

BÖLÜM 8

LOJİSTİK HİZMETLERİNİN TÜRKİYE DIŞ TİCARETİNİN GELİŞİMİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Sena Elif MERCAN¹
Kamil ÇELİK²

1. GİRİŞ

Son yıllarda dış ticaret alanında rekabeti sağlayan ve bu yüzden de adından çokça söz edilen lojistik kavramının ekonomiye yön vermesi ve ülke ekonomilerinin kaderi üzerinde son derece etkili olması sektörde yer alan ve devamlılığını sağlamaya kararlı olan firmalar açısından anlaşılmaya mecbur kılınan bir kavram olmuştur. Geçen zaman içerisinde gerek insanlığın sahip olduğu bilgi birikiminin gerekse teknolojik imkânların günbegün gelişiminin ülkeler nezdinde ve dünya genelinde yaygınlaşması tüm dünya ülkelerini bir ülke haline getirmiş ve bunun adı küreselleşme veya diğer bir deyişle globalleşme olarak anılmaya başlanmıştır. Ülkeler arasında taşınan, iletilen, ülke dışına gönderilen, ülke dışından alınan her türlü somut veya soyut varlıklar, ülkeleri ortak bir potada birleştirmiştir. Bu durum ülkeler arasında gerçekleştirilen taşıma ve iletim sürecinin kesintisiz ve sürekli olmasını gerekli kılmıştır (Gümüş, 2013).

Dünyanın git gide küçük bir köy haline dönüşüyor olması ülkeler arasında alışverişin yapılmasını bir gereklilik haline getirmiştir. Dış ticaret adlandırılan bu olgu en basit anlamıyla, mal, hizmet ve bunlara ilişkin her türlü bilgi, belge vs. gibi somut veya soyut varlıkların bir yerden başka bir yere taşınması olarak tanımlanmaktadır. Bu faaliyetin içerdiği nakliye, depolama, gümrükleme, ambalajlama, dağıtım gibi tüm ek süreçler Lojistik olarak ifade edilmektedir. Lojistik, üretilen bir ürünün hammaddesinin tedarikçisinden alınıp ürün haline dönüştürülmesini, ürün halini alan mamullerin pazarlama ve dağıtım aşamasından geçerek nihai müşteriye bir başka ifade ile son kullanıcıya ulaştırılmasındaki işlemleri kapsayan çok geniş bir kavramdır. Lojistiğin gelişiminin dış ticaretteki artırıcı etkisini ele almak, en az ülkelerin dış ticaretle elde ettiği kâr oranı kadar önem arz eden bir konudur. Bu bağlamda mevcut çalışmada Türkiye’de dış ticaretin gelişimi detaylı biçimde ele alınmaktadır (Kaya, 2003).

¹ Yüksek Lisans Öğrencisi, Bartın Üniversitesi, Bilgi Yönetimi ve Lojistik AD., senaelifmercan@gmail.com,

² Dr. Öğr. Üyesi Bartın Üniversitesi, Yönetim Bilişim Sistemleri AD., kcelik@bartin.edu.tr

Çalışmanın ilk kısımlarında sadece taşımacılık anlamı ile akıllara kazınmış olan lojistik kavramı, kavramsal çerçevede bilimsel ve disiplin açısından en doğru şekliyle tanımlamaya çalışılmıştır. Daha sonra Türkiye’de lojistik sektörünün tarihi süreç içerisinde gelişimini ve önemini anlamak amacıyla gelişim gösterdiği evreler ele alınmış ve dış ticaret üzerinde son derece etkili olan lojistik sektörünün etkileri ülkeler için ekonomik ve sosyal katkıları açısından değerlendirilmiştir. Son kısımda ise Türkiye’deki lojistik sektörünün mevcut durumunu ve önemini anlamak üzere mevcut durum değerlendirmesi SWOT analizi ile yapılmış, Türkiye’deki lojistik sektöründe karşılaşılan sorunlar ele alınarak bu sorunların çözümü için gerekli olan stratejiler ve çözümler sunulmuştur.

2. LİTERATÜR TARAMASI

Çancı ve Erdal (2003) tarafından yapılan çalışmada, ilk örneklerine askeri alanda rastlanan lojistik sektörünün özellikle Stratejik Lojistik Yönetimi alanının yönetiminin daha iyi hale getirilmesiyle kaynak israfının önüne geçileceği ve dolayısıyla kaynakların sürdürülebilirliğinin artmasının sağlanabileceği tespit edilmiştir.

Karaca (2003) tarafından yapılan çalışmada, Türkiye dış ticaretinin 1 Ocak 1996 tarihi itibarıyla Gümrük Birliği’ne üyeliğiyle başlayan ve günümüze kadar süregelen süreçte geçirdiği yapısal dönüşüm ele alınmıştır.

Akçay (2005) tarafından yapılan çalışmada, lojistik sektöründe sunulan hizmetlerdeki gelişmelerin Türkiye dış ticareti üzerinde etkisi olup olmadığına bakılmış ve sonuç olarak lojistik sektörü ile ihracat arasında uzun dönemde Granger nedensellik ilişkisi olduğu saptanmıştır.

Cenker (2006) tarafından yapılan çalışmada, Türkiye’nin özellikle coğrafi anlamda sahip olduğu avantaj göz önüne alındığında bilgi paylaşımı, teknoloji ve sermaye gibi iş birliklerinden doğan avantajlarla birlikte altyapı eksikliklerinin giderilmesi ve Türkiye’deki firmaların uluslararası rekabet şartlarını uygulamaya koyması ile Avrupa ve gelişmekte olan pazarların en önemli lojistik üssü haline geleceği ile sürülmüştür.

Uçar (2007) tarafından yapılan çalışmada, Türkiye’deki lojistik sektörünün gelişimi ele alınmış ve sorunları tespit edilmiştir. Daha sonra bu sorunlar için çözüm önerileri değerlendirilmiştir.

Aslan ve Yörük (2008) tarafından yapılan çalışmada, son yıllarda özellikle küreselleşmenin de etkisi ile önemi artan dış ticaret hadleri ve kalkınma ilişkisi literatürdeki çeşitli görüşlerle incelenmeye çalışılmıştır.

Işık (2009) tarafından yapılan çalışmada, lojistik sektörü ile ihracat arasında kısa dönemde bir ilişki kurulamadığı ancak uzun dönemde lojistik sektörden ihracat sektörüne doğru Granger nedensellik ilişkisi olduğu saptanmıştır.

Tutar, Tutar ve Yetişen (2009) tarafından yapılan çalışmada, lojistik kavramı, türleri ve lojistik sektörünün tarihçesine değinilmiş ve Türkiye’de lojistik sektörü ele alınarak Romanya ve Macaristan gibi Avrupa Birliği’ne yeni üye olan bu iki ülkenin lojistik sektöründeki durumları karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir.

Çekerol ve Kurnaz (2011) tarafından yapılan çalışmada, küresel krizin lojistik sektörü üzerindeki etkileri bütün boyutlarıyla incelenerek sektörün kriz karşısındaki rekabet durumu açısından SWOT analizi yapılmıştır.

