni özellikle 1960’lı yıllarda karayollarının yaygınlaşması ulaşım sürelerinin kısalması sonucu yolcu taşımacılığında karayolunun tercih edilmesidir. Bu nedendir ki denizyolu yolcu taşımacılığını tercih eden yolcu sayısında azalma gemi sayılarında ve tonajlarında da kendini göstermiştir. Dolayısıyla yolcu gemilerine yapılan yatırımlar azalmış belki de durma noktasına gelmiştir.

Gelişmekte olan Türk denizcilik sektörüne finansman sağlamak amacıyla 1938 yılında devlet tarafından “Denizbank” kurulmuştur (http\_17, 30.04.2009).

- 1939 yılında Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur.
- 1952 yılında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı “Denizcilik Bankası” kurulmuştur.
- 1950 – 1960 yılları arasında liman ve barınaklar inşa edilmiş ve modernleştirilmiştir (Saatçioğlu, 2006: 29-30).

Tablo 2.7: Yurtiçi yük taşımacılığında yüklerin taşıma sitemleri arasındaki dağılımı

Yıllar	Yurtiçi taşınan yüklerin % dağılımı			
	Karayolu %	Demiryolu %	Denizyolu %	Havayolu %
1950	19	78	2,	-
1960	38	48	14	0,13
1965	47	32	21	0,14
1970	58	20	17	0,20
1980	72,2	10,4	15,9	1,50

Kaynak: Günsoy, 1994: 61.

Yurtiçi yük taşımacılığında taşınan yüklerin 1950 yılında %80’i demiryolu, %19’u karayolu ve %2’si deniz yolu ile taşınırken 1980 yılına gelindiğinde sıralama %72 karayolu, %16 denizyolu ve %10 demiryolu şekline dönüşmüştür. Tablo 2.7’de yurtiçi yük taşımacılığında 1960 ve 1970’li yıllarda denizyolunun 1980 yılına göre daha çok tercih edildiği görülmektedir.



#### 2.2.1.4. Havayollarının Gelişimi

Türkiye’de ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü İstanbul Atatürk Hava Limanının yakınında bulunan Sefaköy’de, iki hangar ve küçük bir meydan tesisi olarak başlamıştır. 1925 yılında "Türk Tayyare Cemiyeti"nin kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır (Buket, 2006: 10).

Türkiye’de havayolu taşımacılığı ya da havayolları ulaştırması çok eski değildir. 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak “Hava Yolları Devlet İşletmesi” kuruldu. Bu dönemde toplamda 19 koltuklu olmak üzere beş adet uçak bulunmaktaydı (http\_18, 30.04.2009).

Havayollarının Türkiye’deki ilk dönemlerinde sivil havacılık gelişmediği için personel ihtiyacı askeriyeden karşılanmıştır ve sivil havaalanları olmadığı için askeri havaalanları kullanılmıştır (Saatçioğlu, 2006: 139).

Türk Hava Yolları;

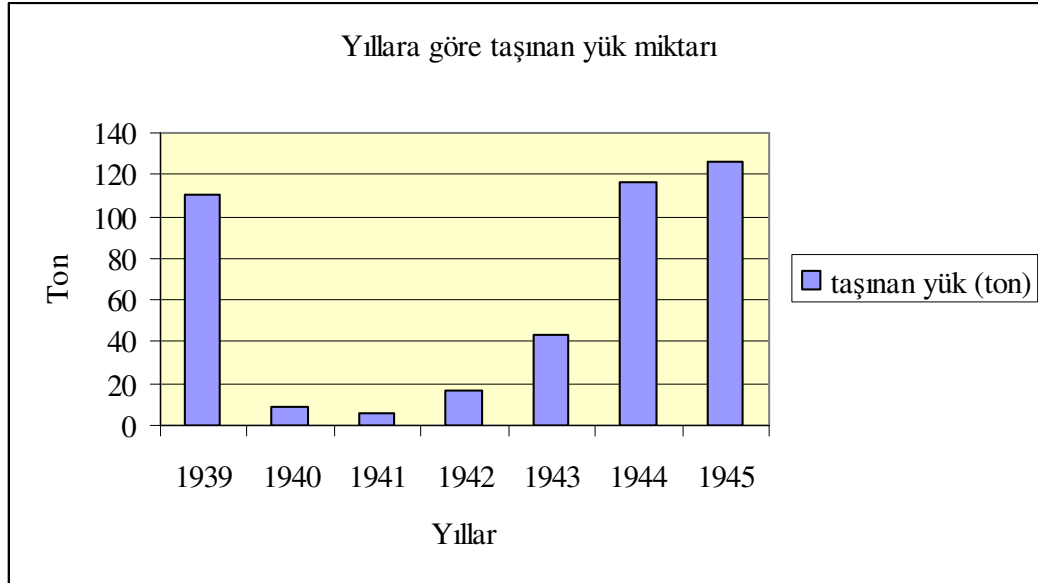
- 1935’te Bayındırlık Bakanlığı’na bağlandı.
- Sivil havacılığın gelişmesi ile 1938’de Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adı altında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlandı
- 1947’de ilk dış sefer Atina’ya yapıldı.
- 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı olarak Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur (Buket, 2006: 10)
- Türk Hava Yolları A.O. (Anonim Ortaklığı) 60 Milyon TL sermaye ile kuruldu.
- 1967’de ilk jet uçağı filoya katıldı.
- Bu dönemlerde birçok yeni model uçak filoya katıldı (http\_18, 30.04.2009).

Tablo 2.8: Havayollarında yolcu ve yük taşımacılığı (1939-1945).

Yıllar	Taşınan yolcu sayısı	Taşınan yük (ton)
1939	1.229	110
1940	2.189	9
1941	5.484	6
1942	5.691	17
1943	14.249	43
1944	18.221	116
1945	37.308	126

Kaynak: Saatçioğlu, 2006: 139.

Tablo 2.8, incelendiğinde Türkiye’de havayolu taşımacılığı yedi yıl gibi kısa bir sürede çok büyük gelişme göstermiştir. Özellikle yolcu taşımacılığında 1939 yılında 1229 kişi olan yolcu sayısını 1945 yılında 37.308 kişiye çıkarmıştır.

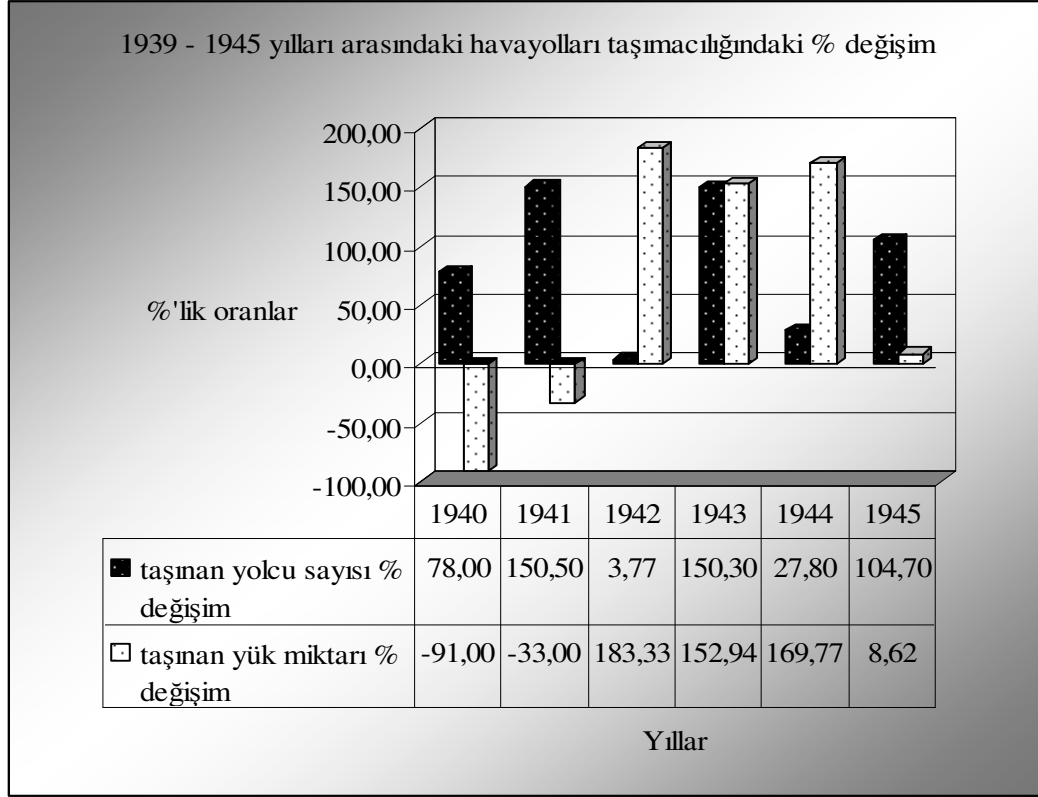


Şekil 2.9: Yıllar itibariyle havayollarında taşınan yük miktarları (1939-1945)  
Kaynak: Tablo 2.8’deki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 2.9’da dikkati çeken ilk unsur, 1940 – 1943 yılları arasında havayolu taşımacılığı ile taşınan yük miktarlarında çok azalma olduğudur. Bu azalmanın olası nedeni, 1939 yılı sonuna doğru başlayan İkinci Dünya Savaşı’dır. Savaşın başlaması ile birlikte hangi ülkelerin savaşa katılacağı konusundaki ve diğer olağan koşullardaki belirsizliklerdir. 1942 yılından itibaren bu belirsizlikler ortadan kalkmaya başlamış olmalı ki, 1942 ve 1943 yıllarında havayollarında taşınan yük miktarları biraz artış göstermiştir. Savaşın son yılları olan 1944 ve 1945 yıllarında ise havayolları ile taşınan yük miktarları 1939 yılındaki miktarlar seviyesini de aşmıştır.

Şekil 2.10’da 1939 ve 1945 yılları arasında havayolu ile taşınan yolcu sayısı ve yük miktarları arasındaki değişim yüzdeleri verilerek grafik şeklinde gösterilmiştir. Havayolu ile taşınan yük miktarı 1940 yılında %91, 1941 yılında ise; bir önceki yıla göre %33 azalmıştır. 1942 yılında ise %183 artış göstermiştir. Sonraki yıllarda yüksek oranlı artışı devam etmiş olmasına karşın 1945 yılında %8 gibi küçük bir artış göstermiştir.

Havayolu yolcu taşımacılığı devamlı artış göstermesine karşın bu artışların oranları birbiri ile uyumlu şekilde olmamıştır. Yolcu taşımacılığındaki yüzde değişim dalgalanmalar şeklinde gerçekleşmiştir.



Şekil 2.10: 1939-1945 yılları arasındaki havayolları taşımacılığındaki % değişim  
Kaynak: Tablo 2.8'deki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

### 2.2.2. 1980 Sonrası Dışa Açık, İhracata Dayalı Ekonomik Büyüme Dönemi

1980 yılına kadar ithal ikameci ekonomik büyüme anlayışını benimseyen Türkiye, 1980 yılına geldiğinde uygulanan ekonomik politikalar ile ülkenin gelişmesinin kısıtlı olacağını ve uluslararası ticarete kayıtsız kalmanın küresel güç kazanma konusunda negatif etkiye bulunduğunu anlamıştır. Ayrıca 1980 yılına kadar ülke içindeki sanayi belirli bir gelişme göstermiş, fakat daha çok gelişme için özellikle uluslararası rekabetin gerekli olduğu anlaşılmıştır. Bu tarihten itibaren ithalat üzerindeki kısıtlamalar azaltılarak ve de ihracat teşvik edilerek yeni bir ekonomik anlayış benimsenmiştir. Benimsenen bu yeni ekonomik yaklaşımın adı ise: ihracata dayalı ekonomik büyüme olmuştur.

### 2.2.2.1. Karayollarının Gelişimi

Türkiye’de karayollarının 1980 yılındaki durumu;

- 24.500 km’si asfalt olmak üzere 35.000 km devlet yolu,
- 9.600 km’si asfalt olmak üzere 27.500 km il yolu,

olmak üzere toplam 62.500 km yol bulunmaktadır (http\_19, 30.04.2009).

1986 yılından itibaren Türkiye’de otoyol yapımına başlanmıştır. İlk etapta 570 km otoyol ve bağlantı yolları açılmış ve 2000 yılına gelindiğinde otoyol ağı toplam 1853 km olmuştur (Saatçioğlu, 2006: 116).

1995 yılı itibariyle asfalt kaplamalı yol uzunluğu 50.684 km iken 2000 yılında 54.938 km’ye ulaşmıştır. Beton asfalt yol uzunluğu ise 1999 yılı itibariyle 5.872 km’dir. Köy yollarının 61.920 km’si asfalt, 1.236 km’si beton, 143.455 km’si stabilize ve 112.607 km’si de toprak yollardan oluşmaktadır (Saatçioğlu, 2006: 117).

*Tarihi ipek yolunun tekrar canlandırılması, Avrupa- Karadeniz-Kafkasya-Hazar Denizi ve Avrupa Bölgeleri arasındaki ulusal ve bölgesel taşımacılığın ve alt yapısının geliştirilmesi amacıyla 7-8 Eylül 1993 tarihinde Bakü’de “Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru – (TRACECA) Uluslararası Taşımacılığın Geliştirilmesi Hakkında Temel Çok Taraflı Anlaşma” imzalanmıştır. Anlaşmayı Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna ve Özbekistan imzalamıştır (Saatçioğlu, 2006: 118).*

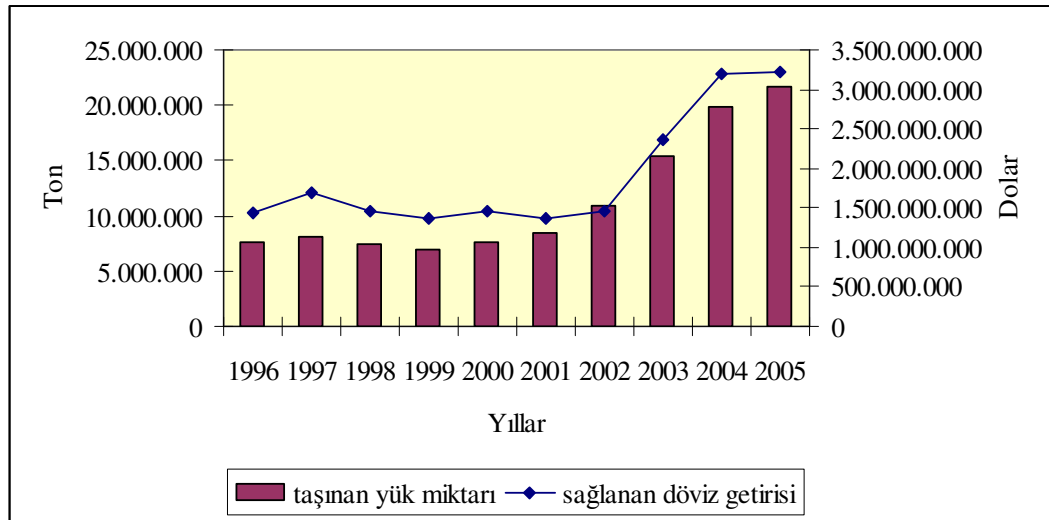
Tablo 2.9: Karayolu yük taşımacılığının sağladığı döviz getirisi.

Yıllar	Taşınan malzeme miktarı (ton)	Sağlanan döviz getirisi (dolar)
1996	7.577.781	1.442.057.200
1997	8.036.905	1.699.909.464
1998	7.433.880	1.471.014.304
1999	7.035.935	1.362.426.565
2000	7.684.038	1.468.156.015
2001	8.391.364	1.369.582.453
2002	11.008.395	1.470.951.085
2003	15.384.691	2.361.165.020
2004	19.914.741	3.204.497.299
2005	21.756.567	3.225.642.109

Kaynak: Demir, 2006: 9.

Tablo 2.9’da, 1996 ve 2005 yılları arasında karayolları aracılığıyla taşınan yük miktarı ve bu yüklerin Türkiye ekonomisine sağladıkları döviz getirisi gösterilmiştir. Taşınan yük miktarı ile sağlanan döviz getirisi arasında doğru orantı vardır. 2001 yılında ters orantı varmış gibi görünse de bu durum aldatıcı olabilir. Bunun nedeni ise, 2001 yılında Türkiye’de yaşanan ekonomik kriz sonucu döviz kurlarında yaşanan ani yükselmeler olmasıdır.

Şekil 2.11’de taşınan yük miktarı ile sağlanan döviz getirisi grafik olarak gösterilmiştir. Aralarındaki doğru orantı daha kolay anlaşılacaktır.



Şekil 2.11: 1996-2005 yılları arasında karayolu ile taşınan yük miktarı ve sağladığı döviz getirisi.

Kaynak: tablo 2.9’deki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 2.10, beş yıllık kalkınma planları çerçevesinde dördüncü, beşinci ve altıncı plan dönemlerinde ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların taşıma sistemleri arasındaki yüzde dağılımını göstermektedir. Yine burada görülmektedir ki ilk üç plan döneminde olduğu gibi karayollarına yapılan yatırım, toplam ulaştırma yatırımlarının %50’ye yakın kısmını oluşturmaktadır.

Tablo 2.10: Beş yıllık kalkınma planları çerçevesinde ulaştırma yatırımlarının dağılımı (%)

	4. plan dönemi (1978-1983)	5. plan dönemi (1985-1989)	6. plan dönemi (1990-1994)
Karayolları	62	43	54
Demiryolları	25	16	16
Denizyolları	10	10	7
Havayolları	3	18	11
Boru hatları	-	13	12

Kaynak: Günsoy, 1994: 59.

Tablo 2.10’deki veriler, 1980 yılından sonra karayollarına yapılan yatırımların zamanla biraz azaldığını ve özellikle havayolları ve boru hattı taşımacılığına yapılan yatırımların arttığını göstermektedir.

1983 – 1993 yılları arasını kapsayan dönem için Ulaştırma Ana Planı (UAP) hazırlanmıştır. Bu plan ile karayolu ulaştırmasının payının %72’ den %36’ya indirilmesi öngörülmüş, fakat gerçekleştirilememiştir. 1986 yılında da UAP uygulamadan kaldırılmıştır ([http\\_9](http_9), 30.04.2009).

Tablo 2.11: Yurtiçi yük taşımacılığında yüklerin taşıma sitemleri arasındaki dağılımı.

Yıllar	Yurtiçi taşınan yüklerin % dağılımı			
	Karayolları	Demiryolları	Denizyolları	Havayolları
1981	74,1	12,7	13,0	0,1
1982	75,5	12,7	11,6	0,1
1983	80,5	13,2	6,2	0,1
1984	72,0	13,9	14,0	0,1
1985	75,1	14,4	8,2	0,1
1986	76,5	12,9	8,1	0,1
1987	78,8	10,9	6,7	0,1
1988	74,0	10,6	12,3	0,1
1989	77,6	9,9	9,2	0,1
1990	81,0	10,0	8,9	0,1
1991	85,0	11,1	3,8	0,1
1992	86,8	10,8	2,3	0,1
1993	85,3	10,3	1,3	0,1

Kaynak: Günsoy, 1994: 61.

Tablo 2.11, 1980 yılından sonra da yurtiçi yük taşımacılığında en çok karayollarının tercih edildiğini göstermektedir. 1993 yılında yurtiçinde taşınan yüklerin %85'i karayolları ile taşınırken %10'u demiryolları ile taşınmıştır. 2000'li yıllar itibariyle karayolu yük taşımacılığı %90'lar seviyesine yükselmiştir.

Karayolları kullanımında bu kadar büyük artış olmasının nedenleri:

- Karayolları ağının hem Türkiye'de hem yurt dışında her noktaya ulaşmış olması,
- Birinci Dünya Savaşı sonrasında otomotiv sektöründe yaşanan gelişmeler,
- Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında petrol üretiminin artması ve kullanımının yaygınlaşması,
- Karayolu taşıma araçlarında yükleme – boşaltma işlemlerinin daha kolay ve hızlı yapılabiliniyor olması,
- Kapıdan – kapıya teslim imkânlarının olmasıdır.

#### 2.2.2.2. Demiryollarının Gelişimi

1980'li yıllara doğru gelindiğinde ve de sonrasında demiryolları ulaştırması hem yolcu taşımacılığı hem de yük taşımacılığı açısından önemini yitirmiştir. Bunda en önemli etken belki de gerekli yatırımların ortalama son 40 yıldır yapılmamış olması ve bu geçen sürede bütün ağırlığın karayollarına verilmiş olmasındandır.

Demiryollarının cazibesini yitirmesindeki bir başka etken ise yeni ulaşım noktalarına erişilememiş olmasıdır. Kısacası Türkiye'de demiryolları kısmen kaderine terk edilmiştir.

2000'li yıllarda yaşanan tren kazaları az da olsa demiryollarına dikkatleri çekmiştir. Bu kazalar göstermiştir ki demiryolları artık yeniden yapılandırılmalı ve çağın gereklerine uygun sistemlerle donatılmalıydı.

1950 – 1997 yılları arasında demiryollarının uzunluğu sadece %11 artmıştır. Demiryollarının yolcu taşıma payı 1950'den bu yana yaklaşık %38 gerileyerek son dönemlerde %2 olmuştur. Yük taşıma durumu ise son 50 yılda %60 gerileyerek %4 olmuştur. 2002 yılında demiryolu ile taşınan yük miktarı 14 milyon ton olarak gerçekleşmiştir (http\_9, 30.04.2009).

Tablo 2.12: Demiryolu ağının mevcut durumu (km).

	2002	2003	2004	2005	2006
Elektrikli	8.826	8.862	8.679	8.648	8.648
Elektriksiz	2.122	2.122	2.305	2.336	2.336
Toplam	10.984	10.984	10.984	10.984	10.984

Kaynak: Türkiye uluslararası taşımacılık ve lojistik sektör raporu 2007, UTİKAD: 65.

Tablo 2.12'de Türkiye'de 2002 ile 2006 yılları arasında elektrikli ve elektriksiz hat uzunlukları verilmiştir. Bu bilgilere göre toplam hat uzunluğu 10.984 km'dir ve 2006 yılı itibariyle bu hatların %86'sı elektrikli ve de yaklaşık %24'ü elektriksizdir.



Şekil 2.12: Türkiye'nin mevcut demiryolu ağı.

Kaynak: Türkiye uluslararası taşımacılık ve lojistik sektör raporu 2007, UTİKAD: 66.

Demiryolları ile ilgili son yıllarda ki en önemli gelişme Ankara – İstanbul hattında hızlı tren için yeni altyapı çalışmalarının başlamış olmasıdır. Mevcut trenler ile

Ankara – İstanbul arası en az 6 – 7 saat sürerken hızlı tren hattının tamamlanması ile bu süre yaklaşık 3,5 saate düşecektir.

TCDD'nin 2005 yılı ile beraber başlatmış olduğu yeni bir proje bulunmaktadır. Bu proje ile Türkiye'de lojistik sektörüne yeni bir boyut kazandırılması beklenmektedir. Bahse konu olan bu proje "Lojistik Köy" projesidir. Bu bağlamda TCDD tarafından belirlenen yerlere Lojistik Köyler kurulmaya başlanmıştır. Lojistik Köyler tek bir merkezden yönetilecek olup hem kamu hem de özel sektörün bir arada lojistik hizmet sunabileceği alanlar olacaktır.

Lojistik Köylerde, lojistiğe konu olan tüm hizmetler ve faaliyetler yürütüleceği gibi ayrıca; sosyal tesisler, bankalar, tır parkları ve otoparklar, restoranlar, otel ve akaryakıt istasyonları gibi pek çok hizmet birimi de yer alacaktır.

TCDD tarafından yapılan ve yapılması planlanan Lojistik Köyler ([http\\_20, 14.06.2009](http://20.14.06.2009)):

- Gelemen Lojistik Köyü (Samsun): Türkiye'nin ilk Lojistik Köyüdür. 2007 yılında hizmete açılmıştır. Yılda 500.000 ton olan taşıma kapasitesi bu proje ile 1.100.000 tona çıkacaktır. Bu köyden ağırlıklı olarak demir, hurda, kömür, çimento gibi yükler taşınacaktır.
- Hasanbey Lojistik Köyü (Eskişehir): Arsalar ile ilgili kamulaştırma süreci tamamlanmıştır. Altyapı ve binalara ait proje çalışmaları hazırlanmıştır. Projenin tamamlanmasıyla yıllık 215.000 ton olan taşıma miktarı 566.000 tona çıkacaktır. Ağırlıklı olarak fayans, demir, konteyner, gıda maddesi manyezit gibi yükler taşınacaktır.
- Gökköy Lojistik Köyü (Balıkesir): Arazi kamulaştırması, bina ve altyapı projeleri ve tevsiyat planı tamamlanmıştır. Tekirdağ – Bandırma arası "Tren-Feri" ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesi ile bütünleşik olarak planlanmıştır. Yıllık taşıma kapasitesi 390.000 tondan 1.000.000 tona çıkacak olan köyde ağırlıklı olarak otomobil, orman ürünleri, yiyecek-içecek maddeleri, konteyner, askeri yükleri, elyaf, demir gibi yükler taşınacaktır.
- Boğazköprü Lojistik Köyü (Kayseri): Kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Yıllık 717.000 ton olan taşıma miktarı projenin tamamlanmasıyla 1.718.000 tona çıkacaktır. Ağırlıklı olarak demir, boru, yem, mobilya, konteyner, seramik, pamuk, oto lastiği gibi yükler taşınacaktır.



- Köseköy Lojistik Köyü (İzmit): Bir kısım arazi kamulaştırması tamamlanmış ve bir kısmı devam etmektedir. Projesi tamamlanmış olup ilk etap yapımı devam etmektedir. Yıllık taşıma miktarı 600.000 tondan 1.500.000 tona çıkacak olan Lojistik Köyünden ağırlıklı olarak otomobil, oto yedek parça, orman ürünleri, petrol ürünleri, selüloz, borasit, çelik gibi yükler taşınacaktır.
- Halkalı/Ispartakule Lojistik Köyü (İstanbul): Özellikle karayolu ve demiryolu kombine taşımacılık için geliştirilmiş yapıları mevcuttur. Bir kısım yapım çalışmaları tamamlanmıştır. Yıllık 944.000 ton olan taşıma miktarı projenin tamamlanması ile yıllık 2.000.000 tona çıkacaktır. Ağırlıklı olarak ithal ve ihraç ürünler, tekstil ürünleri, işlenmiş deri, ev aletler, kum, oto yedek parça ve gıda maddesi gibi yükler taşınacaktır.
- Yenice Lojistik Köyü: Projeleri tamamlanmış olup kamulaştırma işlemleri devam etmektedir. Yıllık 418.000 ton olan taşıma miktarı projenin tamamlanması ile 896.000 tona çıkacaktır. Köyden ağırlıklı olarak makine yedek parçası, kimyasal madde, demir, çelik, tarım aletleri, çimento ve askeri yükler taşınacaktır.
- Uşak Lojistik Köyü: İlgili çalışmalar devam etmektedir. Yıllık taşıma miktarı 113.000 tondan 246.000 tona çıkması beklenmektedir. Özellikle mermer, mermer tozu, plastik hammaddesi gibi yükler taşınacaktır.
- Palandöken Lojistik Köyü (Erzurum): İlgili çalışmalar devam etmektedir. Yıllık taşıma miktarının 200.000 tondan 417.000 tona çıkması planlanmaktadır. Özellikle kömür, un, tuğla, kiremit, konteyner, seramik, su, gübre, askeri malzeme taşınacaktır.
- Konya Lojistik Köyü: İlgili çalışmalar devam etmektedir. Mevcut durumda 634.000 ton olan yıllık taşıma miktarı projeden sonra 1.679.000 tona çıkacaktır. Ağırlıklı olarak tarım ürünleri, şeker, gübre, saman, tarım makineleri, çimento gibi yükler taşınacaktır.
- Kaklık Lojistik Köyü: Kamulaştırma işlemleri tamamlanmış yapım çalışmaları devam etmektedir. Yıllık taşıma kapasitesinin 150.000 tondan 500.000 tona çıkması düşünülmektedir. Ağırlıklı olarak mermer, işlenmiş mermer, kömür, klinker, konteyner, tekstil ürünleri gibi yükler taşınacaktır.

Yukarıda belirtilen Lojistik Köyleri toplam yatırım maliyeti tahmini olarak 400.000.000 TL. olması beklenmektedir. Bu köylerin faaliyete geçmesi ile birlikte demiryolları taşımasında %56'lık bir oranla 7.6 milyon tonluk artış beklenmektedir.

### **2.2.2.3. Denizyollarının Gelişimi**

Denizyolları özellikle dış ticarete çok önemli bir ulaştırma modudur. Çok büyük miktarlarda ve uzun mesafeli taşıma işlemlerinde taşıma maliyeti en düşük olan taşıma modu deniz yolu taşımacılığıdır. Öyle ki “Türkiye'nin 1985 yılında yaptığı ihracatın tamamı havayolu ile taşınıyordu ihracattan elde edilen gelir navlun ücretini bile karşılamayacaktı. Eğer 1985 yılında yapılan ihracat karayolu ile taşınmış olsaydı Türkiye'nin doğusundan batısına uzanan bir yol üzerinde 6 sıralık bir konvoy oluşacaktı” (Günsoy, 1994: 38).

1981 yılında Türk denizciliğine dinamizm kazandırabilmek için İstanbul Deniz Ticaret Odası (DTO) kurulmuştur. Sonraki yıllarda DTO'nun faaliyet alanı genişletilerek Türkiye'nin tüm kıyılarında etkinliğinin artırılması sağlanmıştır. 1983 yılında Türk Deniz Ticaret Filosu dış ticaret yüklerinin %47'sini taşıyacak kapasiteye ulaşmıştır. (Buket, 2006: 9)

Türkiye'de denizcilik sektörü ile ilgili çalışmalar, 1945 yılında kurulan Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı, 1973 yılında Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülen ve yine aynı yıl kurulan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmüştür. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü 1979 yılında “Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'ne” dönüştürülmüş ve genel müdürlük 1982 tarihinde kaldırılmıştır. Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün de ismi değiştirilerek her iki genel müdürlük “Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü” adı altında birleştirilmiştir. Daha sonra bu kurum 1983 yılında “Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı” şeklinde teşkilatlandırılmıştır. Son olarak bu başkanlık Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı görevleri ile de donatılarak Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü adını alarak denizciliğin bütün alanlarında görev yapacak şekilde yetkilendirilmiştir ([http\\_21](http://_21), 25.05.2009).

“Denizcilik sistem ve hizmetlerini, ülkenin çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi amacıyla 19.08.1993 tarih ve 491 sayılı kanun hükmünde kararname ile Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur” (Buket, 2006: 9).

Tablo 2.13’de yıllar itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun adet bazında gelişimi gösterilmiştir. Ayrıca 150 gross ton (GT) ve üzeri olan gemilerin Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) ve Milli Gemi Siciline kayıtlı olma durumlarına göre sayıları verilmiştir.

Tablo 2.13: 1999-2008 yılları arasındaki Türk deniz ticaret filosu gemi sayıları

Yıl	TUGS	Milli gemi sicili	Toplam
1999	0	1.242	1.242
2000	264	1.006	1.270
2001	316	945	1.261
2002	408	777	1.185
2003	446	702	1.148
2004	535	674	1.209
2005	677	702	1.379
2006	734	695	1.429
2007	807	744	1.551
2008	887	762	1.649

Kaynak: [www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik\\_dosyalar/adet.pdf](http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik_dosyalar/adet.pdf) (25.05.009).

Tablo 2.13’te de görüldüğü gibi uluslararası sicile kayıtlı gemi sayısı her yıl artış göstermiştir. Bu durum dış ticaret yükü taşıyan gemi sayısının her yıl arttığı anlamına gelmektedir.

Tablo 2.14, dış ticaret yüklerinin taşınmasında taşıma modları arasındaki yüzde dağılımı göstermektedir. Bu veriler ışığında dış ticaret yüklerinin 2005 yılı itibariyle %86’sının denizyolu ile gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 2.14: Taşıma modlarına göre Türkiye’nin dış ticaret taşımaları (%).

Yıl	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
1995	91.1	0.8	7,7	0,2	0,2
1996	84.8	0.3	11,4	0,8	2,7
1997	85.5	0.3	12,5	0,4	1,3
1998	88.1	0.6	9,1	0,3	2,0
1999	88.9	0.5	8,7	0,2	1,8
2000	88.6	0.5	8,6	0,2	2,1
2001	87.0	0.6	10,6	0,2	1,6
2002	87.3	0.7	9,7	0,2	2,1
2003	87.6	0.8	10,5	0,1	1,0
2004	87.4	1,2	10,3	0,1	1,0
2005	86.0	1,2	11,9	0,2	0,7

Kaynak: Kılıç, 2006: 58.