Çokay (2012) tarafından yapılan çalışmada, ekonomik, sosyal ve siyasal açıdan güçlenmekte olan bir Türkiye için gereken hedefler tespit edilmiş ve ilgili değerlendirmeler yapılmıştır.

Karaca ve Saatçioğlu (2013) tarafından yapılan çalışmada, ulaştırma altyapısının Türkiye’deki bölgesel gelir farklılıkları üzerindeki etkisi araştırılmıştır.

Erkan (2014) tarafından yapılan çalışmada, teknolojik altyapısını geliştiren ve pazarını büyüten ülkelerin lojistik performanslarını da artırdığını ve 2023 hedeflerine ulaşırken Türkiye’nin de bu hedefleri gerçekleştirmek üzere kendi teknolojik altyapısını geliştiren ve pazarını büyüten bir ülke olması gerektiği ileri sürülmüştür.

Emirkadı (2015) tarafından yapılan çalışmada, Türkiye lojistik sektörünün dış ticaretteki gelişiminin üzerindeki etkisi incelenmiştir. Zaman serisi analizi kullanılarak oluşturulan modelde mal dengesi, taşımacılık düzeyi ve gayri safi yurtiçi hasıla değişkenleri kullanılarak yapılan testlerin sonucunda eş bütünleşik oldukları gözlemlenmiş ve lojistik sektörü ile dış ticaret arasında çift yönlü bir nedensel ilişki olduğu saptanmıştır.

Şerefli (2016) tarafından yapılan çalışmada, 1975-2014 yılları arasında Türkiye’nin dış ticaretinin ekonomik büyüme üzerinde bir etkisi olmadığı saptanmıştır. Kullanılan Granger nedensellik ve birim kök testi sonucuna göre büyüme ile dış ticaret arasında bir nedensellik ilişkisi olmadığı tespit edilmiştir.

Oğuz İbrahim Halil ve Oğuz Demet (2019) tarafından yapılan çalışmada, jeopolitik konumu sayesinde lojistik sektöründe önemli bir rol oynayan ülkelerin başında gelen Türkiye’nin kara, hava, demir ve denizyolu taşımacılık sektöründeki durumuna ilaveten boru hattı taşımacılığındaki konumu incelenmiş ve Türkiye’de uygulanan lojistik sektörünün gelişimi için atılması gereken adımlar saptanmıştır.

Koca (2021) tarafından yapılan çalışmada, lojistik sektörünün dış ticaret gelişimi üzerine etkisini Türkiye örneği üzerinde incelemiş ve çalışma süresince değişkenler arasında uygulanan birim kök ve granger nedensellik testleri sonucunda lojistik sektörü ve dış ticaret arasında çift yönlü bir granger nedensel ilişki olduğunu tespit etmiştir.

3. DIŞ TİCARETİN ÖNEMİ

Günümüzde ülkeler, mal, hizmet ve teknolojiye duydukları ihtiyacı gidermeleri amacıyla çeşitli ilişkiler kurmaktadır. Kurulan bu ilişkiler esnasında ülkelerin ihtiyacını karşıladıktan sonra artan ve ihtiyaç fazlası adı verilen ürünler satılırken henüz talebi yeterince karşılanamamış ve bir ihtiyaç haline gelmiş olan ürünler ise dış ülkelere satın alınmaktadır. Bu bağlamda basit tabir ile bir ülkenin başka bir ülkeye ürün satmasına ihracat adı verilirken, bir ülkenin başka bir ülkeden ürün satın almasına ise ithalat adı verilmektedir. Ticaretin altyapısı, insan ihtiyaçlarını karşılamak üzere mal değiş-tokuşu faaliyetleri üzerine kurulmuştur. Zamanla ticari faaliyetler, özellikle paranın icadından sonra sınırları aşarak uluslararası bağlamda yapılmaya başlamıştır (Adıgüzel, 2011). Ülkeler arasında ürün veya hizmet alışverişine dayanan ve ticari bir amaç taşıyan tüm bu işlemler dış ticaret olarak adlandırılmaktadır (Aktaş, 2017). Başka bir tanıma göre dış ticaret ülkeler arasında mal ve hizmet ticaretine dair gerçekleştirilen tüm faaliyetler olarak ifade edilmektedir (Öztürk, 2009). Aktaş, (2017) ise dış ticareti iki veya daha fazla ülke arasında yapılan mal ile hizmet alışverişini olarak tanımlanırken, dış ticaret işlemleri ise bir ülkeden başka bir ülkeye satılmış olan veya başka bir ülkeden getirilmiş olan mal ve hizmetlerin ülkelere giriş çıkışlarını düzenleme altına alan kuralları içeren işlemler olduğunu ifade etmiştir (Aktaş, 2017). Uluslararası sınırlar arasında yapılan ve çoğu zaman sınır ötesi mal, hizmet ve bilgi akışını içeren dış ticaret, birçok ülkede gayrisafi yurtiçi hasılanın (GSYİH) durumunu önemli ölçüde gösteren göstergelerden biridir. Bu nedenle bir ülkenin ulaşımındaki gelişmişlik düzeyi o ülkenin sanayileşme oranından, küreselleşme düzeyinden, ülkedeki dış kaynak kullanımından ve ülkedeki çok uluslu şirketlerin varlığından etkilenmektedir (Kali vd., 2007).

Bir ülkenin ekonomik açıdan güçlü olduğunu gösteren en önemli göstergelerden biri dış ticaret dengesidir. Ülkedeki ihracat ile ithalat arasındaki finansal fark anlamına gelen dış ticaret dengesi, ülkenin çıkarları doğrultusunda olmalı ve farkı kapatmaya en yakın noktada bulunmalıdır (Adıgüzel, 2011). Dış ticaret, ekonomik kalkınma ve ülke genelindeki refah seviyesinin yükselmesinin yanı sıra uluslararası ilişkilerin gündeminden ve durumundan, ülkeler arası politika ve diplomatik ilişkilerden, uluslararası platformdaki güvenlik sorunlarından da etkilenmektedir. Ancak dış ticarete en temelde konu mal ve hizmetlerin sınır ötesinde satılması anlamına gelen ihracat ve sınır ötesindeki ülkelere mal veya hizmetlerin satın alınması anlamına gelen ithalattır (Aktaş, 2017).