Türkiye’de 2007 yılı itibariyle 186 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Bu liman ve iskelelerin 64 tanesi kamuya, 77 tanesi özel sektöre ait olup, kalan 45 tanesi petrol ve boru hattı tesisidir. Özel sektöre ait limanların çoğunluğu sanayi iskelesi olarak tabir edilen yapıda ve işletme ihtiyaçlarına cevap verebilecek kapasitede olan, genellikle dökme yük ve konteyner tesisleri olarak hizmet vermektedirler. Türkiye limanlarında yaklaşık olarak yılda; 91 milyon ton genel kargo, 128 milyon ton dökme yük ve 122 milyon ton sıvı yükler olmak üzere ortalama 350 milyon tona yakın yük taşınmaktadır. Limanların konteyner terminallerinin kapasitesi ise 4,6 milyon TEU’ dur. 2006 verilerine göre; Türkiye limanları, kapasitelerinin %70’ini kullanmış ve 243,6 milyon ton yük elleçlemiştir. Türkiye limanlarında elleçlenen yüklerin dağılımı ise; %60 ithalat, %25 ihracat, %13 kabotaj ve %2’si de transit yüklerdir (Topaloğlu, 2007: 17-18).

Dünyada ve Türkiye’de denizyolu taşımacılığının gelişmesindeki bir başka etken ise “roll on roll off (ro-ro)” taşımacılığının gelişmesi ve yaygınlaşmasıdır. Ro-ro taşımacılığında gemiler, karayolu taşıma araçlarını yükleri ile beraber limandan alır ve yine yükleri ile beraber limana bırakır. Bu durumda gemilere yükü yükleme ve boşaltma gibi bir sorun olmamaktadır. Bu da limanlara ayrıca yükleme ve boşaltma ekipmanları yatırımlarının yapılmasına gerek bırakmadığı için hem de yükleme – boşaltma işleminden kaynaklanan zaman kaybını önlediği için önemli bir unsurdur. Denizyolu ve karayolu kombine yük taşımacılığının kolaylaşmasını da sağlamış bulunmaktadır.

#### **2.2.2.4. Havayollarının Gelişimi**

Türkiye’de havayollarının 1980 yılından sonraki gelişimi oldukça hızlı olmuştur. 1980 yılından itibaren Türkiye’deki havayolu taşımacılığı dünya standartlarına ulaşmaya başlamıştır. Dünyada havacılık alanında yaşanan tüm gelişmeler ve ortaya çıkan tüm yenilikler eş zamanlı olarak Türkiye’de de uygulamaya geçirilmiştir. Bu bağlamda ortaya çıkan yenilikler (http\_18, 30.04.2009):

- 1984 yılında THY’nin sermayesi 60 milyar TL’ye çıkararak kamu iktisadi kuruluşu statüsüne geçmiştir,
- 1985 yılında döneminin en gelişmiş uçakları olan Airbus 310 model uçaklar filoya katılmıştır,
- 1986 yılında Singapur uçuşları ile Uzakdoğu seferleri başlamıştır,
- 1987 yılında THY’nin sermayesi 150 milyar TL’ye yükselmiştir, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurulmuştur.
- 1988 yılında New York seferleri başlamıştır,

- 1990 yılında sermayesi 700 milyar TL olan THY, aynı yıl Kamu Ortaklığı İdaresine bağlanmıştır,
- 1991 yılının eylül ayında THY'nin kayıtlı sermayesi 2 trilyon TL olmuştur,
- 1992 yılı aralık ayında sermayesi 2,5 trilyon TL'ye yükselmiştir,
- 1994 yılında THY'nin kayıtlı sermayesi 6 trilyon TL olmuştur,
- Mart 1995'de THY'nin sermayesi 10 trilyon TL'ye çıkmıştır, ayrıca 3adet yolcu uçağı kargo uçağına dönüştürülmüştür,
- 1996 yılı aralık ayında THY'nin kayıtlı sermayesi 50 trilyon TL olmuştur,
- 1998 yılı boyunca dünya genelindeki birçok havayolu şirketi ile işbirliği yapılmış, filo yenileme çalışmaları devam etmiş ve 26 adet yeni nesil uçak filoya katılmıştır,
- 1999 yılı süresince filoya yeni uçaklar katılmış, ikinci uçak bakım üssü kullanıma açılmış ve kayıtlı sermayesi 175 trilyon TL'ye yükselmiştir,
- 2000 yılından sonraki dönemde THY günün gerektirdiğı yenilikleri ve gelişmeleri takip etmiş, filosunu sürekli yenilemiş uluslararası havacılık kurumlarının denetimlerinden başarı ile çıkmıştır .

Uluslararası sivil havacılığın temelini oluşturan “Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması – Chicago Sözleşmesine Türkiye 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) kurucu üyelerinden olmuştur. Ayrıca Türkiye, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı (EUROCONTROL) ve Havacılık Otoriteleri Birliğı (JAA)'ne de üyedir ([http\\_22, 22.05.2009](http://22.05.2009)).

Türkiye'de hali hazırda, tarifeli ve tarifesiz yolcu ve yük taşımacılığı yapan yedi havayolu şirketi, tarifeli ve tarifesiz kargo taşımacılığı yapan üç havayolu şirketi ve tarifesiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapan yedi havayolu şirketi olmak üzere toplam 17 adet havayolu şirketi bulunmaktadır. Bunlara ilave 64 adet hava taksi işletmesi bulunmaktadır.

Tablo 2.15: 2006-2008 yılları arasındaki kargo trafiğı (ton).

Yıllar	İç hat	Dış hat	Toplam
2006	70.698	286.523	357.221
2007	73.252	322.579	395.831
2008	66.554	335.485	402.039

Kaynak: [www.dhmi.gov.tr/dhmiistatistik/istatistik.aspx](http://www.dhmi.gov.tr/dhmiistatistik/istatistik.aspx) (23.052009).

Havayolu taşımacılığı genellikle, çabuk bozulabilen, hızlı gönderilmesi gereken ya da acil ulaştırılması gereken yüklerin, kargoların taşınmasında, taşıma konusunda hassasiyeti yüksek ve de ticari değeri çok yüksek olan (altın, elmas, pırlanta... gibi) ürünlerin taşınmasında tercih edilen bir ulaşım sistemidir.

Tablo 2.15'te Türkiye'de havayolu ile yapılan yük taşımacılığının belirlenen üç yıl içindeki değişimi gösterilmiştir. İç hat trafiğinde yük taşımacılığı 2007 yılında 2006'ya göre yaklaşık olarak %3,6 oranında artmışken 2008 yılında yaklaşık olarak %10 azalmıştır. Bu azalmada ilgili yılda dünya genelinde yaşanan ekonomik krizin etkisi olabilir. Buna karşın dış hat trafiğindeki yük taşımacılığı ilgili yıllarda artışına devam etmiştir. Fakat 2007 yılında %10,81 artış olurken, 2008 yılında sadece %1,57 oranında artış olmuştur.

#### **2.2.2.5. Boru Hatlarının Gelişimi**

Boru hattı taşımacılığı sıvı ve gaz haldeki doğal kaynakların taşınması için kullanılan etkin bir yöntemdir. Boru hattı taşımacılığının ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olmasına karşın taşıma maliyetlerinin çok düşük olması ve taşıma işleminin devamlı yapılabiliniyor olması sebebiyle, yatırımını kısa sürede amorti edebilen ekonomik bir taşıma sistemi olduğu söylenebilir.

“Dünya petrol ve doğal gaz rezervinin yaklaşık %75'i Orta Doğu, Avrupa Rusya ve Orta Asya ülkelerinde bulunmaktadır” (Bulut, 2007: 65). Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerinin ve de Rusya'nın sahip oldukları kaynakların dünya pazarlarına sunulmasında Türkiye hem önemli güzergâh hem de önemli bir terminaldir. Terminal olmasının nedeni boru hattı ile taşınacak olan petrol ve doğalgazların bir tesis aracılığı ile gemilere aktarılması için Türkiye'de liman tesislerinin kurulacak olmasıdır.

Türkiye'de ilk boru hattı, Irak – Türkiye arasında yapılan Kerkük – Yumurtalık Boru Hattı olmuştur. 1976 yılında işletilmeye başlanan bu boru hattının Yumurtalık deniz terminalinden ilk gemi yüklemesi 1977 yılında yapılmıştır. Kerkük – Yumurtalık Boru Hattı'nın yapılış amacı Irak petrolünün, Yumurtalık deniz terminali aracılığı ile dünya ticaretine sunulmak istenmesidir. Yıllık 46,5 milyon ton taşıma kapasitesi olan Kerkük – Yumurtalık Boru Hattına 1987 yılında ikinci bir hat ilave edilmesiyle hattın yıllık taşıma kapasitesi 70,9 milyon tona yükselmiştir (Çetinoğlu, 2007: 43).

Boru hattı ile taşımacılık yapılması için 1954 yılında kurulan Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından, 1974 yılında Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ) kurulmuştur ([http\\_23, 25.05.2009](http://23.25.05.2009)).

Türkiye’de bulunan diğer bir boru hattı ise Bakü – Tiflis – Ceyhan (BTC) Boru Hattı’dır. Azeri petrolünün dünya pazarlarına ulaşmasında çok önemli faktör olan BTC Boru Hattı, Türkiye’nin boru hattı taşımacılığı açısından bir üs olmasında büyük katkı sağlamıştır.

BTC Boru Hattı ile taşınan petrolün Ceyhan terminalinden yapılan ilk yüklemesi 2006 yılında gerçekleşmiştir. Hat 45 milyon ton yıllık taşıma kapasitesine sahiptir. Ayrıca Azerbaycan ve Kazakistan arasında 2006 yılında imzalanan bir anlaşma ile Kazak petrolünün de BTC Boru Hattı ile Ceyhan terminali üzerinden dünya pazarına sunulması kararlaştırılmıştır. Bu anlaşma ile yılda 25 milyon ton Kazak petrolü BTC Boru Hattı ile taşınabilecektir (Bulut, 2007: 66).

Türkiye’de bulunan ve yapılması planlanan boru hatları ([http\\_23](#), 25.05.2009; [http\\_24](#), 25.05.2009):

- Mavi Akım; Rusya’dan Türkiye’ye doğalgaz taşınması için yapılan hattın toplam uzunluğu 1200 km’dir. Hattın 380 km’lik kısmı Karadeniz’in altından geçmektedir. 2005 yılında açılan hatta 25 yıl boyunca yılda 16 milyar metreküp ( $m^3$ ) doğalgaz alınması öngörülmüştür. Bu hattan gelen gazın pahalı olduğu düşünülmektedir. Ayrıca Türkiye bu hattan satın aldığı doğalgazı satamamaktadır
- Rusya Batı Hattı; Rusya’dan Türkiye’ye Ukrayna üzerinden gelen doğalgaz hattıdır. Bu hat üzerinden gelen doğalgazdan Ukrayna’nın da gaz alma hakkı bulunduğundan kış aylarında gaz akışında sıkıntı yaşanmaktadır.
- İran – Türkiye Hattı; İran doğalgazını Türkiye’ye taşıyacak olan hatta yıllık 15 milyar  $m^3$  doğalgaz taşınması beklenirken ortalama 4 milyar  $m^3$  kadar gaz nakli gerçekleşmektedir.
- Pars Doğalgaz Hattı; İran – Türkiye arasında yapılması planlanan doğalgaz hattı İran’ın Pars 22,23 ve 24 sahalarındaki doğalgazı Türkiye’ye taşıyacaktır. Fakat Türkiye bu hattın tamamlanması için gerekli yatırımları henüz tamamlamamıştır.
- BTC Boru Hattı; Azerbaycan ve Türkiye arasında yapılan ham petrol boru hattıdır. Tam kapasite ile çalışmasına 2006 yılında başlamıştır. Ayrıca bu hat ile Kazakistan petroleri de Ceyhan terminaline taşınmaktadır. 1760 km olan boru hattının yaklaşık 1000 km’lik kısmı Türkiye’de bulunmaktadır.
- Kerkük – Yumurtalık Boru Hattı; Türkiye’nin ilk boru hattıdır. Irak petrolünün dünya pazarlarına daha kolay ve kısa yoldan sunulması amacıyla

yapılmıştır. Yıllardır bölgede meydana gelen savaşlar ve karışıklıklar nedeniyle hattın güvenliği sağlanamamaktadır. Bu nedenle tam kapasitede çalışmamaktadır.

- Azerbaycan – Türkiye – Yunanistan Şah Denizi Hattı; Azeri doğalgazının Yunanistan'a kadar Türkiye üzerinden taşındığı doğalgaz boru hattıdır. Boru hattı 2008 yılında açılmıştır.
- Mısır Doğalgaz Hattı; Mısır doğalgazının Ürdün ve Suriye üzerinden Türkiye'ye taşınmasını sağlayacak olan Suriye'ye kadar gelmiş bulunmaktadır. Yıllık 4 milyar m<sup>3</sup> gaz taşınması beklenmektedir.
- Nabucco Boru Hattı Projesi; Orta Asya doğalgazını Avrupa'ya taşımak üzere yapılması planlanan bir boru hattı projesidir. Proje ABD ve AB tarafından desteklenmekte olmasına karşın Rusya projeye sıcak bakmamaktadır. Avusturya, Macaristan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye'den olmak üzere %20 hisseli 5 ortaklı olan Nabucco Gas Pipeline International GmbH şirketi kurulmuştur. Şirketin Türk ortağı BOTAS'ır. Hattın toplam uzunluğu 3.300 km'dir. Proje 2002 yılında BOTAS tarafından başlatılmış olup 2020 yılında 30 milyar m<sup>3</sup> gaz taşınması beklenen projenin 2013 yılında tamamlanması hedeflenmektedir (http\_23, 25.05.2009). 13 Temmuz 2009 tarihi itibarıyla, projeye taraf olan ülkeler arasında anlaşma imzalanmıştır. Toplam 8 milyar dolara tamamlanacak olan projenin %60'ı Türkiye'den geçecek ve bu nedenle yapılacak olan yatırımların 4.8 milyar dolarlık kısmı Türkiye'ye yapılacaktır. Ayrıca bu yatırımlarla 15 bin kişiye istihdam sağlanması beklenmektedir (http\_25, 13.07.2009).
- Avrupa Boru Hattı Projesi; Türkmenistan'ın güney bölgelerinde üretilen doğalgazın Hazar geçişi bir boru hattı ile Türkiye'ye ve daha sonra Avrupa'ya taşınmasını öngören bir projedir. Bu hat ile 16 milyar m<sup>3</sup> Türkiye'ye ve 14 milyar m<sup>3</sup> Avrupa'ya olmak üzere toplam 30 milyar m<sup>3</sup> gaz taşınması beklenmektedir (http\_23, 25.05.2009).
- Ayrıca yukarıda sayılan uluslararası boru hatları haricinde birçok yurtiçi kullanıma ve uluslararası hatları beslemeye yönelik boru hatları bulunmaktadır.

### **2.2.3. Diğer Gelişmeler**

Dünyada ve Türkiye'de tüm işletmecilik anlayışını değiştiren yenilikler sürekli olmaktadır. Bu yenilikler ekonominin hangi alanında olursa olsun teknolojik gelişmeler



dışında kalan tüm iş süreçleri ile ilgili gelişmeleri bütün sektörlerde uygulama alanı olmaktadır. Bu bağlamda ortaya çıkan üretim yönetimi, planlama, toplam kalite yaklaşımı, stok kontrol ve yönetimi, müşteri memnuniyeti yaklaşımları, müşteri ilişkileri yönetimi uluslararası standartların belirlenmesi ve korunmasına yönelik ortaya çıkan tüm gelişmeler lojistik sektörü açısından uygulanabilir ve de uygulanmaktadır.

Doğrudan lojistik sektörünü etkileyen gelişmeler de mevcuttur ve uygulamada kendilerine çok kolay yer bulmaktadırlar. Bu gelişmelerden önemli olanlarını belirtmek gerekirse şu şekilde sıralanabilir:

- Gemi yükleme ve boşaltma esnasında geminin ve yüklerin güvenli yüklenmesini sağlayacak ( mukavemet kontrol teknolojileri) teknolojik gelişmeler.
- Gemilerin güvenli bir şekilde seyretmesine yardımcı olacak “seyir güvenliği” teknolojilerinin gelişmesi.
- Uydu navigasyon teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ile ortaya çıkan “Global Positioning System (GPS) cihazları ile özellikle konteyner taşımacılığında konteynerin dünyanın neresinde olduğunun tespiti kolaylaşmıştır. Bu sistem özellikle karayolu ve denizyolu taşımacılığında çokça kullanılmaktadır. Uçaklar olağan şartlar nedeniyle bu sistemlerle donatılmış durumdadır. Yeni nesil gemiler de aynı şekilde bu teknolojilere sahipken karayolu taşıma araçlarına GPS cihazları takılarak bu araçların ve üzerindeki yüklerin uydu bağlantılı olarak yerleri tespit edilebilmekte ve seyirleri izlenebilmektedir.
- Barkot sisteminin keşfi ticaret açısından devrim niteliğindedir. Özellikle barkot teknolojisindeki gelişmeler havayolu taşımacılığında yolcu bagajları ve kargoların taşınmasında çok önemli olmuştur. Günümüzde tamamen bilgisayar destekli barkotlama sistemleri ve bu barkotları okumak üzere tasarlanmış lazer ve kızılötesi teknolojileri başta havaalanları ve süpermarketler olmak üzere taşıma, depolama, satış gibi faaliyet içinde bulunan birçok sektör tarafından kullanılmaktadır.