4. DIŞ TİCARETİN TÜRKİYE'DEKİ GELİŞİMİ

Dış ticaret ile ilgili gelişmeler daha çok İkinci Dünya Savaşı'nın yaşandığı 1945 tarihinden sonra uluslararası ekonomik, siyasi ve sosyal iş birliğinin yapılması-

nı teşvik etmek ve gerçekleştirmek amacıyla Birleşmiş Milletler (United Nations) Örgütü, Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası (IBRD) gibi kurumların kurulması ile artmıştır. Ülkeler arasındaki ekonomik, siyasi ve sosyal alanlarda iş birliğinin yapılmasını amaçlayan bu kurumlarının varlığının yanı sıra 23 ülkenin katılımı ile 1947 yılının Ekim ayında “General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)” adı verilen ve “Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması” olarak bilinen GATT anlaşması imzalanmıştır. GATT anlaşmasının imzalanması ile ülkeler arasındaki barışın sürekli kılınması amacı pekişmiş ve uluslararası ekonomik iş birliğinin yanında uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi için de iş birliği yapılması sağlanmıştır (Karaca, 2003). GATT anlaşmasının 1948-1994 yılları arasındaki yoğun uygulamaları ile dış ticaretteki serbestleşme faaliyetleri sayesinde ülkeler arasındaki ticari faaliyetler artmış ve özellikle ulaşım ve iletişim sistemlerindeki teknolojik gelişmelerle bu süreç daha çok desteklenmiş ve gelişmiştir (Ülgen, 2004). Türkiye GATT anlaşmasını 1953 yılında imzalayarak uluslararası ticaretinin serbestleştirilmesinin avantajlarına sahip olmuştur (Karaca, 2003).

Tablo1. Türkiye'nin Serbest Ticaret Anlaşmaları

NO	Ülke	Anlaşmanın İmzalandığı Tarih	Anlaşmanın Yürürlüğe Girdiği Tarih
1	ŞİLİ	14.07.2009	1.03.2011
2	SİNGAPUR	14.11.2015	1.10.2017
3	SIRBİSTAN	1.06.2009	1.06.2019
4	MORİTYUS	9.09.2011	1.06.2013
5	MOLDOVA	11.09.2014	1.11.2016
6	MİSİR	27.12.2005	1.03.2007
7	MALEZYA	17.04.2014	1.08.2015
8	MAKEDONYA	7.09.1999	1.09.2000
9	KARADAĞ	26.11.2008	1.03.2010
10	İSRAİL	14.03.1996	1.05.1997
11	GÜRCİSTAN	21.11.2007	1.11.2008
12	GÜNEY KORE	1.05.2013	1.08.2018
13	FİLİSTİN	20.07.2004	1.06.2005
14	FAS	7.04.2004	1.01.2006
15	FAROE ADALARI	16.12.2014	1.10.2017
16	EFTA	10.12.1991	1.04.1992
17	BOSNA HERSEK	3.07.2002	1.07.2003

18	ARNAVUTLUK	22.12.2006	1.05.2008
19	KOSOVA	27.09.2013	1.09.2019
20	TUNUS	25.11.2004	1.07.2005
21	VENEZUELA	17.05.2018	21.08.2020
22	BİRLEŞİK KRALLIK	29.12.2020	Henüz Yürürlüğe Girmemiştir

Kaynak: Dışişleri Bakanlığı'ndaki verilerden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Türkiye, dünya ekonomisini güçlendirmek ve daha fazla ticaret, yatırım, istihdam ve gelir artışı sağlamak amacıyla GATT anlaşmasının devamı olarak kurulmuş olan 'World Trade Organization (WTO)' adı verilen Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)'ne 26 Mart 1995 tarihinde üye olarak uluslararası ticarete yön veren ülkelerden biri haline gelmiştir (www.mfa.gov.tr).

Bir ülkede yaşayan insanların gereksinimlerini karşılama amacı güden dış alım ve dış satım gibi ticari faaliyetlerin bir bütünü olan dış ticaret, o ülke için hayati önem taşımakta ve günümüzde küreselleşmenin etkisiyle ve ülkeler arası etkileşimlerin artması ile kaçınılmaz hale gelmiştir. Dış ticaret, ülkede yaşayan insanların ihtiyaç duyduğu ürün veya hizmetlerin tatmin edilmesi yanı sıra ülkelerde sosyal, kültürel, siyasal ve askeri hayatı dolaylı şekilde de olsa etkilemektedir (Adıgüzel, 2011).

Dış ticaretin dünya genelinde başlangıçtan günümüze kadar olan tarihi serüveni incelendiğinde ülkelerin ekonomi alanındaki büyüme ve gelişmelerinin altındaki en temel faktörlerden biri olduğu rahatlıkla söylenebilir. Uluslararası yapılan ticarete ülkeler özellikle yaptıkları ihracat ile ülkelerine döviz girişi sağlamaktadırlar. Bu noktada yapılan faaliyetler sonucunda ülkelere getirilen dövizlerden ötürü dış ticaretin en temel amacının ekonomi alanındaki büyümeyi ve ekonomik kalkınmayı sağlamak ve aynı zamanda bu büyüme ve gelişmenin hızını artırmak olduğunu söylenebilmektedir (Şerefli, 2016).

Dış ticaretin ülke içi dinamikleri harekete geçirmesi sebebiyle bir ülkedeki ekonomik kalkınma üzerindeki etkisinin fazla olduğu görülmektedir. Öyle ki, dış ticaret olmadan ülkenin ekonomik olarak kalkınmasının çok güç olduğu söylenebilmektedir (Aslan ve Yörük, 2008). Uluslararası ticari faaliyetlerle birlikte değişim ve gelişim gösteren dış ticaret, bir ülkenin topyekûn bir şekilde gerek kendisinin gerek vatandaşlarının gerekse o ülkedeki firmaların dünyaya entegrasyonu konusunda en önemli unsurlardan biridir. Bu nedenle uluslararası alanda herhangi bir ülke bu platformda yaşanan sosyal ve ekonomik olaylara kayıtsız kalamamaktadır (Işık, 2009).

Dış ticarete bir ülkenin ülkesi dışına mal ve hizmet satması anlamına gelen ihracat ile o ülkenin gayrisafi yurt içi hasılası arasında doğru orantılı bir ilişki vardır. İhracat arttıkça ekonomideki büyüme ve gelişmeye bağlı olarak GSYİH da artmaktadır. Bunun sonucunda ekonomide yaşanan büyüme ile ülkede yaşayan insanların hane başına gelirleri artmakta ve ihracattaki artıştan ötürü üretim alanında yaşanan artış sayesinde vergilerde de artış olmaktadır. Bunun sonucunda ülkedeki hükümetin harcamalarının artmasına imkân sağlanmaktadır (Şerefli, 2016). Ayrıca dış ticaretin bir ülkede sürdürülmesi ve geliştirilmesi o ülkenin satış ve karlarının artmasına bağlı olarak iç pazara olan bağımlılığının azaltması ve böylece dünya pazarlarından pay almasını sağlaması açısından da oldukça önemlidir. Ülkedeki firmalar fazla üretim kapasitesini satmak, pazar dalgalanmalarını dengede tutmak, rekabet gücünü artırmak ve istihdam yaratmak suretiyle dış ticaret açığının azalmasına yardımcı olmak için dış ticaret faaliyetlerine özellikle de ihracat oranlarının artmasına destek olması gerekmektedir (www.oaib.org.tr).

5. LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

Dış ticaretin lokomotifi olan lojistiği tanımlamak için öncelikle ulaştırmanın tanımının yapılması gerekmektedir. Ulaştırma en temel anlamıyla insan, hayvan veya mal ve benzerleri eşyaların bir yerden başka bir yere taşınması anlamına gelmektedir (Adıgüzel, 2011). Bir ülkedeki insanların ihtiyaçlarını karşılamak üzere gerçekleştirilen uluslararası ticaret, başka bir deyişle dış ticaret faaliyetlerinin sürdürülmesi için ulaştırma faaliyetlerinin varlığı ve sürekliliği son derece elzemdir. Ulaştırma sistemlerinin ve faaliyetlerinin gerek yapı gerekse işleyiş olarak teknolojik gelişmeleri yakından takip etmesi ise en az varlığını sürdürmesi kadar önemlidir. Gelişen teknoloji sayesinde ulaştırma sistemleri taşımacılığının önemi artmış ve ticari faaliyetlerden ayrı düşünülemez bir hal almıştır. Bu durum lojistik kavramının doğuşunda oldukça etkili olmuştur (Adıgüzel, 2011).

Lojistik (Logistics) kavramı ilk kez askeri alanda kullanılmıştır. Latincedeki “Logic” (mantık) ve “Statics” (hesap) kelimelerinin birleşmesiyle oluşmuş ve hesap bilimi veya mantık bilimi anlamına gelmektedir (Koban ve Keser, 2010). Lojistik kavramı geniş bir alanı kapsaması sebebiyle birden çok tanıma sahip olduğu görülmektedir. Dünya genelinde en yaygın ve kabul görmüş olan lojistik tanımı Council of Logistics Management(CLM)-Lojistik Yönetimi Konseyi tarafından yapılmış olup, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması şeklinde ifade edilmiştir. Daha basit şekliyle lojistik; müşteri ge-

reksinimlerine uygun mal, hizmet ve nihai ürün ya da bunlara ilişkin bilginin, çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar, etkin bir biçimde varabilmesi için yapılan depolama, planlama, uygulama ve kontrol sürecidir(www.logisticsworld.com). Bu iki genel tanımından da anlaşılacağı üzere lojistik, bir ürünün üretildiği andan yani üretici noktasından tüketildiği ana yani tüketim noktasına ulaşımına kadar izlediği faaliyetlerden oluşan bir bütündür.

Lojistik faaliyetlerini tanımlarken değinilmesi gereken noktalardan biri de hiç şüphesiz *Lojistiğin Yedi Kuralı (Seven Rights of Logistics- 7Rs of Logistics)* adı verilen ve doğru ürünün, doğru şartlarda, doğru miktarda, doğru yerde, doğru tüketiciye, doğru zamanda ve doğru fiyatla ulaştırılması tanımıdır (Akçay, 2005).

Lojistik taşımacılık ve depolama faaliyetlerinin bütünleşmesi ile başlamakta ve gümrükleme, iade, paketlenme, tersine faaliyetler, stok yönetimi, tedarik ve dağıtım gibi faaliyetleri de kapsamına dâhil ederek faaliyet alanını genişletmektedir (Emirkadı, 2015). Lojistiğin ürün akışı ile ilgili faaliyetleri; taşıma (transportation), depolama (warehousing), paketlenme (packing) ve katma değerli işlemler (valueaddedservices) gibi işlemleri içermektedir. Hizmet akışı ile ilgili faaliyetleri ise gümrükleme (customsclearance), sigorta (insurance), muayene/gözetim (inspection), stok yönetimi (inventorymanagement) ve sipariş yönetimi ve müşteri hizmetleri (ordermanagement/ customerservices) işlemlerinden meydana gelmektedir (Tanyaş, 2011). Lojistiğin ilk kez ortaya çıkan askeri alandaki tanımı, araç-gereç temini ve birliklerin hareket organizasyonu şeklindedir (Çancı ve Erdal, 2003). Lojistiğin günümüzdeki manası sadece bir malın bir yerden başka bir yere taşınmasını içermemektedir. Günümüzde lojistik faaliyetleri taşıma, depolama, stoklama, elleçleme, sigorta, müşteri hizmetleri, sipariş işleme, ambalajlama, talep tahminleri ve bunların yönetiminden oluşmaktadır (Oğuz ve Oğuz, 2019).

Lojistik hizmetleri temelde üç sacayağı üzerine kurulmuştur. Bu hizmetler, tedarik lojistiği, dağıtım lojistiği ve tersine lojistikdir (Işık, 2009). Bunlar kısaca şöyle ifade edilmektedir:

- **Tedarik Lojistiği:** Üretim öncesi lojistik hizmetleri olarak da adlandırılmaktadır. Üretim için gerekli olan hammadde, malzeme ve teçhizatın belirlenmesi, alternatiflerinin araştırılması, satın alınması ve üretim yerine taşınması gibi işlemleri içeren faaliyetlerdir.
- **Dağıtım Lojistiği:** Üretim sonrası lojistik hizmetleri olarak da adlandırılmaktadır. Üretimi tamamlanmış olan ürünün nihai yani son tüketiciye ulaşana kadar geçirmiş olduğu sürece verilen addır. Ambalajlama, depolama, ülke içi, şehir içi, uluslararası taşımacılık ve nakliye gibi hizmetleri içeren faaliyetlerdir.

- **Tersine Lojistik:** Lojistik iş akışlarının nihai tüketiciden üreticiye doğru işlediği lojistik hizmetlerdir. Ürünün veya ürün atıklarının iadesi, geri dönüşümü ya da kazanımını içermektedir.

6. LOJİSTİĞİN TÜRKİYE'DEKİ GELİŞİMİ

Kullanım alanı olarak ilk kez askeri alanda ortaya çıkan lojistik kavramının kökeni binlerce yıl öncesine dayanmaktadır. Günümüzde lojistik faaliyetleri üç ana dönemde toplanmıştır. Bu dönemler sırasıyla şöyledir:

1. Dönem: Lojistik kavramının ilk kez askeri anlamda kullanıldığı dönemdir.
2. Dönem: Ticaret alanında kullanılmaya başlandığı dönemdir.
3. Dönem: Modern lojistik olarak da adlandırılan ve günümüzde lojistik sektörünün hem yönetsel hem de operasyonel lojistik faaliyetlerini içeren dönemdir (Tutar vd., 2009).

Lojistiğin askeri alandaki tanımı ilk kez 1905 yılında kullanılmış ve özellikle İkinci Dünya Savaşından sonra savaşın da etkisiyle bu alandaki önemi artmıştır. Savaş sonrasında lojistiğin tüm sektörler üzerindeki etkinliğinin artması sonucunda dünya genelinde ülkeler ve şirketler lojistik alanına daha fazla ihtiyaç duymaya başlamış ve alandaki yatırımlar artmıştır. Zamanla yaşanan gelişim ve değişimlerin de etkisi ile lojistiğin faaliyet alanı genişlemiş ve profesyonel anlamda lojistik hizmetleri veren firmalar kurulmuştur. Bunun sonucunda lojistik, dünya genelinde ekonomi alanındaki en önemli sektörlerden biri haline gelmiştir (Adıgüzel, 2011). İkinci Dünya Savaşının yaşandığı 1945 yılından sonra lojistik kavramı askeri anlamdaki öneminin yanı sıra ülkeler bazında şirketleri de harekete geçmeye zorlamış ve böylece ticari alanda da önemli bir kavram haline gelmeye başlamıştır (Lambert vd., 1998).