Türkiye’de küresel gelişmelerin dışında ulaştırma sektörüne yönelik bir takım değişiklikler yapılmak istenmiştir. Bu değişikliklerin bir kısmı uygulamada başarılı olmuş, bir kısmı da UAP gibi uygulama konusunda başarısız olmuştur.

UAP, sektörde yapısal bir değişim amaçlayarak hazırlanmıştır. UAP’nin ana amaçları aşağıdaki şekildedir (Nalçakan, 2003: 43).

- Ekonomi ve turizm ihtiyaçlarına cevap verebilen bir ulaştırma sisteminin kurulması,
- Ulaşılabilirliğin yaygınlaştırılması,
- Taşıma maliyetlerinin azaltılması,
- Tek enerji kaynağına bağımlılığın azaltılması,
- Taşıma unsurlarından kaynaklanan evre kirliliğinin azaltılması,
- Ulaştırma sektörü yatırımlarının ulaştırma yolları arasında daha dengeli dağılımının sağlanması,
- Ulaştırma sektöründe can ve mal güvenliğinin arttırılması,
- Ulaştırma sektöründe karayolları etkinliğinin azaltılarak, demir yollarının kullanımının arttırılması hedeflenmiştir.

Fakat UAP teoride düşünüldüğü şekilde uygulamaya geçirilememiştir (Bulut, 2007: 13).

1996 – 2000 Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu ve Karayolu Güvenlik Kurulu kurulmuş bu kuruluşlar ile trafik kuruluşları arasında koordinasyon sağlanarak, trafik, ulaşım ve yol güvenliğinin arttırılması sağlanarak trafik kazalarının azaltılması amaçlanmıştır. Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu ıkarılarak Türk deniz ticaret filosunun uluslararası düzeyde rekabet koşullarına uyum sağlaması kolaylaştırılmıştır. Ayrıca;

- Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü kurulmuştur,
- Denizde can güvenliği SOLAS 1974 ve deniz kirliliği konusunda MARPOL 74/78 Tadil Protokolleri onaylanmıştır (Nalçakan, 2003: 44).

### **3. BÖLÜM: 1980 SONRASI DÖNEMDE TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET HACMİNDEKİ GELİŞME VE LOJİSTİK HİZMETLERİN İHRACAT ODAKLI BÜYÜME İLE İLİŞKİSİ**

Bu bölümde Türkiye’nin 1980 sonrası dış ticareti, ihracat ve ithalat üzerinden açıklanmaya çalışılacaktır. Türkiye’nin ekonomik büyümesi üzerinde ihracatın ve de lojistik sektörünün etkisinin olup olmadığı yine bu bölümün konusunu oluşturmaktadır. İki ana alt bölümden oluşacak olan üçüncü bölümde ilk olarak Türkiye’nin dış ticaret hacminin değişimi ve yapısı incelenmeye çalışacaktır. İkinci alt bölümde ise lojistik hizmetlerinin gelişiminin ihracat odaklı büyüme üzerindeki etkisi araştırılarak bu alanda yapılmış ve geliştirilmeye çalışılmış modellerden bahsedilecektir.

#### **3.1. DIŞ TİCARET**

Dış ticarete değinmeden önce kısaca ticaretten bahsetmekte fayda olacaktır. Ticaret, iki taraf (iki kişi, iki grup, iki şirket... gibi) arasında gerçekleşen ve tarafların her ikisinin de gelir elde etmek ya da taraflardan birinin gelir elde etmek diğerinin ise ihtiyaçlarını karşılamak üzere yapmış oldukları alış – veriş ya da başka bir deyişle alım – satım işlemine ticaret denir. Ticaret herhangi bir emtia üzerinden olabileceği gibi hizmet üzerinden de gerçekleşebilir.

İçinde yaşanan bu çağda ekonomi sözcüğü günlük hayatta bile pek çok kez karşımıza çıkmaktadır. Ekonomi kavramının gelişmesinde hatta ortaya çıkmasında etkili olan ilk ve tek unsurun ticaret olduğunu söylemek mümkündür. Ticaret, ilkel insanların takas yöntemi ile elindeki yiyecek, içecek, giyecek ya da herhangi bir nesneyi kendisinde olmayan başka bir yiyecek, içecek giyecek ya da nesne ile değiştirmesiyle başlamıştır. Yüzyıllarca devam eden bu ticaret şekli, paranın icadı ile boyut değiştirmiştir. Bugünkü anlamda ekonomi kavramının oluşmasında rol oynamıştır.

Dış ticaret ise, söz konusu olan ticari işlemlerin, yani alım – satım işlemlerinin farklı iki ülke arasında gerçekleşmesidir. Burada dikkat edilmesi gereken husus dış ticaret işlemlerini ülkeler birbirleri ile doğrudan yapmazlar. İki ülke içinde faaliyette bulunan farklı ticari işletmeler aracılığı ile bu ticaret yapılır.

Ülkelerin birbirleri ile ticaret yapmalarının farklı birçok nedeni vardır. Bu nedenlerden en temel iki tanesi dış ticaretin özünü oluşturmaktadır. Bu iki temel neden ise:

- Ülke içinde üretilen ürünlerin ülkenin ihtiyaçlarını karşılamaması,
- Bazı ürünlerin sadece bazı ülkelerde üretilebiliyor olmasıdır (Dinler, 2002: 491-492).

Ülkelerin sahip oldukları doğal kaynaklar, coğrafi özellikleri, gelişmişlik seviyeleri, üretim becerisi ve teknolojileri birbirlerinden farklıdır. Benzer özelliklere sahip bile olsalar üretim becerisi ve teknolojisi gelişmemiş olan ya da daha az gelişmiş olan ülkeler ihtiyaçlarını karşılayacak üretim seviyesine ulaşamayabilirler. Bu nedenle ihtiyaçlarının karşılanmasında eksik kalan ürünleri dış âlemlerden, yani başka ülkelerden karşılamak durumundadırlar.

Bir başka neden ise ülkelerin ihtiyaç duydukları ürünleri üretmiyor olmasıdır. Bunun iki nedeni olabilir;

- Ülkede ihtiyaç duyulan ürün ile ilgili üretim teknolojisi bulunmaması nedeniyle ilgili ürünün üretilememesi,
- Ülkede ihtiyaç duyulan ürünle ilgili doğal ya da temel kaynakların bulunmamasıdır.

Dünyada kullanım alanı çok geniş olan fosil yakıt (petrol ve doğalgaz gibi) kaynaklarına maalesef bütün ülkeler sahip değildirler. Bazı ülkelerde fosil yakıtlar var olmasına karşın ihtiyacı karşılamada yetersiz kalmaktadır. Bazı ülkelerde ise hiç bulunmamaktadır. Dünya genelinde dış ticarete konu olan ürünler incelendiğinde ilk sırada enerji kaynaklarının (petrol, doğalgaz, elektrik... gibi) yer aldığı görülmektedir. Kimi ülkeler sahip oldukları bu kaynakları satarak kimisi ise bu kaynakları alarak dış ticaret yapmaktadırlar.

Dış ticaret, ülkelerin ve içinde yaşayan insanların ve de ticari işletmelerin dünyaya entegre olmasında önde gelen unsurlardandır. Hiçbir ülkenin dünya genelinde yaşanan sosyal ve ekonomik değişimlere sonsuza kadar kayıtsız kalması mümkün değildir.

Sistem yaklaşımı gereğince iki farklı sistem bulunmaktadır. Bunlardan birincisi kapalı sistemler, ikincisi ise açık sistemlerdir. Kapalı sistemler herhangi bir şekilde dış âlemlerle etkileşim ve alış – veriş içinde bulunmaz, kendi kendilerine yetmeye çalışırlar. Komünist rejimleri kapalı sistemlere örnek olarak göstermek kısmen mümkündür. Çünkü komünist rejimler bile az da olsa muhakkak siyasi, sosyal ya da ekonomik olarak dış âlemlerle ilişki içinde olurlar.

Açık sistemler ise, dış âlemlerle sürekli etkileşim ve alış – veriş içinde olan sistemler olarak sonsuza kadar yaşayabilmesine olanak tanıyacak değişimi ve gelişimi benimseyecek yapıdadırlar. Herhangi bir insanı fiziken ve ruhen sistem olarak tanımlarsak insan açık sistemlere örnek olacaktır. Nedeni ise, insanın hayatta kalabilmesi için yemek yemesi ve su içmesi gerekmektedir. Bu unsurları insan bünyesi üretmediği için dış âlemlerden temin ederek bu ihtiyaçların karşılanması gerekecektir. Eğer ki insan yemek yemeyi ve su içmeyi bırakırsa, bir müddet vücut içinde depoladığı yağ ve proteinleri parçalayarak hayatta kalabilmesi için gerekli enerjiyi sağlamaya çalışacaktır. Fakat bir müddet sonra vücut kendini tüketmeye başlayacak ve insanın yaşamı sona erecektir. Bu durum sistem olarak tanımlanabilecek herşey için geçerli olacaktır.

Ülkeler, her zaman için dış âlemlerle etkileşim içinde olarak, dünyadaki konumlarını korumak ve güçlerini arttırmak isterler. Bunun içinde dış âlemlerle ticari, sosyal ve kültürel anlamda ilişkiler kurarlar. Bu ilişkilerin en başında ticari yani ekonomik ilişkiler bulunmaktadır. Ülkeler ekonomik ilişkilerini daha çok dış ticaret ile gerçekleştirmektedirler.

Dünya üzerinde yaşayan bütün insanların ortak bir takım ihtiyaçları olmasının yanı sıra her bir insanın farklı bir takım ihtiyaçları da bulunmaktadır. Bu nedenle ekonomi bilimi, kıt olan kaynaklarla sonsuz olan ihtiyaçlar arasındaki dengeyi sağlamakla görevlidir. Ekonomi biliminin ikinci en önemli görevi ise dünya üzerinde zaten kıt olan kaynakların bir de dengesiz dağılmasının yaratmış olduğu sorunları ortadan kaldırmak ve bu bağlamda tüm insanların en temel ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayacak çözümler üretmektir.

Ekonomi bilimi, yukarıda bahsedilen kıt kaynakların dengesiz dağılımı konusunu dış ticaret ile çözebilmektedir. Dış ticarete iki önemli unsur vardır. Bunlarda biri ithalat diğeri ise ihracattır.

İhtiyacı olandan daha fazla kaynağa ya da üretilen ürünlere sahip olan ülkeler, bu kaynakları ve ürünleri ihtiyacı olan ülkelere satmak koşulu ile ihracat işlemini gerçekleştirmektedirler. İhtiyacı olan ürünleri ve kaynakları başka ülkelere alan ülkeler ise ithalat işlemini gerçekleştirmiş olurlar.

Klasik iktisatçılar dış ticaretin tüm ülkeler için yararlı olacağı görüşünü savunmuşlardır. Klasik iktisatçılara göre, her ülke diğeri ülkelere göre daha ucuza üretebildiği ürünleri üreterek ihracat yapacak ve bu alanda uzmanlaşacak, diğeri ürünleri ise daha ucuza üreten ülkelere ithal edecektir. Bu durumda bütün ülkeler

uzmanlaşmaya dayalı üretim yaparak fayda sağlayacaktır. Ancak klasik iktisatçıların dikkat etmediği unsur ise talep olmuştur. Onların teorilerinde arz yönlü üretim ve dış ticaret vardır ve taleplerin önemi yoktur. Bu nedenle klasik iktisatçıların arz yönlü dış ticaret teorileri uygulamada gerçekleşmemiş tüm ülkeler açısından yarar sağlanamamıştır. Zamanla dış ticaret geliştirmekte olan ülkelerin aleyhine işlemiştir. Bu nedenle geliştirmekte olan ülkeler dış ticarete aleyhlerine olan durumdan kurtulmak, dış ticaret paylarını arttırmak ve bu alanda daha güçlü olabilmek için 1964 yılında Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nı (UNCTAD) oluşturmuşlardır (Dinler, 2002: 491-500).

Türkiye 1980 yılına kadar nispeten kapalı bir sistem görüntüsünde kendi kendine yetmeye çalışan bir ülke konumunda olmuştur. Nispeten kapalı bir sistem olarak değerlendirmemizin nedeni ise; 1980 yılına kadar Türkiye, karşılayamadığı temel ihtiyaçlarını ithal etmeye çalışmış ve diğer ihtiyaçların karşılanması için ithal ikameci bir yöntem izlemiştir. Ayrıca dış ticaretin kısıtlı olmasının yanı sıra Türkiye dış âlemlerle olan sosyal, kültürel ve diğer ekonomik ilişkilerini devam ettirmiştir.

Türkiye'nin dış ticaretini iki başlık altında incelemek yerinde bir karar olacaktır. Bu bağlamda ilk başlık ithalat olacaktır. Türkiye'nin 1980 sonrasındaki ithalat yapısına kısaca genel bilgi temelinde değinilecektir. İkinci başlık ise ihracat olacaktır. Bu çalışmanın özünde ihracata dayalı büyüme konusu işlendiği için biraz daha kapsamlı incelenecektir ve zaman aralığı yine 1980 sonrasında günümüze kadar olan kısım olacaktır.

### **3.1.1. İthalat**

Türkiye 1923 yılı itibarıyla yeni bir döneme girmiş ve muhasır medeniyetler seviyesine çıkmak için bir dizi uygulamalar yapmaya başlamıştır. Bu uygulamalar arasında demiryollarının ve çeşitli sanayi işletmelerinin millileştirilmesi, bankaların kurulması, devlet tarafından sanayi işletmeleri açılması gibi pek çok faktör sayılabilir. Bütün bu uygulamalardan amaç milli bir sanayi oluşturulması ve Türk sanayinin gelişmesini sağlayarak güçlü bir ekonomik yapı oluşturmaktır. Bunun için yapılan ilk işlerden birisi de ithal ikameci sanayileşme politikasıdır. Bu politika ile Türkiye, karşılayamadığı bir takım ihtiyaçlarını yurt dışından ürünler ithal ederek karşılamak yerine aynı ihtiyaçlara cevap verebilecek ürünleri Türkiye'de üretmek istemiştir.

Ulu önder Atatürk de sanayileşmenin gelişmiş Türkiye'ye ulaşmak için önemli bir unsur olduğunu her fırsatta dile getirmiştir. Bir konuşmasında Atatürk: "sanayileşme

en ileri ve gelişmiş Türkiye'ye ulaşmak için en kısa yoldur. Vatan savunması buna bağlıdır.” Diyerek milli sanayinin ne kadar önemli olduğuna dikkat çekmiştir (Karluk, 2002: 216).

Yerli sanayinin gelişmesi için gerekli adımlardan biri, ithalatın kontrol altına alınmasıdır. İthalatın kontrol altına alınma sebebi, ihtiyaç duyulan ve talebi olan ürünlerin ithal etmek yerine yurtiçinde üretiminin yapılmasını sağlamaktır. İthalatı kontrol altına alabilmek için bazı yöntemler vardır. Bu yöntemler (Dinler, 2002: 505-510):

- İthalat Kotaları; İthal edilecek ürünlere yönelik miktar ve değer üst sınırı koyulmasıdır. Devlet tarafından belirlenen ürünlerin ithalatında belirli bir miktar ve değer üst sınır olarak belirlenir. Böylece yerli sanayi korunmuş olur.
- İthalat Yasakları; Devlet tarafından belirlenen ürünlerin ülkeye ithalatı tamamen yasaklanır. Bu yasaklama sadece ekonomik açıdan yerli sanayinin korunmasına yönelik değil bazen de politik, sağlık ve ya başka nedenlerle de olabilir.
- Döviz Kontrolü; Bu yöntem ile ülkeye gelen döviz miktarı kadar ithalat yapma hakkı tanınır. Döviz alım – satım işlemi Merkez Bankası ya da yetki verilen kuruluşlar tarafından yapılmaktadır. İthalat yapmak isteyenler bu kurumlardan döviz satın alarak ithalatı gerçekleştirebilir. Buradaki konu, eldeki döviz miktarına göre ithalat yapılabilirliği olmasıdır. Bu yöntemle dış ticaret açığı kontrol altına alındığı gibi yerli sanayi de korunmuş olmaktadır.
- Gümrük Tarifeleri; İthal edilecek ürünlere uygulanacak gümrük vergisi tarifeleridir. Bu tarifeleri gösteren bir cetvel bulunmaktadır. Devlet tarafından belirlenen ürünlere uygulanacak vergi tarifeleri ile vergi oranları yüksek tutularak ithalat kısıtlanmak istenmektedir.
- Takas Yöntemi; İkili anlaşmalar gereği ülkeler birbirleri ile ticaret yaparken para ile ödeme yapmak yerine başka bir ürünle takas yaparak dış ticaret dengesini ve yerli sanayiye korumaya çalışırlar. Sistem, buzdolabı ihraç eden ülkenin ihracat bedelini para olarak değil de, yaptığı ihracat tutarında otomobil ithal etmesi şeklinde işlemektedir.