Teknolojik gelişmelerin hat safhada olduğu 1980 ve sonrasındaki dönemlerde özellikle taşımacılık alanındaki gelişmeler, gelişen bilgi ve iletişim araçları ve artan internet kullanımı ticari faaliyetleri çoğaltmıştır (Koban ve Keser, 2010). 1980 ve 1990 yıllarını izleyen dönemlerde Türkiye'de lojistik sektörü kara, deniz, hava, demiryolu ve kombine taşımacılık konusunda önemli gelişmeler kaydetmiştir. Bunun neticesinde lojistiğin gelişimi için gerekli olan altyapı konusunda ciddi temeller atılmıştır (Cenker, 2006).

Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konum ele alındığında, Asya, Avrupa ve Orta-doğu ülkelerini birbirine bağlayan bir köprü konumunda olması, lojistik faaliyetler bakımından büyük önem taşımaktadır (Keskin, 2008). Coğrafi konumunun merkezî özelliği, dinamik ve genç nüfusu ve lojistik faaliyetler için yapılan altyapı yatırımları ile Türkiye, önemli bir lojistik üs haline gelmektedir. Lojistik sektörü-

nün birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'nin ekonomisi üzerinde de etkisi son derece büyüktür. Bu yüzden lojistik sektörünün gelişmesine ve dış ticaret faaliyetlerinin artmasına bağlı olarak Türkiye ekonomisi alanında dünyanın önemli ülkeleri arasında yer alması beklenmektedir (Orhan, 2003).

7. LOJİSTİĞİN DIŞ TİCARET ÜZERİNE ETKİLERİ

Uluslararası ticaretin serbest hale gelmesi ile günbegün globalleşen ticari faaliyetler ve ekonomi ülkelerin gelişmişlik düzeyi açısından en önde gelen etkenlerden biri olmuştur. Bilgi ve teknoloji sistemlerindeki değişim, gelişim ve etkileşimin artması sonucunda ülkeler arasında gerçekleştirilen dış ticaret faaliyetleri artmış ve bu artış ülkelerin ekonomilerinin büyümesi üzerinde etkili olmuştur. Ülkeler her geçen gün rekabetin arttığı bu ortamda birbirlerinden geride kalmamak için özellikle maliyet ve teknoloji konusunda stratejiler geliştirmek durumunda kalmışlardır. Bu bağlamda ülkeler arasındaki ticaretin gelişmesi için gerekli olan ve dış ticaretin lokomotifi olarak bilinen lojistik faaliyetlerinin önemi ortaya çıkmaktadır (Adıgüzel, 2011).

Günümüz verileri incelendiğinde ülkelerin gelişmişlik ve kalkınmışlık düzeyleri bakımından dış ticarete verilen önemin ve eğilimin arttığı görülmektedir. Bu durumun dış ticaret işlemlerinde yaşanan karmaşaların çözümünde rol oynayan lojistiğin öneminin daha da arttığını göstermektedir (Erkan, 2014). Son yıllarda birçok alanda duyduğumuz sürdürülebilirlik kavramı ülkelerin iç ve dış ticari faaliyetleri için önem arz etmektedir. Tüm bu faaliyetlerin lojistik sektöründe geliştirilen politika ve stratejilerle beraber desteklenmesi gerekmektedir. Lojistiğin bu rolü göz önünde tutulduğunda ülkelerin ekonomisinde birden fazla alanda değer yarattığı görülmektedir (Yılmaz, 2013).

Lojistik faaliyetlerin sağlamış olduğu değerler bütünü toplumun gelişmişlik ve kalkınmışlık düzeyi üzerinde dolaylı da olsa etkili olduğu bilindik bir gerçektir. Lojistik faaliyetlerin katkılarına makro açıdan bakıldığında, lojistiğin bir ülkede ekonominin yanı sıra sosyo-kültürel, siyasal, askeri, sağlık ve psikoloji gibi birçok açıdan etkili olduğu görülmektedir. Bu etkilerin sonuçlarına mikro açıdan bakıldığında ise ülkenin milli gelirinin yükselmesi, ülkedeki vatandaşların alım güçlerinin artması, istihdam olanaklarının artması, ülkedeki eğitim sisteminin gelişimi, gelir dağılımındaki adaletin sağlanması dolayısıyla ülkenin hem jeopolitik hem de jeostratejik öneminin artması ve sektörde bulunan firmaların ticari ilişkilerinin ve ağlarının büyüüp gelişmesi sonucunda ülkenin rekabet edebilme gücünün artması gibi katkılar görülmektedir (Emirkadı, 2015).

Özetle lojistik faaliyetlerin makro boyutta yani ülke genelinde katkıları olduğu

gibi mikro boyutta yani ülkedeki firmalar bazında da katkıları bulunmaktadır. Bu katkıların ülkedeki firmalara en temel katkısı rekabet gücünü artırma konusundaki katkıdır. Lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yönetilmesi firmalardaki maliyetin düşürülmesinde, üretimin artmasında, kalitenin yükselmesinde ve müşteri memnuniyetlerin sağlanmasında etkili olmaktadır. Bunun sonucunda firmaların pazar payları büyümekte ve rekabet güçleri artmaktadır (Çekerol ve Kurnaz, 2011).

8. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Türkiye'deki dış ticaret yapısı incelendiğinde, ihracat pazarında en büyük paya Avrupa Birliği'nin sahip olduğu, ithalat pazarında ise her geçen gün Çin pazarının etkisinin artırdığı görülmektedir (Aktaş, 2017). Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı verilerine göre ihracatın ithalatı karşılama oranının %79,6 olduğu Türkiye'de, ekonomik büyümenin ve kalkınmanın sağlanması öncelikli olarak dış ticaret dengesinin sağlanmasına bağlıdır. Dış ticaretteki dengenin sağlanmasında en etkili faktörlerden biri 70 yıldır askeri alandan ziyade sivil alanda kullanılan lojistik sektörünün gelişmesi ve imkânlarının iyileşmesidir. Globalleşen ekonomi ve serbest ticaret antlaşmaları ile önemi hayli artan lojistik sektörü için günümüzde teknolojik gelişmelerin yakından takibi ve değişen müşteri ihtiyaçlarına hızlıca uyum sağlayabilme başarıyı getiren veya tam tersine sektörde başarısızlığı getiren en temel faktördür. Bu sebepten ötürü ülkeler dış ticaret açısından rekabet ederken aynı zamanda dış ticarete rekabet açısından üstünlüğü sağlayacak olan lojistik hizmetlerine ve lojistik sektörüne ait yapıları geliştirme konusunda da rekabet halindedirler. Bu rekabetin en temel sebebi lojistiğin dış ticaretteki rekabet açısından üstünlük sağlaması ve dolayısıyla ülkelerin ekonomisi üzerinde etkili olmasıdır (Adıgüzel, 2011).