İthal ikameci sanayi politikaları, klasik iktisatçıların uzmanlaşmaya dayalı dış ticaret yöntemine benzemektedir. Çok uzun vadede ithal ikameci sanayileşme politikasının olumsuz yönleri ortaya çıkmaktadır. İthal ikameci sanayileşme koşullarında rekabete dayalı piyasa koşulları gelişmediğinden hem ticaretin yapısı hem

de ürün çeşitliliği ve gelişimi durağan hale gelmekte ve yerli ekonomi bir nevi darboğaz yaşamaktadır. Bunun en güzel örneğini Türkiye 1980 öncesi yıllarda yaşamıştır.

Tablo 3.1 incelendiğinde Türkiye’de sanayileşme sürecinin başlaması ile ihracat artış göstermiştir, fakat bu artışın düzenli bir şekilde olduğunu söylemek çok zordur. Buna rağmen ithalatın 1929 yılına kadar artış gösterdiği de görülmektedir.

Lozan Anlaşması’ndaki bir maddeye göre Türkiye Cumhuriyeti, gümrük tarifelerini 24 Ağustos 1928 tarihine kadar 1916 yılındaki seviyesinde tutacaktır (Karluk, 2002: 217). Bu madde nedeniyle ihracat 1929 yılına kadar artış göstermiştir.

Tablo 3.1: 1923 – 1946 yılları arası Türkiye’nin dış ticareti.

Yıllar	İhracat (bin dolar)	İthalat (bin dolar)	Karşılama oranı %
1923	50.790	86.872	58,5
1924	82.435	100.462	82,1
1925	102.700	128.953	79,6
1926	96.437	121.411	79,4
1927	80.749	107.752	74,9
1928	88.278	113.710	77,6
1929	74.827	123.558	60,6
1930	71.380	69.540	102,6
1931	60.226	59.935	100,5
1932	47.972	40.718	117,8
1933	58.065	45.091	128,8
1934	73.007	68.761	106,2
1935	76.232	70.635	107,9
1936	93.670	73.619	127,2
1937	109.225	90.540	120,6
1938	115.019	118.899	96,7
1939	99.647	92.498	107,7
1940	80.904	50.035	161,7
1941	91.056	55.349	164,5
1942	126.115	112.879	111,7
1943	196.734	155.340	126,6
1944	177.952	126.230	141,0
1945	168.264	96.969	173,5
1946	214.580	118.889	180,5

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, yıllara göre dış ticaret, 2009.

Gümrük tarifeleri ile ilgili Lozan Anlaşması maddesinin yürürlükten kalkması ile birlikte Türkiye’de ithal ikameci dönem başlamıştır. Tablo 3.1’de 1930 yılından itibaren ithalatın azaldığı ve ihracatın ithalata denk bir seyir izlediği görülmektedir.



1946 yılına kadar sanayileşme süreci etkinliğini korumuştur. İhracatın ithalatı karşılama oranı 1930 – 1946 yılları arasında %100'ün üstündedir.

Ek 1'de 1947 – 2007 yılları arasında Türkiye'nin dış ticareti gösterilmektedir. 1947 yılından itibaren ihracattaki artış, ithalattaki artıştan daha düşük oranlarda gerçekleşmeye başlamış, bu durum ihracatın ithalatı karşılama oranının azalmasına neden olmuştur.

Türkiye' de ithal ikameci sanayi politikaları 1946 yılına kadar etkin bir şekilde sürdürülmüştür. 1947 yılından itibaren ise politika devam etmesine karşın etkinliği azalmıştır. 1980 yılından itibaren ithalat serbest bırakılmıştır. Kotaların kalkması, ithalatı izne bağlı ürünlerin sayısının kademeli olarak azaltılması, ithalat yapma lisansların kaldırılması ve herkese ithalat yapma imkânı tanınması gibi etkenler Türkiye'nin ithalatını artırmış ve dış ticaret hacmini genişletmiştir (Zortuk, 2002: 45).

İthalatı özel izne tabi ürün sayısı 1983 yılında 1300 adet iken, bu sayı 1984 yılında 1000, 1985 yılında 615, 1986 yılında 245, 1987 yılında 111, 1988 yılında 33 ve 1989 yılında 16'ya düşmüştür. 1990 yılında silah, mühimmat, uyuşturucu gibi ithalatı yasak olan mallar dışında ithalatı izne tabi ürün kalmamıştır (Zortuk, 2002: 26).

### **3.1.2. İhracat**

Türkiye'nin ihracat yapısının temeli ithal ikameci sanayileşme politikalarına dayanmaktadır. Buna karşın 1980 sonrası yaşanan gelişmeler ihracat yapısını değiştirmiştir. 1980 yılı ile birlikte Türkiye, ithal ikameci sanayileşme politikasından vazgeçmiş bunun yerine ihracata dayalı büyüme politikasının ekonomi açısından daha doğru bir yaklaşım olacağı görüşünü benimsemiştir.

24 Ocak 1980 tarihinde alınan bir dizi karar ile Türkiye ekonomik açıdan yeni bir döneme girmiştir. “24 Ocak Kararları” olarak adlandırılan yeni uygulama ile ithalatın önündeki engeller kaldırılırken ihracata teşvik uygulamaları başlamıştır. İhracatın arttırılmasına yönelik uygulamalar içinde en önemli iki tanesi ise; TL'nin aşırı değerli oluşunun sonlandırılması ve ihracata yönelik çeşitli sübvansiyon ve destek sağlanması olmuştur (Mızırak, 1995: 52-54).

Bu gelişmeler ile Türkiye küreselleşme sürecine girmiş, küresel ticaretten kendi payına düşeni almaya başlamıştır. İthalatın önündeki engellerin kalkmasıyla rekabete dayalı serbest piyasa mekanizması da işlemeye başlamıştır. Yaşanan bu gelişmeler ekonomik ve sosyo-kültürel alanda da kendini çok çabuk hissettirmiştir.

Ek 1’de, 1980 ve 1981 yılı ihracat rakamlarına bakıldığında, 1980 yılında 2.910.122 bin dolar olan ihracat 1981 yılında %61,6 artarak 4.702.934 bin dolar olmuştur.

1983 yılında hükümet tarafından meclise sunulan programda ekonomik açıdan ihracatın önemi vurgulanmış ve ihracatın gelişmesi için alınması gereken tedbirler aşağıdaki şekilde sıralanmıştır (Mızırak, 1995: 53):

- İhracata yönelik iç ve dış finansman kaynaklarını arttırıcı ve ihracatı kolaylaştırıcı tedbirlere ağırlık verilmesi,
- Teşkilatlanma ve bilgi aktarımı sağlanarak;
  - Dış pazarlar hakkındaki daha sağlam ve süratli olarak ihracatçıya aktarılmasını sağlayacak sistemin geliştirilmesi,
  - Dış ticarete ihtisaslaşmanın teşvik edilerek yurt içinde ve yurt dışında oluşturulacak ihracatçı birliklerine destek verilmesi,
  - Devlet kuruluşlarının ihracatçılara dış ilişkilerinde destek vermesinin sağlanması,
- Kalite kontrol, ambalajlama, nakliye, dış pazarlarda dağıtım ve satış sonrası işlem faaliyetlerinin gelişmesini teşvik eden tedbirlere öncelik verilmesi,
- İhracat ile ilgili gerçekleşecek tüm işlemlerin tamamlanmasına kadar olana bütün formalitelerin basitleştirilmesi amaçlanmıştır .

Türkiye’de ihracatın geliştirilmesine yönelik atılan adımlarda birisi de Türk Eximbank’ın kurulmasıdır. 1987 yılında kurulan Türk Eximbank’ın temel amacı; ihracatın geliştirilmesi, ihraç ürünlerinin çeşitlendirilmesi, ihraç ürünlerine yeni pazarlar kazandırılması, ihracatçıların uluslararası ticarete paylarının arttırılması ve girişimlerinde gerekli desteğin sağlanması olarak sayılabilir ([http\\_26, 27.06.2009](http://26.27.06.2009)).

Daha önce de belirtildiği üzere ülkeler ithalat ya da ihracat işlemlerini kendileri değil sahip oldukları ticari işletmeler aracılığı ile yaparlar. Bu işletmeler özel sektör işletmeleri olabileceği gibi devlete ait iktisadi teşebbüsler de olabilir. Her iki durumda da işletmelerin kuruluş amacı aynıdır yani kâr elde etmektir. Bu bağlamda bir işletme neden ihracat yapmalı sorusuna verilecek yanıtlar aşağıdaki şekilde olacaktır (İGEME, 2006: 2):

- “Satış ve kârları arttırmak,
- Dünya pazarlarından pay almak,
- İç pazara olan bağımlılığı azaltmak,

- Fazla üretim kapasitesini satmak,
- Rekabet gücünü arttırmak,
- İstihdam yaratmak,
- Dış ticaret açığının azalmasına yardımcı olmak,
- İhracatla ilgili uzmanlara ulaşmaktır”

Türkiye'nin dış ticaretinin gelişmesinde başka önemli bir unsur ise Gümrük Birliği'dir. AB'ye üye olmak isteyen Türkiye bu girişimleri sonucunda 1 Ocak 1996 tarihinden Gümrük Birliği'ne katılmıştır. Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne katılmasıyla;

- *Malların serbest dolaşımı – gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması ve AB Gümrük Kodu'na uyum,*
- *Ortak Ticaret Politikası – Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) uyum, tercihli ticaret anlaşmaları, otonom rejimler,*
- *Ticarette teknik engellerin kaldırılması – teknik mevzuat uyumu,*
- *Yasal düzenlemeler – fikri ve sınâî mülkiyet hakları, rekabet kuralları, kamu alımları,*
- *Kurumsal işbirliği – Gümrük Birliği Ortak Komitesi (GBOK), Gümrük İşbirliği Komitesi (GİK), teknik komiteler, danışma ve karar usulleri (http\_27, 27.06.2009).*

başlıklı konularda gerekli yasal düzenlemeleri yaparak uygulamayı taahhüt etmiştir. Türkiye dış ticaretinde AB ülkeleri toplamı %50'yi bulduğu gözününe alınırsa önemli bir gelişme olduğunu söylemek mümkündür.

### **3.2. EKONOMİK BÜYÜME**

Büyüme kavramı bir ülkenin ekonomisindeki parasal artışı ifade eder. Daha doğru bir tanımla: “Ekonomik büyüme, ulusal gelir düzeyindeki ve birey başına düşen ulusal gelirdeki artışı işaret eder” (http\_28, 27.06.2009).

Ekonomik büyüme, mal ve hizmet üretim kapasitesindeki artışı ifade etmektedir. Büyüme teorilerinin geçmişi, kimi iktisatçılara göre 1770'li yıllarda ortaya çıkan Klasik Büyüme teorisine, kimi iktisatçılara göre 1930'lu yıllarda ortaya çıkan Post Keynesyen Büyüme teorilerine dayandırmaktadır (Şen, 2007: 2).

Ekonomik büyüme ve ekonomik kalkınma birbirleri ile çoğu kez karıştırılan kavramlardır. Ekonomik büyümenin tanımı yukarıda yapılmıştı. Ekonomik kalkınma ise, büyüme ile birlikte ortaya çıkan sosyal, kültürel ve teknolojik gelişmeyi de içinde

barındıran bir kavramdır. Ekonomik kalkınma insanların yaşam standartlarının yükselmesi ve refah seviyelerinde artış şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Ekonomik büyüme, ülkenin kalkınması, ülkede yaşayan insanların gelirlerinin artması, yaşam standartlarının yükselmesi açısından önemlidir. Nüfusu artan bir ülkenin ekonomisi büyümediği takdirde insanları fakirleştirecektir.

“İhracat üretimin bir parçası olduğundan hem direkt hem de dolaylı olarak ekonomik büyümenin temel kaynağıdır. Dolaylı olarak ihracat, malların, hizmetlerin iç dolaşımını kolaylaştırdığından ve böylece de yeni fikirlerin, bilgilerin ve teknolojinin dolaşımına da olanak sağlamaktadır” (Gylfason, 1999: 1031).

İhracatın ekonomik büyüme üzerindeki etkilerinden birincisi; ticarete rekabeti arttırmasıdır. İkinci etkisi ise; dış ticaret verimliliği sağlamasının yanısıra teknoloji transferini de sağlayabiliyor olmasıdır. Üçüncü etkisi, rekabet avantajlarının sağladığı fırsatlardan yararlanma imkanı sağlamasıdır. Dördüncü etkisi, sınırlı bir ekonomi içinde faaliyette bulunan işletmelerin uluslararası ticaret ile gelişmelerine imkan tanınmasıdır. Beşinci etkisi ise, sağlamış olduğu döviz getirisi ile dış ödemeler üzerindeki döviz baskısını azaltıyor olmasıdır (Şimşek, 2003: 43-44).

Küreselleşen dünyada gelişmekte olan ülkelerin, ekonomik büyümelerine etki eden önemli faktörlerden birisi de ihracattır. Gelişmekte olan ülkeler için, mal ve hizmet ihracatından elde edilen döviz gelirlerinin dış ödemeler dengesini koruması ve ekonomik büyümeye katkı sağlaması açısından önemi büyüktür. 1960’lı yıllardan itibaren başlayan ve 1980 yılından sonra daha da bir önem kazanan ihracata dayalı ekonomik büyüme stratejisinin gelişmekte olan ülkeler için örnek model oluşturduğu görülmüştür. Buradaki önemli sorunlardan birisi; gelişmekte olan ülkelerin ihracata dayalı büyüme modeli içinde yeterli ürün üretememesi sonucu istenilen miktarda döviz getirisinin sağlanamamasıdır. Böyle bir durumda kalındığında hizmet ihracatı önemli bir rol üstlenebilmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin turizm potansiyeli varsa ve bu potansiyel turizme yönelik altyapı ile desteklenmiş ise, turizm gelirleri dış ödemeler ve ekonomik büyüme için önemli bir unsur olabilmektedir (Değer, 2006: 68).

Büyümenin temelinde üretim faktörleri bulunmaktadır. Üretim faktörlerinde ortaya çıkan gelişmeler ve artışlar ekonomik büyümeyi sağlamaktadır. Ticari açıdan ise yaratılan katma değerler de büyüme üzerinde etkilidir. Genel bir kanı olarak ihracatın da büyümeyi etkileyen bir faktör olduğu düşünülmektedir. Bu düşüncenin dayanak noktası ise, ihracattaki artışın sağlayacağı üretim artışı ve sonucunda elde edilecek olan gelirlerdir. İhracatın dış ticaret açığını kapatıcı etkisi de ekonomi açısından ayrı bir

öneme sahiptir. Bu nedendir ki ülkeler ihracatlarını her zaman için yüksek seviyede tutmak isterler.

İhracat ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki farklı niteliklere sahiptir. Ekonomik büyüme ihracat üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olabilmektedir. Ayrıca, ihracat da ekonomik büyüme üzerinde etkili olan bir unsur olabilmektedir. Yani ihracat ve ekonomik büyüme arasında çift yönlü bir ilişki olabilmektedir (Bilgin ve Şahbaz, 2009: 183).

Türkiye'nin dış ticaret yapısına bakıldığı zaman dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Bunun nedeni ise ithalatının ihracatından yüksek olmasıdır. Türkiye'nin ithalatında ilk sırada her zaman için enerji kaynakları olmuştur. Petrol ve türevleri konusunda yeterli kaynağa sahip olmayan Türkiye, bu ihtiyacını gidermek için petrol, petrol türevleri ve doğalgaz gibi kaynakları ithal etmek durumunda kalmaktadır. Türkiye'nin diğer ithalat kalemleri ise genellikle yarı mamul statüsünde olan ürünlerden oluşmaktadır. Türkiye'nin ihracat durumuna bakıldığında ise ilk sırada genellikle otomotiv sektörü görülmektedir. Diğer önemli sektörler ise demir – çelik ve tekstildir.

Ek 5'te Türkiye'nin 1968 – 2006 yılları arasındaki cari fiyatlarla ve ana faaliyet kollarına göre Gayri Safi Milli Hâsıla (GSMH) rakamları verilmiştir. Tablodan da anlaşıldığı üzere Türkiye sürekli büyüyen bir ekonomiye sahiptir. Özellikle 1980'li yılların sonlarına doğru başlayan ciddi bir büyüme olduğu görülmektedir. Örneğin, 1984 yılında 1983 yılına göre %59,1 oranında büyüme kaydedilmiştir. Yine tablo 3.2'deki verilere göre Türkiye ekonomisi, 1989 yılında 1988 yılına göre %78,3 büyüme göstermiştir.

### **3.3. LOJİSTİK, İHRACAT VE BÜYÜME ARASINDAKİ İLİŞKİ**

İhracat ve ekonomik büyüme konusu sürekli iktisatçıların ilgi alanı olmuştur ve zamanla ihracata dayalı ekonomik büyüme modelleri oluşturulmuştur. Şüphesiz ihracat ekonomik büyüme üzerinde etkisi olan bir unsurdur, fakat bu etkinin derecesi ve sürdürülebilir olması önemlidir.

Dış ticarete lojistik sektörü, olmazsa olmaz unsurdur. İthal edilen ve ya ihraç edilen tüm ürünler lojistik hizmetlere mutlaka konu olmaktadır. Dolayısıyla dış ticaret ve lojistik, özellikle de taşımacılık, arasında bir ilişki olduğu ve bu ilişkinin de dolaylı olarak ekonomik büyümeyi etkilediği bu çalışmanın temel varsayımıdır.

Zaman içinde taşımacılık projelerinin ekonomik büyümeye etkilerini değerlendirmek için yöntemler geliştirilmeye çalışılmıştır. Örneğin taşımacılık yatırım

seviyeleri ve ekonomik büyüme oranı arasında ve otoyol varlığı ile sınırlı büyüme arasında genel bir ilişki olduğunu kanıtlayan bir dizi araştırma vardır (Weisbord, 2007: 520).

Dünya genelinde lojistik sektörü ve ekonomik büyüme arasında 1980’li yıllardan itibaren ilişki kurulmaya çalışılmış ve bu ilişkinin etkilerini ortaya koyacak modeller geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu modellerden ilki “Girdi – Çıktı (I-O)” modelidir. Bu model, bölgesel olarak herhangi bir endüstride yaşanan büyümenin diğer endüstrilerdeki geniş bir büyüme etkisinin araştırılması için geliştirilmiştir. İkinci model ise, “Otoyol Sistemleri İçin Bölgesel Ekonomik Etki Modeli (REIMHS)” olmuştur. Bu model, otoyollar ve otoyol seyahat maliyeti tasarrufundaki harcamaları, ev halkı ve iş gelirlerinin akışında beklenen artışlara çeviren bir dizi faktör içermiştir. Bu model daha sonra I-O modellerine bütün ek iş büyümesi konusunda başvurmuştur. Geliştirilen bir diğer model ise “Hesaplanabilir Genel Denge (CGE)” olarak bilinen modellerdir. CGE modelleri yatırımların makro ekonomik sonuçlarını hesaplayabilmek için endüstri kaynakları, iş anapara ve taşıma maliyetlerine odaklanır ve bunlarla ilgili bir dizi eş zamanlı denklem kullanır (Weisbord, 2007: 527-528).

Herhangi bir bölgenin ekonomik gelişmesi bakımından bireysel taşıma projelerinin sonuçlarını tahmin etmeye yönelik geliştirilen modeller de mevcuttur. Geliştirilen bu modellerden biri de Taşımacılığın Ekonomik Gelişmeye Etkisi Sistemi (TREDIS)’dir. Web temelli bir sistem olan TREDIS’in dizayn özellikleri üç aşamalıdır. Bu aşamalar; yüklenen bilgiler, analiz hesaplamaları ve verilerdir. Yüklenen bilgi kapsamında, seyahat zamanlarındaki değişiklikleri, maliyetleri, güvenilirliği, verimliliği, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu biçimleri için market girişlerini içeren bilgilerden oluşan bir ekran görüntüsüdür. Analiz hesaplamaları, modüler bir çatı altında çok modlu taşıma etki senaryolarını geliştirmek, bölgesel ekonomik etki modellerine başvurmak, bütün etkileri ve çeşitli alternatif bakış açılarından sağlanacak faydaları tanımlamak için kullanılır. Veri ise, ekonomik gelişme etkilerinin ve kâr – maliyet analizinin ölçülerini ayırt etmek için tasarlanır (Weisbord, 2007: 538).

Yukarıdaki bilgiler göstermektedir ki ulaştırma sektörü ile ekonomik büyüme arasında ilişki olduğunu açıklamaya çalışmak için geliştirilen ve birbirinden farklı olan çeşitli modeller bulunmaktadır. Bu modellerin daha da artacağına ya da geliştirileceğinin düşünülmesi kaçınılmazdır.

Bu çalışmada kurulacak ekonometrik model ile lojistik sektörü ve ekonomik büyüme arasında kurulacak ilişki için tablo 3.4’teki veriler kullanılacaktır. Lojistik

sektörüne ait detaylı ve kullanılabilir sağlıklı rakamsal veriler bulunmadığı için ulaştırma sektörü gelirleri veri olarak kullanılacaktır. Ayrıca lojistik sektöründe yaşanan tüm gelişmelerin rakamsal yansımaları ulaştırma alt sektörüne doğrudan yansıdığı düşünülmüştür.

- *Model 1:* Ek 2’teki veriler ekonometrik program içinde önce logaritmik düzeye taşınmış ve arkasından durağan hale getirilmişlerdir. Model için kullanılan verilerin tamamı ikinci farkları alınarak % 5 anlamlılık düzeyinde durağan hale getirilmiştir.

San: sanayi üretim endeksi.

Ula: ulaştırma sektörü gelirleri.

Ex: ihracat.

C: sabit terim.

Tablo 3.2: Model 1 için birim kök testi sonuçları

Veriler	ADF test istatistiği	% 5 kritik değer
San	-5.162.627	-2.913.549
Ex	-5.595.657	-2.913.549
Ula	-5.700.030	-2.913.549

Mackinnon 1996 kriterine göre.

Bu bağlamda tanımlanan ekonometrik model aşağıdaki gibidir.

$$Y = \beta_0 + \beta_1 A_1 + \beta_2 B_1 + U_t \text{ ise;}$$

$$\text{San} = C + \beta_1 \text{EX} + \beta_2 \text{ULA} + U_t$$

$$K = 3$$

$$N = 64$$

Tablo 3.3 sonuçlarına göre oluşturulan ekonomik modelde;

Durbin – Watson istatistik değeri 2,474163 > 2 olduğu için içsel bağıntı sorunu yoktur.

$R^2 = 0,152025$ ; modelde kullanılan bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkeni açıklayabilme başarısı %15’dir.

İhracat, sanayi üretim endeksini etkilemektedir, ihracatın sanayi üretim endeksi üzerindeki etkisi %21dir.

Tablo 3.3: Model 1 için ekonometrik model tahmini sonuçları.

Dependent Variable: SAN  
 Method: Least Squares  
 Date: 07/08/09 Time: 21:32  
 Sample (adjusted): 1990Q3 2005Q4  
 Included observations: 62 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
EX	0.217586	0.074824	2.907991	0.0051
ULA	0.057622	0.074068	0.777970	0.4397
C	0.000159	0.014910	0.010686	0.9915
R-squared	0.152025	Mean dependent var		0.000487
Adjusted R-squared	0.123280	S.D. dependent var		0.125370
S.E. of regression	0.117388	Akaike info criterion		-1.399482
Sum squared resid	0.813020	Schwarz criterion		-1.296557
Log likelihood	46.38396	Hannan-Quinn criter.		-1.359071
F-statistic	5.288773	Durbin-Watson stat		2.474163
Prob(F-statistic)	0.007714			

F istatistik > F tablo ise;  $H_0$ : red,  $H_1$ : kabul

F istatistik < F tablo ise;  $H_0$ : kabul,  $H_1$ : red

Modelin anlamlılık testi ise; F tablo =  $F_{\alpha}(k-1, n-k)$  ise;  $F_{\alpha}(3-1, 64-3)$

F istatistik > F tablo: 5,288773 > 3,15 olduğundan bağımsız değişkenler bağımlı değişken üzerinde etkilidir. Yani veriler anlamlıdır.  $H_1$  kabul edilir.

Tablo 3.4: Model 1 için Granger nedensellik testi sonuçları

Pairwise Granger Causality Tests  
 Date: 07/09/09 Time: 03:27  
 Sample: 1990Q1 2005Q4  
 Lags: 4

Null Hypothesis:	Obs	F-Statistic	Prob.
ULA does not Granger Cause SAN	58	2.38342	0.0640
SAN does not Granger Cause ULA		1.26141	0.2979
EX does not Granger Cause SAN	58	1.40797	0.2453
SAN does not Granger Cause EX		5.11310	0.0016
EX does not Granger Cause ULA	58	0.36479	0.8325
ULA does not Granger Cause EX		3.62655	0.0115

Granger nedensellik testi sonuçlarına göre, ulaşım sektörleri gelirlerinden sanayi üretim endeksine doğru nedensellik ilişkisi bulunmaktadır. Ayrıca sanayi üretim



endeksinden ihracata doğru ve ulaştırma sektörü gelirlerinden ihracata doğru da nedensellik ilişkisi görülmektedir.

- *Model 2:* Ek 4'teki, ulaştırma sektörü gelirleri ihracat ve milli gelir verileri kullanılarak kurulmuştur. Yine veriler logaritmik düzeyde ikinci farkları alınarak durağan hale getirilmiştir.

Tablo 3.5: Model 2 için birim kök testi sonuçları

Veriler	ADF test istatistiği	%5 kritik değer
gsmh	-3.440.951	-2.991.878
Ex	-4.504.682	-2.991.878
Ula	-3.143.213	-2.991.878

Mackinnon 1996 kriterine göre.

$$Y = \beta_0 + \beta_1 A_1 + \beta_2 B_1 + U_t \text{ ise;}$$

$$Gsmh = C + \beta_1 EX + \beta_2 ULA + U_t$$

$$K = 3$$

$$N = 32$$

Tablo 3.6: Model 2 için ekonometrik model tahmini sonuçları.

Dependent Variable: GSMH

Method: Least Squares

Date: 07/08/09 Time: 21:50

Sample (adjusted): 1998Q3 2005Q3

Included observations: 29 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
EX	-0.045864	0.069009	-0.664614	0.5121
ULA	0.986574	0.078007	12.64723	0.0000
C	-0.007260	0.011998	-0.605069	0.5504
R-squared	0.860685	Mean dependent var		-0.011707
Adjusted R-squared	0.849969	S.D. dependent var		0.166731
S.E. of regression	0.064581	Akaike info criterion		-2.544088
Sum squared resid	0.108439	Schwarz criterion		-2.402644
Log likelihood	39.88928	Hannan-Quinn criter.		-2.499789
F-statistic	80.31381	Durbin-Watson stat		2.722754
Prob(F-statistic)	0.000000			

Tablo 3.6 sonuçlarına göre oluşturulan ekonomik modelde;

Durbin – Watson istatistik değeri  $2,722754 > 2$  olduğu için içsel bağıntı sorunu yoktur.

$R^2 = 0,860685$ ; modelde kullanılan bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkeni açıklayabilme başarısı %86'dır

Tablo 3.7: Model 2 için Granger nedensellik testi sonuçları  
 Pairwise Granger Causality Tests  
 Date: 07/09/09 Time: 04:16  
 Sample: 1998Q1 2005Q4  
 Lags: 4

Null Hypothesis:	Obs	F-Statistic	Prob.
ULA does not Granger Cause GSMH	25	3.65080	0.0269
GSMH does not Granger Cause ULA		4.42458	0.0134
EX does not Granger Cause GSMH	25	1.70494	0.1981
GSMH does not Granger Cause EX		6.07287	0.0036
EX does not Granger Cause ULA	25	0.30213	0.8723
ULA does not Granger Cause EX		1.19632	0.3504

Tablo 3.7 Granger nedensellik sonuçlarına göre, ulaştırma sektörü gelirleri ve milli gelir arasında çift taraflı nedensellik ilişkisi bulunmaktadır. Ayrıca GSMH'den Ex'e yani milli gelirden ihracata doğru bir nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

## SONUÇ

Yapılan ekonometrik analizler sonucu Türkiye’de ulaştırma sektöru gelirleri ve ihracatın sanayi üretim endeksi üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Model 1’e göre çıkan sonuçlar yorumlandığında sanayi üretim endeksinin açıklanmasında, ulaştırma sektöru gelirleri anlamsız çıkmış, buna karşın ihracatın sanayi üretim endeksi üzerinde etkili olduğu görölmüştür. Yani ihracatta ortaya çıkan bir birimlik değişim sanayi üretimini %21 oranında değiştirmektedir ve aralarındaki ilişki doğru orantılıdır.  $R^2$  değerinin 0,15 olması, modelin sanayi üretim endeksini açıklamak konusunda %15’lik bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Bu sonuca göre sanayi üretim endeksini açıklayabilecek diğer unsurlar %85 oranındadır. Yani sanayi üretim endeksi üzerinde başka unsurların daha çok etkili olduğu görölmektedir, bu unsurlardan birinin ihtiyaçlar olduğunu söylemek mümkündür. Toplumsal ihtiyaçların sanayi üretimi üzerinde etkisi daha yüksektir denilebilir. Ayrıca modelde kullanılan parametreler arasında içsel bağıntı sorunu olmaması modelin doğru tahmin edildiğini göstermektedir.

Model 1 için yapılan Granger nedensellik testi sonuçlarına göre; ulaştırma gelirlerinden sanayi üretim endeksine, sanayi üretim endeksinden ihracata ve ulaştırma sektöru gelirlerinden ihracata yönelik tek taraflı nedensellik ilişkileri bulunmaktadır. Bu sonuçlara göre ulaştırma sektöru gelirleri üzerinde ihracat dışı unsurların daha etkili olduğu söylenebilir. Yani ulaştırma sektöru gelirleri üzerinde ithalatın daha etkili olduğu ve Türkiye’nin yurt dışına yapmış olduğu ihracat işlemlerinde ihracat yapılan ölkelerin lojistik hizmet sağlayıcılarından, Türkiye’nin yapmış olduğu ithalat işlemlerinde ise Türk lojistik hizmet sağlayıcılarından yararlandığı şeklinde bir yorumlama yapılabilir. İhracatın sanayi üretim endeksi üzerindeki nedensellik ilişkisine göre sanayi üretim endeksinin ihracat üzerindeki nedensellik ilişkisi daha kuvvetlidir. Bu sonuca göre Türkiye sanayinde ortaya çıkan üretim artışı ihracatı arttırabilmektedir. Neden olarak ise üretim artışı ile sağlanan birim maliyetlerin düşmesi ile göreceli olarak Türk sanayi ürünleri uluslararası pazarlarda daha ucuz algılanmaktadır. Bu durum ihracatın artmasını sağlamaktadır. Kısaca Türkiye sanayinde ölçek ekonomisine geçildikçe ihracat artacaktır.

Model 2 ile ilgili yapılan ekonometrik analizler sonucunda ise; ulaştırma sektöru gelirleri ile milli gelir arasında bir ilişki söz konusudur. Ulaştırma sektöru gelirlerinde

meydana gelen bir birimlik değişim milli gelir üzerinde %98 değişime neden olmaktadır. Burada %98'lik değişim milli gelirin tamamı üzerinden değil, ulaştırma sektöründeki değişimin %98'i olarak düşünölmelidir. Tahmin edilen modelin  $R^2$  değerinin 0,86 olması kurulan modeldeki parametrelerin %86 oranında milli geliri yani bağımlı değişkeni açıkladığı görölmektedir. Tahmin edilen modelde ihracatın milli gelir üzerinde negatif etkisi olduğu görölmüştür. Bu durum iktisat teorisi ile uyuşmamaktadır. İktisat teorisine göre ihracatın milli gelir üzerinde arttırıcı etkisi olduğu varsayılmaktadır. Ancak dış ticaret açığı olan ölkeler için bu durumun geçerli olup olmadığı tartışılabilir. Tahmin edilen modelin Durbin – Watson istatistik değeri açısından içsel bağıntıya sahip olmadığı görölmüştür.