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin 2020 yılı Lojistik Sektörü Raporu'na göre Türkiye'de son 5 yıldaki kamu yatırımları incelendiğinde 2020 yılı için 'Ulaştırma ve Haberleşme' sektörü toplam yatırım planındaki en büyük paya sahiptir. 2009 yılında dünya genelinde yaşanan kriz sonrasında 2010 yılı itibarıyla GSYH ile Ulaştırma ve Depolama ekonomi faaliyetler alanı birlikte sürekli bir büyüme kaydetmiştir. GSYH'nin yaklaşık %12'si Türkiye lojistik sektörünü büyütme ve geliştirmek için yapılan yatırımlara aittir. %12'lik bu oranın %50'lik kısmı doğrudan lojistik hizmet sağlayan firmalara aitken, diğer %50'lik kısmı ise mal ticareti yapmakta olan firmaların kendi şirketleri bünyesinde gerçekleştirmiş oldukları lojistik faaliyetlere aittir.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin 2020 yılı Lojistik Sektörü Raporu'na göre son 10 yıllık dönemde taşınan malların değeri

bazında denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en fazla paya sahip olduğu görülmektedir. Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında karayolu taşımacılığı değer bazında ikinci sıradadır. Havayolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında üçüncü sırada yer almaktadır. Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türü ise demiryolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığı değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da önde sırada yer almaktadır. Karayolu taşımacılığının 2016 sonrası ithalattaki payı yaklaşık %4 seviyelerindedir. Türkiye'nin hem ithalatında hem de ihracatında son 10 yıllık dönem içerisinde demiryolu taşımacılığı ağırlık bazında %1'den az paya sahiptir. Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türü kısıtlı kapasite nedeniyle havayolu taşımacılığıdır.

Türkiye kuzeyden güneye Karadeniz ve Akdeniz ile batıdan doğuya Avrupa ve Asya arasında adeta bir köprü konumunda olan ve üç kıtanın -Avrupa, Asya ve Afrika- birleştiği yerde bulunan jeostratejik açıdan son derece önemli bir ülkedir. Bu açıdan bakıldığında, Türkiye, Kuzey Afrika ülkelerinden Orta Doğu'daki ülkeler, Asya ülkeleri, Karadeniz ve Kafkas ülkeleri, Balkan ülkeleri ve Avrupa ülkeleri için çok önemli bir uluslararası lojistik toplama ve aktarma merkezidir. Bu sebeple lojistik sektörü Türkiye ekonomisinin büyümesi ve kalkınması açısından oldukça önemlidir. Lojistik sektörünün Türkiye'de bu denli önemli olmasının altında yatan bir başka etken ise jeostratejik konumunun yanı sıra lojistik performans açısından hayati öneme sahip olan fiyat, kalite ve zaman rekabeti için gerekli olan faktörleri en hızlı biçimde ve en düşük maliyetle sağlayabilme potansiyeline sahip olan bir ülke olmasıdır. Özetle, Türkiye'de lojistik hizmetlerin ve dolayısıyla lojistik hizmet sektörünün gelişmesi için iki önemli sebep bulunmaktadır. Bunlardan biri, bulunduğu bölgede en büyük ekonomilerden biri olması nedeniyle dünya standartlarını karşılayabilecek nitelikte lojistik hizmet üretebilecek potansiyele sahip olmasıdır. Diğer sebep ise coğrafi konumu sayesinde daha hızlı ve daha makul maliyetlerle lojistik hizmetleri Asya, Avrupa ve Afrika kıtasındaki ülkelere sağlayabilir bir ülke olmasıdır (Cenker, 2006).

9. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK BİR SWOT ANALİZİ

Türkiye'deki lojistik sektörünün durumu incelenirken bu sektörün güçlü yönleri, zayıf yönleri, tehditleri ve fırsatları içeren SWOT analizini ortaya koymak ülkenin sektördeki başarısının ve etkinliğinin anlaşılması açısından yerinde bir çalışma olacaktır.

9.1. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Güçlü Yönleri

Türkiye, Asya ve Avrupa kıtaları arasında köprü görevi gören ve Afrika ve Asya

ülkelerine transit geçiş sağlayan bir ülke olmasından ötürü etrafındaki ülkelerde bulunan pazarlara dağıtım hizmeti verebilecek lojistik üs özelliğine sahip bir ülkedir. Ayrıca, dünyanın en önemli enerji hatları üzerinde bulunması yönüyle lojistik operasyonlar konusunda güçlü bir ülkedir. Lojistiğin en önemli unsuru olan karayolu taşımacılığında Avrupa'nın en büyük kamyon filolarına sahip olması ve karayolu taşımacılığında gerek tecrübe gerekse sermaye açısından gelişmiş olması Türkiye'yi karayolu taşımacılığında lider ülkelerden biri haline getirmektedir. Üç tarafının denizlerle çevrili olmasından ötürü Türkiye'nin limanlarının hareketli olması istihdam alanlarının artmasına olanak sağlarken aynı zamanda bu limanların günbegün gelişmesi ve denizyolu taşımacılığında yine öncü ülkelerden biri olmasına imkân sağlamaktadır. Türkiye coğrafi konumu açısından sahip olduğu avantajları ve her geçen gün büyüyen ekonomisi sayesinde yabancı sermayelerin yatırımını çekmekte ve yatırımcıların yatırım yapma konusunda rekabete giriştikleri bir ülke konumuna gelmiştir (Çokay, 2012).

9.2. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Zayıf Yönleri

Türkiye'deki lojistik sektörünün zayıf yönlerinin başında altyapısız ve plansız yapılan yatırımlar gelmektedir. Diğer bir sorun ise lojistik sektöründe yetişmiş ve eğitimli işgücü yetersizliği konusudur. Bunun temel sebebi sektörün ülkede yeni olması ve genellikle nitelikli elemanların yabancı sermayeli şirketlerde istihdam ediliyor olmasıdır. Türkiye'de yeni bir sektör olan lojistik sektöründe yaşanan altyapı eksikliği ve etkin kullanılmayan teknolojiden ötürü lojistik sektöründe sorunlar yaşanmaktadır. Ulaştırma konusunda yaşanan sorunların başında yatırım eksikliğinden kaynaklanan demiryollarındaki ağ uzunluklarının yetersiz ve bakımsız olması gelmektedir. Ayrıca kombine taşımacılığın yeteri kadar gelişmemesi ve sektörde yer alan nakliye firmalarının rekabet ediyor olması lojistik hizmet sağlayan büyük firmaları da olumsuz etkilemektedir. Akademik çalışmaların yeterli miktarda olmaması ve hukuk alanında gerek mevzuattan gerekse düzenlemelerdeki eksikliklerden kaynaklanan karışıklıklar ve ağır işleyen işlemler Türkiye'de lojistik sektörünün zayıf yönlerindedir. Öte yandan lojistik hizmetlerin gerçekleştirilmesi için gerekli olan araç, gereç ve ekipmanların yeterli sayıda olmaması Türkiye'nin lojistik sektöründe eksik kalma sebeplerinden biridir. Son olarak Türkiye'de depoların yeterli olmaması ve işletmelerin çok sık ve hızlı personel değişimi yapması lojistik sektörünün profesyonel işleyişi karşısında büyük bir engel oluşturmaktadır (Uçar, 2007).