Model 2 için yapılan Granger nedensellik testi sonuçlarına göre ulaştırma sektörü gelirleri ile milli gelir arasında çift yönlü nedensellik ilişkisi bulunduğu görölmüştür. Milli gelirden ulaştırma sektörü gelirlerine doğru olan nedensellik ilişkisinin ulaştırma sektörü gelirlerinde milli gelire doğru olan nedensellik ilişkisine göre daha kuvvetli olduğu görölmüştür. Bu durumun açıklaması ise; milli gelir de gerçekleşen artışların ithalatı arttırdığı ve ithalatın artmasının da ulaştırma sektörü gelirlerini arttırdığı şeklinde yapılabilir. Model 1 için yapılan analizlerde ulaştırma sektörü gelirlerinde ithalatın daha etkili sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca model 2 için yapılan Granger nedensellik testinde, milli gelirden ihracata doğru kuvvetli bir ilişki olduğu görölmüştür.

Model 1 ve model 2 birlikte değerlendirildiğinde birbirine paralel sonuçlar verdikleri görölmüştür. Her iki modelde de ulaştırma sektörü gelirleri ile sanayi üretim endeksi ve milli gelir arasında nedensellik ilişkisi bulunmuştur.

Bu çalışmada ortaya çıkan genel sonuç ise, ulaştırma sektörü gelirlerinin artmasında ihracat değil ithalat daha etkilidir. Türkiye'nin dış ticaret hacmi ve yapısı incelendiğinde ithalatın ihracattan daha fazla olduğu göröleceğinden bu durum normal görölmüştür. Ayrıca Türkiye'nin yapmış olduğu ithalat işlemlerinde yerli lojistik sektörü ihracata oranla daha etkili kullanıldığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca Türkiye genel olarak enerji ve ara mallar ithal eden bir ölkede olduğu durumu göz önüne alındığında, ithalatın sanayi üretim endeksini arttırdığı düşünölmüştür. Sanayi üretim endeksinin artması ve milli gelirin artması ihracat üzerinde etkili olduğu nedensellik sonuçlarında ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla Türkiye'de üretim artışı sağlanmasının ihracatı arttırdığı sonucuna ulaşılmıştır.

Bu sonuçlar göstermiş ki Türkiye ölçek ekonomisine geçtikçe enerji ve ara mal ithalatı artacak, dolayısıyla sanayi üretimi artacak, üretim artması nedeniyle birim maliyetler azalacak ve uluslararası pazarlarda Türk sanayi ürünleri nispeten ucuzlayacağı için ihracat artacaktır. İthalatın artması lojistik sektörü gelirlerini de arttıracaktır ve uzun dönemde ihracattaki atışların lojistik sektörü üzerinde etkili olabileceği ve lojistik sektör gelirlerini arttırabileceği kanısına varılmıştır. Mevcut durum göz önünde bulundurulduğunda ve eldeki kısıtlı veriler ışığında, lojistik sektöründe yaşanan gelişmelerin ihracat odaklı büyümeye doğrudan etki yapmadığı, fakat dolaylı olarak ihracat odaklı büyüme üzerinde etkisinin olabileceği ve milli gelir ile doğrudan ilişkili olabileceği sonucuna varılmıştır.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar

- Cemalcılar, İ., Bayar, D., Aşkun, İ.C., Öz-Alp, Ş. (2000) *İşletmecilik Bilgisi*, İşitme Özürlü Çocuklar Eğitim Ve Araştırma Vakfı Yayını: Eskişehir.
- Dinler, Z. (2002) *İktisada Giriş (8. Basım)*, Ekin Kitabevi: Bursa.
- Erdal, M. (2005) *Küresel Lojistik*, UTİKAD Yayınları: İstanbul.
- İGEME (İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi) (2006) *100 Soruda Dış Ticaret*, İGEME Yayınları: Ankara.
- Karluk, R. (2002) *Türkiye Ekonomisi (7. Baskı)*, Beta Basım Yayım Dağıtım: İstanbul.
- Koban, E. ve Keser, H.Y. (2007) *Dış Ticarete Lojistik*, Ekin Basım Yayın Dağıtım: Bursa.
- Saatçioğlu, C. (2006) *Ulaştırma Sistemleri Ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi: Ankara.
- TÜSİAD (Türk Sanayici ve İşadamları Derneği) (2007) *Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi Ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü: Ek Tablolar*, TÜSİAD Yayınları: İstanbul.
- UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) (2007) *Türkiye Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Sektör Raporu*, UTİKAD Yayınları: İstanbul.
- Yükselen, C. (2003) *Pazarlama İlkeler – Yönetim (4. Baskı)*, Detay Yayınları: Ankara.

### Makaleler

- Bilgin, C. ve Şahbaz, A. (2009) “Türkiye’de Büyüme Ve İhracat Arasındaki Nedensellik İlişkileri” *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 8, s. 1, ss. 177-198.
- Değer, M.K. (2006) “Turizme Ve İhracata Dayalı Büyüme: 1980-2005 Türkiye Deneyimi” *Atatürk Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi*, c. 20, s. 2, ss. 67-86.
- Gylfason, T. (1999) Exports, Inflation And Growth, *World Development*, Volume 27, Number 6, Pages 1031-1057.
- Şimşek, M. (2003) “İhracata Dayalı Büyüme Hipotezinin Türkiye Ekonomisi Verileri Ile Analizi, 1960-2002”, *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, c.18, s.2, ss. 43-63

Weisbord, G. (2008) Models To Predict The Economic Development Impact Of Tarnsportation Projects: Historical Experience And New Applications, *Annals Of Regional Science*, Volume 42, Number 3, Pages 519-543.

### **Tezler**

Akçay, V.H. (2005) *Lojistikte Demiryolu Taşımacılığının Önemi*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul.

Altuntuğ E. G. (2003) *Avrupa Birliği Genişleme Sürecinin Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkileri*, Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.

Ateş, İ. (2005) *Türkiye Dış Ticaretinde Gelişmeler ve Yoksullaşan Büyüme (1993-2003)*, Doktora Tezi, Adanan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Aydın.

Aydın S. Z. (2005) *Tedarik Zinciri Yönetiminde Stratejik İttifak Olarak Üçüncü Parti Lojistik*, Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Isparta.

Başkan R.M. (2005) *1980 Sonrasında Türkiye'nin İhracat Yapısı ve İmalat Sanayinin Rolü*, Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul.

Beritan G. (2006) *İhracatın Gelişmesinde Lojistiğin Önemi ve Tekstil Sektörüne Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.

Biçer D. (2007) *Türkiye'de Ve İstanbul'da Lojistik Faaliyetler: İstanbul'da Lojistik Tesis Geliştirme Projesi Fizibilite Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.

Buket, C. (2006) *Türkiye'de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları Ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü: Ankara.

Bulut, Ö. (2007) *Türkiye'de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul.

Çetinoğlu, H. (2007) *Türkiye'nin Lojistik Karaköprüsü Olarak Yapılandırılmasında Denizyolu Ulaştırmasının Rolü: Senaryo Yaklaşımı*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.

- Demir E. (2005) *Importance of Transportation In Terms of Logistics Management Eurpeon Unio, And Turkey: Why Does Turkey Not Qualify for Intermodal Principles In Transportation Sector?*, Yüksek Lisans Tezi, İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.
- Demir, K. (2006) *Karayolu Uluslararası Yük Taşımacılığının Durumu, Yeni Mevzuatın Ve Uluslararası Gelişmelerin Taşımacılık Sektörüne Etkisi*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü: Ankara.
- Demirlioğlu, H. (2008) *Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık İle Geliştirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Devrim G. (2007) *Hava Kargo Pazarının Lojistik Açından Değerlendirilmesi ve Türkiye İçin Durum Analizi*, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Eskişehir.
- Dostsever, B. (2007) *Küresel Lojistik Ve Türk Firmalarının Rekabetçi Yapılarına Etkilerinin Araştırılması*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.
- Erdoğan, S. (2006) *Türkiye'nin İhracat Yapısındaki Değişme Ve Büyüme İlişkisi: Koentegrasyon Ve Nedensellik Testi Uygulaması*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Konya.
- Gönel, G. (2007) *Deniz Taşımacılığında Lojistik Siteminin Performans Ölçümü Ve Bir Uygulama*, Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Bursa.
- Gün, D. (2007) *Hava Kargo Pazarının Lojistik Açından Değerlendirilmesi Ve Türkiye İçin Durum Analizi*, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Eskişehir.
- Günay, S. (2005) *Lojistik Yönetim Ve Stok Kontrolünde Silver Meal Modelinin Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Kütahya.
- Günsoy B. (1994) *Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemlerarası Öncelik Sorunu Ve Türkiye Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Eskişehir.
- Hüseyinzade, M. (2006) *Deniz Taşımacılığı'nın Ülke Ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü: İstanbul.



- Kabal A. K. (2007) *1980-2005 Yılları Arasında Uygulanan Ekonomik Politikalar Ve Bunların Dış Ticaret Üzerindeki Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Erzurum.
- Karacan, Ö. (2005) *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar Ve Limanlar (1923-1938)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü: Ankara.
- Karagülle, A.Ö. (2007) *Taşımacılık Sektöründe Havayolu Ve Karayolu İşletmelerinin Karşılıklı Beklentileri Ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Modeli Önerisi*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul.
- Kaşıkçı M. İ. (2007) *Globalleşme Sürecinde Uluslararası Hava Taşımacılığı Ve Türk Sivil Hava Yollarının Rekabet Gücü*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Ankara.
- Keskin N. (2001) *Türkiye'deki İhracatın Milli Gelir Üzerindeki Etkisi:1980 Sonrası Dönem ve Uygulamalı Bir Araştırma*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.
- Kılıç, O. (2006) *Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi Ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü: Ankara.
- Meriç, M. (2005) *Lojistik Hizmet Kalitesinin Tüketiciler Tarafından Algılanması Ve Bir Uygulama*, Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Kütahya.
- Mızırak, Z. (1995) *Türkiye'nin Dış Ticaretinde 1980 Sonrası Dönemde Meydana Gelen Yapısal Değişimin Ekonometrik Analizi (1973-1992)*, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Konya.
- Mor G. (2006) *Türkiye'de İhracat, Ekonomik Büyüme ve Yapısal Değişim*, Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Malatya.
- Nalçakan, M. (2003) *Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi Ve Ekonometrik Model İle Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi (1980-200 Dönemi)*, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Eskişehir.
- Özbek İ. Ş. (1999) *Dış Ticaret Hadlerinin Gelişimi ve Türkiye Üzerine Bir Uygulama*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Ankara
- Öztermiyeci, M. (1993) *Havayolu Taşımacılığı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi İşletme İktisadi Enstitüsü: İstanbul.

- Sancaklı, A. (2006) *Uluslararası Lojistik Şirketlerinde Karşılaştırmalı Ölçüm (Benchmarking) Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Sezgin T. (2008) *Lojistik Kavramı ve Türkiye'deki Uygulamaları*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Şen F. (2007) *Büyüme ve Dış Ticaret İlişkisi: Türkiye Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.
- Şendağ V. (2007) *Ulaştırma Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama*, Yüksek Lisans Tezi, Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Afyonkarahisar.
- Topaloğlu, H. (2007) *Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları Ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü: İstanbul.
- Uçar, A. (2007) *Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi Ve Sorunları*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.
- Uludağ, A. S. (2006) *Üçüncü Parti Lojistik Sektörünün Gelişimi Ve Bir Üçüncü Parti Lojistik Firması İle Müşteri Arasında Örnek Bir Ağ Sisteminin Geliştirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Bolu.
- Yaylacı, N. (2005) *Küresel Rekabet Ortamında Lojistik Yönetimi Ve E-Lojistik: İlaç Lojistik Sektörü Uygulamaları*, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Konya.
- Yüksel M. (2006) *Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Bolu.
- Zortuk, M. (2002). *Gümrük Birliği Sonrası Türkiye'nin Dış Ticaretinin Ekonometrik Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Kütahya.

### **İnternet kaynakları**

Http\_1: Piriştine, U. (18.12.2005) *Logistics, Lojistik Nedir?*

[www.bilgisite.com/lojistik/logistics.htm](http://www.bilgisite.com/lojistik/logistics.htm)

Http\_2: Lojistik kulübü ( 29.12.2004 ) *Lojistik Nedir?*

[www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=2](http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=2)

- Http\_3: Altaş, Y. (06.02.2007) *Lojistik Süreçlerinde Dış Kaynak Kullanımı (3PL Lojistik)*  
[www.emakale.com/articles/58/1/Ucuncu-Parti-Lojistik-3PL/Sayfa1.html](http://www.emakale.com/articles/58/1/Ucuncu-Parti-Lojistik-3PL/Sayfa1.html)
- Http\_4: Türk Ansiklopedi (15.01.2009) *Tren*,  
[www.turkansiklopedi.com/teknoloji/84-ulasim/16036-tren.html](http://www.turkansiklopedi.com/teknoloji/84-ulasim/16036-tren.html)
- Http\_5: Türk Ansiklopedi (23.05.2009) *Buharlı Gemiler*,  
[www.turkansiklopedi.com/teknoloji/207-terimler/5461-buharli-gemiler-.html](http://www.turkansiklopedi.com/teknoloji/207-terimler/5461-buharli-gemiler-.html)
- Http\_6: Hava Harp Okulu (25.05.2009) *Türk Havacılığı*,  
[www.hho.edu.tr/muze/turkhavaciligi.htm](http://www.hho.edu.tr/muze/turkhavaciligi.htm)
- Http\_7: Bibilgi (25.05.2009) *Havacılık Tarihi*,  
[www.bibilgi.com/Havac%C4%B1l%C4%B1k-tarihi](http://www.bibilgi.com/Havac%C4%B1l%C4%B1k-tarihi)
- Http\_8: Hava Trafik (25.05.2009) *Havacılık*, [www.havatrafik.com/Tarih](http://www.havatrafik.com/Tarih)
- Http\_9: TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) (30.04.2009) *Cumhuriyetimizin 80 Yıllık Tarihinde Demiryolu Politikaları*,  
[www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm)
- Http\_10: TCDD (22.05.2009) *Bandırma Liman İşletmesi*,  
[www.tcdd.gov.tr/genel/bandirma.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/bandirma.htm)
- Http\_11: TCDD (22.05.2009) *Derince Liman İşletmesi*,  
[www.tcdd.gov.tr/genel/derince.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/derince.htm)
- Http\_12: TCDD (22.05.2009) *Haydarpaşa Liman İşletmesi*,  
[www.tcdd.gov.tr/genel/haydarpasa.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/haydarpasa.htm)
- Http\_13: TCDD (22.05.2009) *İskenderun Liman İşletmesi*,  
[www.tcdd.gov.tr/genel/iskenderun.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/iskenderun.htm)
- Http\_14: TCDD (22.05.2009) *İzmir Liman İşletmesi*, [www.tcdd.gov.tr/genel/izmir.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/izmir.htm)
- Http\_15: TCDD (22.05.2009) *Mersin Liman İrtibat Ve Kontrol Müdürlüğü*,  
[www.tcdd.gov.tr/genel/mersin.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/mersin.htm)
- Http\_16: TCDD (22.05.2009) *Samsun Liman İşletmesi*,  
[www.tcdd.gov.tr/genel/samsun.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/samsun.htm)
- Http\_17: Denizbank (30.04.2009) *Hakkımızda*, [www.denizbank.com/TR/Hakkimizda](http://www.denizbank.com/TR/Hakkimizda)
- Http\_18: THY (Türk Hava Yolları) (30.04.2009) *THY Tarihçesi*,  
[www.thy.com/tr-TR/corporate/about\\_us/history.aspx](http://www.thy.com/tr-TR/corporate/about_us/history.aspx)
- Http\_19: Karayolları Genel Müdürlüğü (30.04.2009) *Dünden Bugüne Karayolları Dökümanı Dün, Bugün, Yarın...* [www.kgm.gov.tr/asps/KGM/tarihce.pdf](http://www.kgm.gov.tr/asps/KGM/tarihce.pdf)