9.3. Türkiye'de Lojistik Sektöründeki Fırsatlar

Türkiye'deki lojistik sektöründeki fırsatlardan biri sahip olduğu coğrafi konumdur. Ülkenin sahip olduğu demiryolları için gerekli olan yatırımlar yapılarak dün-

yanın en önemli yedi limanına bağlanması sağlandığında coğrafi konumu jeost-ratejik anlamda daha çok değer kazanacaktır. Bağlantı sağlanan bu limanlar ile uluslararası taşımanın yapılmasında adeta bir koridor görevi görerek taşımacılık konusunda önemli bir üs haline gelecektir (Yarmalı vd., 2013).

9.4. Türkiye’de Lojistik Sektöründeki Tehditler

Türkiye’de lojistik sektöründeki tehditlerin başında sektörün başarısı ve devamı için vazgeçilmez nitelikte olan strateji geliştirme ve modernleşme çalışmalarının yetersiz olması gelmektedir. Ayrıca son zamanlarda uygulanmaya başlanan katı şartlar içeren vize kurallarının olması, kasıt içeren cezaların varlığı lojistik hizmetlerin sürekliliğini olumsuz etkilemektedir. Bu açıdan bakıldığında Türkiye’deki lojistik sektörünün önündeki en büyük tehditin bürokrasi alanında yaşanan engellemelerden meydana geldiği ve bu sorunların giderilmesi için ciddi bir diplomatik girişime ihtiyaç duyulduğu söylenebilir (Tutar vd., 2009).

10. SONUÇ

Ülkelerin ekonomiler konusunda geleneksel ticaretten çok uluslararası ticaretin diğer bir ifade ile dış ticaretin son derece önemli olduğu bilindik bir gerçektir. Dış ticaret tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de özellikle ihracat faaliyetleri sayesinde ülkeye döviz girişi sağlaması yönüyle geleneksel ticarete nispeten daha fazla önem taşımaktadır. Uluslar ve ülkeler arasında kurulan ilişkiler, yapılan antlaşmalar ve iş birlikleri dış ticaret faaliyetlerinin gelişmesi ve ilerlemesi açısından çok önemlidir. Bu açıdan bakıldığında Türkiye’de dış ticaret faaliyetlerin başlaması ve ilerlemesi için diğer ülkelerle imzaladığı serbest ticaret antlaşmasının önemi anlaşılmaktadır.

Ülke ekonomilerinin kaderine yön verecek kadar önemli olan dış ticaretin gelişmesi, ilerlemesi ve çağın gereklerine uygun bir şekilde işleyebilmesi lojistik faaliyetlerin ve dolayısıyla da lojistik sektörünün gelişmesine bağlıdır. Türkiye Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birleşiminde kurulu bir ülke olması, üç yanının denizlerle çevrili olması ve dinamik bir genç nüfusa sahip olması nedeniyle lojistik sektörü için lider bir ülke olma potansiyelini bünyesinde barındırmaktadır. Lojistik sektörünün birçok ülkede olduğu gibi Türkiye’nin ekonomisi üzerinde de etkisi son derece büyüktür. Bu yüzden lojistik sektörünün gelişmesi ve dış ticaret faaliyetlerinin artması sağlanmalı ve buna bağlı olarak Türkiye ekonomisi alanında dünyanın önemli ülkeleri arasında yer almasının yolu açılmalıdır.

Türkiye’de lojistik sektörü, ülkenin bulunduğu coğrafi konumun ve sahip olduğu dinamik nüfusun avantajları yanında bir dizi sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu sorunların başında küresel rekabetin her alanda olduğu gibi uluslararası ticaret ve lojistik alanında da artış göstermesi, firmaların geleneksel ticaret mantığında ısrar

etmesi ve modernleşme çalışmalarında geri kalmaları gelmektedir. Lojistik sektörde gelişmek ve büyümek için her ne kadar maddi sermayeye ihtiyaç duyuluyor olsa da insan sermayesi de bu sektör için hayati bir öneme sahiptir. Bu açıdan bakıldığında düzgün bir şekilde yönetilmeyen müşteri ilişkileri, pazarlama, dağıtım ve hizmet gibi bir firma açısından profesyonelliğin ölçütü olan birimlerin iyi yönetilmemesi de lojistik sektörde karşılaşılan sorunlardandır. Türkiye’de lojistik faaliyetlerdeki talep ve işgücünün etkin kullanılmaması ve sektörde genel olarak finansal açıdan güçlü olmayan şirketlerin bulunması dünyadaki en önemli lojistik üs olma yolundaki engeller arasındadır. Ayrıca sektördeki firmaların yönetilirken aile şirketi prensibinin etkili olması firmaları profesyonellikten uzaklaştırmaktadır. Bu durum zaten kısıtlı olan nitelikli işgücü konusunda firmaların gelişmesini ve ilerlemesini iyiden iyiye zora sokmaktadır. Türkiye’de lojistik sektörünün hukuksal alanda karşılaştığı sorunlar ise gümrük ve ulaştırma ile ilgili ulusal veya uluslararası mevzuatların bilinmemesi, anlaşılabilmesi ve bu alanlarda yeterince bilgiye ve tecrübeye sahip olunmamasıdır.

Türkiye’nin lojistik üs olmasını engelleyen sorunlardan birinin de altyapı yetersizlikleri olduğu düşünülmektedir. Türkiye’de taşımacılıkta daha çok karayolunun kullanılması, demiryolu taşımacılığına gereken önemin verilmemesi ve limanların yetersizliği sektörün geri kalmasındaki sebeplerden bazılarıdır. Lojistik sektöründe karşılaşılan bu sorunların çözümü konusunda firmalar her geçen gün yabancı şirketlerin sektördeki bilgi ve tecrübe birikiminden faydalanarak iş birliklerini artırmaktadırlar. Zamanla Türkiye’deki firmalar bu iş birliklerinden amaçladıkları birikimi elde edip altyapı ve sektöre ilişkin eksikliklerini gidermeleri durumunda, Türkiye’nin en önemli lojistik üslerden biri olma yolundaki engeller kalkmış olacaktır. Lojistik sektörünün gelişmesi için lojistikle ilgili mevzuatlardaki düzenlemeler, çok taraflı olan ticari ilişki ve faaliyetlerin geliştirilmesi ve bu ilişkilerde maksimum fayda prensibi ile hareket edilmesi sorunların çözümü için oldukça önemlidir.

Özetle gerek coğrafi konumu gerekse sahip olduğu dinamik nüfusu yönünden lojistik sektörde önemli üs haline gelebilecek ve dünyada bu sektörde öncü olabilecek ender ülkelerden biri olan Türkiye’nin lojistik bir üs ve lider konumda bir ülke olması için öncelikle küresel lojistik ağlara ve bağlantılara sahip olması ve dünya ve ülke genelinde lojistik entegrasyonlara sahip olması, lojistik sektöründe planlama yaparak uygulamalarda bulunması, lojistik sektörü için modern anlamda standardizasyon ve sertifikasyon süreçleri geliştirmesi, lojistik konusunda sektörel anlamda verimliliği ve etkin yapıyı güçlendirmesi ve varlığını devam ettirmek için yatırımlar yapması, sektörde kalifiye insan yetiştirilmesi için gerekli olan bilgi ve beceri kaynaklarını sağlaması, lojistik sektörü için hayati önem taşıyan bilgi ve iletişim teknolojilerini yakından ve anlık takip etmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Adıgüzel G. (2011). *Lojistiğin dış ticaret üzerine etkileri ve türkiye örneği*, Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 166.
- Akçay, V. H. (2005). *Lojistikte demiryolu taşımacılığının önemi*, Yüksek lisans tezi (Basılmamış), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 165.
- Aktaş N. (2017). *Türk dış ticaret sistemi ve yapısının incelenmesi*, Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul, 168.
- Aslan N. ve Yörük D. (2008). Teori ve uygulamada dış ticaret hadleri ve kalkınma ilişkisi, *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, 25(2), 33-69.
- Çenker G. (2006). Türkiye ekonomisinin gelişmesinde lojistiğin rolü, Yüksek lisans tezi, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, 108.
- Çancı M. ve Erdal M. (2003). *Lojistik yönetimi*, İstanbul: UTİKAD Yayınları
- Çekerol G. S. ve Kurnaz N. (2011). Küresel kriz ekseninde lojistik sektörü ve rekabet analizi, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.25, 47-59.
- Çokay F. (2012). *Türkiyede lojistik sektörü ve sorunları*, Yüksek lisans tezi, Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.
- Emirkaçı Ö. (2015). Türkiye'de lojistik sektöründeki gelişmelerin dış ticaret üzerine etkileri', *I. Uluslararası Kafkasya- Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi Bildiri Kitabı*, Kars, 99-116.
- Erkan B. (2014). Türkiye'de lojistik sektörü ve rekabet gücü, *Kilis 7 Aralık Üniversitesi İİBF, ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM- UHAD)*, 1, 44-65.
- Gümüş S. (2013). Lojistik sektörünün türk ekonomisine katkıları ve bir araştırma, *Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi*, 1(3), 302-324.
- İşık E. (2009). *Türkiyede lojistik hizmetlerinin gelişiminin ihracat odaklı büyümeye etkileri*, Yüksek lisans tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 108.
- Kali R., Mendez F. ve Reyes J. (2007). trade structure and economic growth, *The Journal of International Trade & Development*, 16, 245-269.
- Karaca N. (2003). GATT'tan Dünya Ticaret Örgütü'ne, *Maliye Dergisi*, 144, 84-99
- Karaca O. ve Saatçioğlu C. (2013). Ulaştırma altyapısı ve bölgesel gelir farklılıkları: Türkiye için ampirik bir analiz, *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 1(1), 1-11
- Kaya A. Ş. (2003). *Lojistik şirketlerinin organizasyon yapıları*, Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 137.
- Keskin H. (2008). *Lojistik tedarik zinciri yönetimi geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği*, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım
- Koban, E. ve Keser Yıldırım H. (2010). *Dış ticaretle lojistik*, Bursa, Ekin Yayınevi
- Koca M., (2021). Lojistik sektörünün dış ticaret gelişimi üzerine etkisinin incelenmesi: Türkiye örneği, *Mersin Üniversitesi, Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 40-62.
- Lambert D. M., Stock J. R. ve Ellram L. M. (1998). *Fundamentals of logistics management*, New York: The Mc Graw Hill Companies,
- Logistics World (1998). 'What is Logistics?' <http://www.logisticsworld.com/logistics.htm> 07.06.2021
- MFA(2021). Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Dünya Ticaret Örgütü, https://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu__dto_.tr.mfa#:~:text=%C3%9Ckemiz%20Uruguay%20Round%20sonunda%20Marake%C5%9F,anla%C5%9Fmalar%C4%B1nda%20%C3%B6ng%C3%B6r%C3%BClen%20taahh%C3%BCtlerini%20yerine%20getirmi%C5%9Ftir. Erişim Tarihi: 05.06.2021
- OAİB (2021). Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri, 'Bir İş adamı Neden İhracat Yapmalıdır? İhracat Yapmanın Firma İçin Faydaları ya da Riskleri Nelerdir?' <https://oaib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-sikca-sorulan-sorular-bir-isadami-neden-ihracat-yapmalıdır-ihracat-yapmanin-firma-icin-faydaları-nelerdir.html> Erişim Tarihi: 07.06.2021
- Oğuz İ. H. ve Oğuz D. (2019). Türkiye ekonomisine lojistik, *Gaziantep Üniversitesi İİBF Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi*.
- Orhan O. Z. (2003). Dünya'da ve Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi, İstanbul: İTO Yayınları,

- Öztürk N. (2009). Dış ticaret kuram politika uygulama, Ankara: Palme Yayıncılık.
- Şerefli M. (2016). Dış ticaretin ekonomik büyüme üzerine etkisi: Türkiye örneği, *Kastamonu Üniversitesi İİBF Dergisi*, 13, 136-143.
- Tanyaş M. (2006). Türkiye lojistik sektörü için strateji ve çözüm önerileri, Ankara Atılım Üniversitesi Sunumu, Sunu No: 18.
- Tanyaş M. (2011), lojistik temel kavramlar (lojistiğe giriş), Mersin: Mersin Çağ Üniversitesi Yayınları No: 17 İİBF Yayınları No: 5
- Tutar E., Tutar F., ve Yetişen H. (2009). Türkiye'de lojistik sektörünün gelişmişlik düzeyinin seçilmiş AB ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile karşılaştırmalı analizi, *Karamanoglu Mehmet Bey Üniversitesi, İİBF Dergisi*, 2, 190-216
- Uçar A. (2007). Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi ve sorunları, Yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Ülgen G. (2004). İktisat bilimine giriş, İstanbul: Der Yayınları,
- Yarmalı H. Ö., Baykara M. ve Şen Y.S. (2013). müsiad lojistik sektör raporu (Rapor No: 87), İstanbul, 112
- Yılmaz M. L., (2013). Güvenlik kavramında yeni bir boyut; ekonomi güvenliği, Türkiye ne kadar güvende?, Stratejik düşünce enstitüsü, SDE Rapor, Ekonomi Programı Koordinatörlüğü