- Http\_20: TCDD (14.06.2009) *Lojistik Köyler Projesi*,  
www.tcdd.gov.tr/yuk/lojistikkoz.pdf
- Http\_21: Denizcilik Müsteşarlığı (25.05.2009) *Tarihçe*,  
www.denizcilik.gov.tr/tr/mustesarlik/musttarihce.asp
- Http\_22: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (23.05.2009) *Tarihçe*,  
web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=tarihce
- Http\_23: BOTAŞ (Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi) (25.05.2009)  
*Hakkımızda*, www.botas.gov.tr/index.asp
- Http\_24: Alternatürk (25.05.2009) Enerjide Boru Hattı Savaşları,  
www.alternatürk.org/turkiye-boru-hatlari.php
- Http\_25: Hürriyet (13.07.2009) *Nabucco Resmen İmzalandı*,  
www.hurriyet.com/ekonomi/12060579.asp
- Http\_26: Türk Eximbank (27.06.2009) *Kısaca Türk Eximbank*,  
www.eximbank.gov.tr/html\_files/kisaeximbankpg.htm
- Http\_27: İktisadi Kalkınma Vakfı (27.06.2009) *Gümrük Birliği*,  
www.ikv.org.tr/gumrukbirligi.php
- Http\_28: Kongar, E. (27.06.2009) *Ekonomik Büyüme Ve Kültürel Kalkınma*,  
www.kongar.org/makaleler/mak\_mi.php
- Http\_29: Birim Çevir (30.06.2009) *Ağırlık Birimleri / Ağırlık Ölçüleri*  
www.birimcevir.com/agirlik-ve-kutle-birimleri/agirlik-ve-kutle-birimleri.aspx
- Denizcilik Müsteşarlığı, (25.05.2009) *İstatistikler – Güncel Türk Ticaret Filosu*,  
www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik\_dosyalar/adet.pdf
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, (23.05.2009) *İstatistikler*,  
www.dhmi.gov.tr/dhmistatistik/istatistik.aspx
- TCMB (Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası) (27.06.2009) *Sanayi Üretim Endeksi*,  
www.evds.tcmb.gov.tr/
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) (25.06.2009), *Yıllara Göre Dış Ticaret*,  
www.tuik.gov.tr/VerBilgi.do?tb\_id=12&ust\_id=4
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) (25.06.2009), *Cari Fiyatlarla Gayri Safi Milli Yurtiçi Hâsıla*,  
www.tuik.gov.tr/VerBilgi.do?tb\_id55&ust\_id=16

## EKLER

Ek 1: 1947 – 2007 yılları arası Türkiye'nin dış ticareti

Yıllar	İhracat (bin dolar)	İthalat (bin dolar)	Karşılama oranı %
1947	223.301	244.644	91,3
1948	196.799	275.053	71,5
1949	247.825	290.220	85,4
1950	263.424	285.664	92,2
1951	314.082	402.086	78,1
1952	362.914	555.920	65,3
1953	396.061	532.533	74,4
1954	334.924	478.359	70,0
1955	313.346	497.637	63,0
1956	304.990	407.340	74,9
1957	345.217	397.125	86,9
1958	247.271	315.098	78,5
1959	353.799	469.982	75,3
1960	320.731	468.186	68,5
1961	346.740	507.205	68,4
1962	381.197	619.447	61,5
1963	368.087	687.616	53,5
1964	410.771	537.229	76,5
1965	463.738	571.953	81,1
1966	490.508	718.269	68,3
1967	522.334	684.669	76,3
1968	496.419	763.659	65,0
1969	536.834	801.236	67,0
1970	588.476	947.604	62,1
1971	676.602	1.170.840	57,8
1972	884.969	1.562.550	56,6
1973	1.317.083	2.086.216	63,1
1974	1.532.182	3.777.501	40,6
1975	1.401.075	4.738.558	29,6
1976	1.960.214	5.128.647	38,2
1977	1.753.026	5.796.278	30,2
1978	2.288.163	4.599.025	49,8
1979	2.261.195	5.069.432	44,6
1980	2.910.122	7.909.364	36,8
1981	4.702.934	8.933.374	52,6

1982	5.745.973	8.842.665	65,0
1983	5.727.834	9.235.002	62,0
1984	7.133.604	10.757.032	66,3
1985	7.958.010	11.343.376	70,2
1986	7.456.726	11.104.771	67,1
1987	10.190.049	14.157.807	72,0
1988	11.662.024	14.335.398	81,4
1989	11.624.692	15.792.143	73,6
1990	12.959.288	22.302.126	58,1
1991	13.593.462	21.047.014	64,6
1992	14.714.629	22.871.055	64,3
1993	15.345.067	29.428.370	52,1
1994	18.105.872	23.270.019	77,8
1995	21.637.041	35.709.011	60,6
1996	23.224.465	43.626.642	53,2
1997	26.261.072	48.558.721	54,1
1998	26.973.952	45.921.392	58,7
1999	26.587.225	40.671.272	65,4
2000	27.774.906	54.502.821	51,0
2001	31.334.216	41.399.083	75,7
2002	36.059.089	51.553.797	69,9
2003	47.252.836	69.339.692	68,1
2004	63.167.153	97.539.766	64,8
2005	73.476.408	116.774.151	62,9
2006	85.534.676	139.576.174	61,3
2007	107.271.750	170.062.715	63,1

Kaynak: [www.tuik.gov.tr/VerBilgi.do?tb\\_id=12&ust\\_id=4](http://www.tuik.gov.tr/VerBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4) (25.06.2009).

Ek 2: Türkiye'nin dönemler itibariyle ihracat, ulaştırma gelirleri ve sanayi üretim endeksi.

Dönemler	İhracat - TL	Ulaştırma gelirleri - TL	Sanayi üretim endeksi - TL
1990Q1	7.146.543	2.093.400	5.002.126.563
1990Q2	7.028.189	2.384.000	5.248.806.452
1990Q3	7.685.941	2.845.800	5.762.911.667
1990Q4	12.209.651	2.800.200	5.976.493.846
1991Q1	10.939.681	1.976.800	6.274.480.952
1991Q2	11.620.757	2.354.600	6.983.722.414
1991Q3	14.502.870	2.960.000	7.913.775.385
1991Q4	20.310.095	2.793.700	9.165.561.538
1992Q1	20.207.533	2.233.900	9.165.561.538
1992Q2	22.025.497	2.498.200	10.647.479.688
1992Q3	26.292.083	3.205.800	15.162.107.576
1992Q4	33.370.088	2.960.900	16.843.518.462
1993Q1	33.215.575	2.445.100	19.888.601.639
1993Q2	34.627.988	2.815.800	22.020.883.051
1993Q3	41.181.399	3.552.600	24.307.944.615
1993Q4	62.120.082	3.267.000	27.374.910.769
1994Q1	68.155.643	2.453.300	33.559.683.871
1994Q2	124.145.697	2.636.500	50.693.939.344
1994Q3	155.305.163	3.487.100	56.570.109.375
1994Q4	202.435.203	3.258.200	66.081.833.175
1995Q1	194.720.986	2.552.000	84.377.589.194
1995Q2	221.840.611	2.962.900	105.765.264.355
1995Q3	244.082.649	3.676.700	120.452.091.270
1995Q4	340.479.231	3.319.400	136.081.046.094
1996Q1	356.344.111	2.883.900	155.238.368.033
1996Q2	396.668.734	3.235.600	184.954.170.984
1996Q3	491.067.569	3.910.700	215.489.168.154
1996Q4	662.921.418	3.427.800	253.258.420.000
1997Q1	721.072.145	3.056.700	293.358.011.475
1997Q2	874.156.963	3.456.700	322.099.484.918
1997Q3	1.059.781.843	3.993.300	382.697.605.385
1997Q4	1.381.390.914	3.978.300	471.256.334.000
1998Q1	1.506.491.292	3.474.500	523.343.203.871
1998Q2	1.665.972.581	3.606.400	723.364.910.169
1998Q3	1.811.854.680	4.165.600	741.204.450.606
1998Q4	2.047.830.176	3.951.700	689.299.821.692
1999Q1	2.229.522.807	3.259.500	785.182.144.138
1999Q2	2.500.673.137	3.633.000	927.450.803.968
1999Q3	2.844.119.674	4.155.700	1.078.540.999.538

1999Q4	3.636.949.586	3.785.700	1.225.330.422.500
2000Q1	3.771.643.444	3.439.100	1.394.917.060.000
2000Q2	4.323.139.149	3.833.900	1.503.957.483.906
2000Q3	4.344.864.063	4.340.400	1.644.824.193.906
2000Q4	4.908.048.201	4.041.500	1.606.122.745.556
2001Q1	5.874.230.053	3.350.700	2.130.652.322.500
2001Q2	9.547.244.648	3.471.400	3.494.276.623.438
2001Q3	10.695.533.403	4.121.400	5.091.909.877.813
2001Q4	12.653.179.831	3.876.600	6.114.597.991.270
2002Q1	10.711.072.062	3.446.900	5.530.803.581.967
2002Q2	11.960.826.804	3.766.300	5.938.006.068.750
2002Q3	15.272.002.701	4.385.700	7.083.684.899.385
2002Q4	16.677.722.567	4.116.400	7.277.216.677.619
2003Q1	17.050.488.364	3.899.000	7.743.584.334.068
2003Q2	17.133.315.699	3.960.300	7.235.811.675.873
2003Q3	16.924.530.260	4.742.500	7.036.128.259.242
2003Q4	19.261.168.937	4.426.000	7.719.627.105.484
2004Q1	17.976.370.266	4.110.000	7.382.318.457.705
2004Q2	22.542.168.495	4.436.800	7.630.330.540.159
2004Q3	23.662.879.605	4.945.500	7.658.021.284.154
2004Q4	26.246.037.445	4.700.500	7.741.284.700.952
2005Q1	22.878.753.569	4.388.888	7.417.512.645.000
2005Q2	24.755.453.306	4.646.836	7.520.074.071.875
2005Q3	24.324.441.137	5.338.822	7.853.639.709.231
2005Q4	27.080.446.208	5.416.845	8.493.706.287.302

Kaynak: Türkiye Sanayici Ve İşadamları Derneği (TÜSİAD)Ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Ek 3: Yıllar itibariyle Türkiye'nin milli geliri ve ulaştırma sektörü yatırımları

Yıllar	GSMH TL	Ulaştırma yatırımları TL
1963	97.323.584.157	209.580.901
1964	103.896.284.992	229.061.863
1965	111.783.263.750	255.512.301
1966	133.189.195.736	287.283.123
1967	147.848.034.837	348.374.656
1968	163.892.686.111	381.540.955
1969	183.356.160.775	484.200.691
1970	207.814.828.759	475.394.561
1971	261.072.592.270	509.804.173
1972	314.139.599.306	1.013.207.817
1973	399.088.563.420	1.295.831.203
1974	537.677.577.727	4.724.256.700
1975	690.900.780.101	6.587.747.623
1976	868.065.814.052	9.037.274.203



1977	1.108.270.741.400	12.710.634.053
1978	1.645.968.487.194	13.304.166.183
1979	2.876.522.940.000	25.997.836.332
1980	5.303.010.248.778	34.639.842.192
1981	8.022.745.302.968	92.102.255.774
1982	10.611.859.246.250	108.800.800.000
1983	13.933.008.062.875	145.354.500.000
1984	22.167.739.864.320	220.181.992.815
1985	35.350.318.408.982	308.303.127.856
1986	51.184.759.282.847	431.775.867.182
1987	75.019.388.040.000	632.233.213.230
1988	129.175.103.700.000	823.596.120.665
1989	230.369.937.050.000	1.326.214.308.147
1990	397.177.547.400.000	2.466.061.103.337
1991	634.392.841.057.150	4.611.281.402.390
1992	1.103.604.909.000.000	7.963.830.066.000
1993	1.997.322.597.400.000	15.874.212.381.000
1994	3.887.902.916.500.000	22.817.832.872.000
1995	7.854.887.167.000.000	42.382.773.414.000
1996	14.978.067.283.000.000	93.109.615.180.000
1997	29.393.262.147.000.000	212.547.992.130.000
1998	53.518.331.580.000.000	345.367.921.916.000
1999	78.282.966.809.000.000	559.913.614.579.000
2000	125.596.128.755.000.000	912.024.026.170.000
2001	176.483.953.021.000.000	2.045.978.307.810.000
2002	275.032.365.952.825.000	2.953.601.724.550.000
2003	356.680.888.222.220.000	2.912.103.187.550.000
2004	428.932.343.025.672.000	3.682.872.761.354.000
2005	486.401.032.274.000.000	4.675.542.000.000.000

Kaynak: Şendağ, 2007: 96 – 97

Ek 4: Türkiye'nin dönemler itibariyle GSMH, ihracat ve ulaştırma gelirleri TL

Dönemler	İhracat TL	Ulaştırma gelirleri TL	GSMH TL
1998Q1	1.506.491.292	3.474.500	1.321.601.000.000
1998Q2	1.665.972.581	3.606.400	1.562.944.100.000
1998Q3	1.811.854.680	4.165.600	2.085.211.200.000
1998Q4	2.047.830.176	3.951.700	2.050.558.400.000
1999Q1	2.229.522.807	3.259.500	1.927.527.800.000
1999Q2	2.500.673.137	3.633.000	2.340.102.000.000
1999Q3	2.844.119.674	4.155.700	3.016.168.700.000
1999Q4	3.636.949.586	3.785.700	3.175.793.100.000
2000Q1	3.771.643.444	3.439.100	3.336.346.000.000
2000Q2	4.323.139.149	3.833.900	3.834.461.000.000
2000Q3	4.344.864.063	4.340.400	4.824.093.500.000

2000Q4	4.908.048.201	4.041.500	4.670.901.600.000
2001Q1	5.874.230.053	3.350.700	4.441.675.600.000
2001Q2	9.547.244.648	3.471.400	5.512.268.000.000
2001Q3	10.695.533.403	4.121.400	7.104.431.800.000
2001Q4	12.653.179.831	3.876.600	6.964.032.800.000
2002Q1	10.711.072.062	3.446.900	6.946.134.100.000
2002Q2	11.960.826.804	3.766.300	7.898.510.000.000
2002Q3	15.272.002.701	4.385.700	10.197.529.400.000
2002Q4	16.677.722.567	4.116.400	10.005.435.500.000
2003Q1	17.050.488.364	3.899.000	9.804.015.700.000
2003Q2	17.133.315.699	3.960.300	10.570.899.800.000
2003Q3	16.924.530.260	4.742.500	12.851.218.400.000
2003Q4	19.261.168.937	4.426.000	12.251.932.000.000
2004Q1	17.976.370.266	4.110.000	11.950.231.400.000
2004Q2	22.542.168.495	4.436.800	13.099.859.600.000
2004Q3	23.662.879.605	4.945.500	15.768.993.900.000
2004Q4	26.246.037.445	4.700.500	15.084.217.600.000
2005Q1	22.878.753.569	4.388.888	14.108.593.000.000
2005Q2	24.755.453.306	4.646.836	15.376.375.500.000
2005Q3	24.324.441.137	5.338.822	18.157.234.800.000
2005Q4	27.080.446.208	5.416.845	17.250.967.900.000

Kaynak: Türkiye Sanayici Ve İşadamları Derneği (TÜSİAD)Ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB) verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

**Ek 5:** Yıllar itibariyle Türkiye'nin GSMH'si (milyon TL).

Yıllar	GSMH
1968	163 892,7
1969	183 356,2
1970	207 814,8
1971	261 072,6
1972	314 139,6
1973	399 088,6
1974	537 677,6
1975	690 900,8
1976	868 065,8
1977	1 108 270,7
1978	1 645 968,5
1979	2 876 522,9
1980	5 303 010,2
1981	8 022 745,3
1982	10 611 859,2
1983	13 933 008,1
1984	22 167 739,9
1985	35 350 318,4
1986	51 184 759,3
1987	75 019 388,0
1988	129 175 103,7
1989	230 369 937,1
1990	397 177 547,4
1991	634 392 841,1
1992	1 103 604 908,9
1993	1 997 322 597,4
1994	3 887 902 916,5
1995	7 854 887 167,0
1996	14 978 067 282,0
1997	29 393 262 147,0
1998	53 518 331 580,0
1999	78 282 966 809,0
2000	125 596 128 755,0
2001	176 483 953 021,0
2002	275 032 365 953,0
2003	356 680 888 222,0
2004	428 932 343 025,7
2005	486 401 032 274,0
2006	575 783 962 135,6

Kaynak: [www.tuik.gov.tr/VerBilgi.do?tb\\_id55&ust\\_id=16](http://www.tuik.gov.tr/VerBilgi.do?tb_id55&ust_id=16) (25.06.2009).

## ÖZ GEÇMİŞ

### **Kişisel Bilgiler**

Adı Soyadı : Erhan IŞIK  
Doğum Yeri ve Tarihi : Ankara, 20.04.1983

### **Eğitim Durumu**

Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi Nazilli İktisadi Ve İdari  
Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü  
Yüksek Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü  
İktisat Anabilim Dalı  
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce  
Bilimsel Faaliyetleri :

### **İş Deneyimi**

Stajlar : Cornelia De Luxe Resort Hotel – Muhasebe (Stajyer)  
Projeler :  
Çalıştığı Kurumlar : Cornelia De Luxe Resort Hotel – Muhasebe  
(Maliyet Kontrolörü)

### **İletişim**

e-posta Adresi : isikerhan@hotmail.com

**Tarih** : 10.07.2009