



LOJİSTİK SEKTÖR RAPORU 2013



MÜSTAKİL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ
Sütlüce Mah. İmrahor Cad. No: 28 34445 Beyoğlu-İSTANBUL
Tel: +90 212 222 04 06 Faks: +90 212 210 50 82
www.musiad.org.tr / musiad@musiad.org.tr

MÜSİAD Araştırma Raporları: 87

Lojistik Sektör Raporu 2013

Hazırlayan

Hasan Özgür Yarmalı
Murat Baykara
Yasin Serhat Şen

Baskı ve Cilt

Mavi Ofset
BASIM YAYIN TIC. SAN. LTD. ŞTİ.

Organize Sanayi Bölgesi Cumhuriyet Cad. No: 42
Sinpaş İş Modern İş Merkezi B Blok 22-23 Başakşehir - İSTANBUL
Tel: (0212) 549 25 30 Fax: (0212) 549 26 84
www.maviofset.com

Yayına Hazırlayan

Yavuz Türk

Grafik Tasarım

Serdar Canlı

Basım Yeri ve Tarihi

İstanbul, Aralık 2013

ISBN 978-605-4383-33-7

©2013. Her türlü yayın hakkı MÜSİAD'a aittir. MÜSİAD'dan izin almak veya MÜSİAD kaynak gösterilmek suretiyle telif mevzuatı çerçevesinde alıntı yapılabilir.

İÇİNDEKİLER

TABLolar	6
ŞEKİLLER	7
BAŞKANDAN	9
SUNUŞ	11
YÖNETİCİ ÖZETİ	13

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ	15
1.1. LOJİSTİK NEDİR?	15
1.2. LOJİSTİKTEKİ BAZI KAVRAMLAR	16
1.2.1. Üretim Öncesi Lojistik	16
1.2.2. Üretim Lojistiği	16
1.2.3. Üretim Sonrası Lojistik	16
1.2.4. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı	16
1.2.5. 3 PL (Üçüncü Parti Lojistik)	17
1.2.6. LLP (Lead Logistics Provider)	17
1.2.7. Tedarik Zinciri Yönetimi	17
1.2.8. Return Lojistik (Geri Dönüş Lojistiği)	18
1.3. LOJİSTİĞİN ALANLARI	18
1.3.1. Taşımacılık	18
1.3.1.1. Karayolu Taşımacılığı	18
1.3.1.2. Denizyolu Taşımacılığı	19
1.3.1.3. Havayolu Taşımacılığı	19
1.3.1.4. Demiryolu Taşımacılığı	19
1.3.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı	19
1.3.1.6. Kombine Taşımacılık	19
1.3.2. Depolama	20
1.3.3. Gümrükleme	20
1.3.4. Ambalajlama	21
1.4. LOJİSTİĞİN ÖNEMİ	21
1.5. LOJİSTİĞİN TARİHÇESİ	21

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYA EKONOMİSİ VE LOJİSTİK	23
2.1. DÜNYA EKONOMİSİ	23
2.1.1. Dünya Ekonomisine İlişkin Temel Göstergeler	27
2.1.1.1. Büyüme	27
2.1.1.2. Mal ve Ticaret Hacmi	29

2.1.1.3. Enflasyon	31
2.1.1.4. İşsizlik	33
2.2. DÜNYA EKONOMİSİNDE LOJİSTİĞİN YERİ	34
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİSİ VE LOJİSTİK	43
3.1. AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİSİ	43
3.2. AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİSİNDE LOJİSTİĞİN YERİ	51
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	
TÜRKİYE EKONOMİSİ	59
4.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ	59
4.2. TÜRKİYE EKONOMİSİNDE LOJİSTİĞİN YERİ	63
BEŞİNCİ BÖLÜM	
TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜ	67
5.1. STRATEJİK KONUM	68
5.2. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI	70
5.3. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI	72
5.4. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI	73
5.5. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI	75
5.6. BORU HATTI TAŞIMACILIĞI	76
5.7. KOMBİNE TAŞIMACILIK	77
5.8. RO-RO TAŞIMACILIĞI	78
5.9. DEPO VE ANTREPOLAR	78
ALTINCI BÖLÜM	
TÜRKİYE'NİN 2023 HEDEFLERİ VE LOJİSTİĞİN ÖNEMİ	81
YEDİNCİ BÖLÜM	
TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	85
SEKİZİNCİ BÖLÜM	
LOJİSTİKTE TOPLAM KALİTE YÖNETİMİ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE ÖRNEK BİR KALİTE ÇALIŞMASI	91
8.1. HATA TÜRLERİ ETKİLERİ ANALİZİ (HTEA)	92
8.2. HATA TÜRÜ VE ETKİLERİ ANALİZİNİN ÖNEMİ	94
8.3. HATA TÜRÜ VE ETKİLERİ ANALİZİNİN AMAÇLARI	96
8.4. HATA TÜRÜ VE ETKİLERİ ANALİZİNİN SAĞLADIĞI FAYDALAR	97

8.5.HATA TÜRÜ VE ETKİLERİ ANALİZİ ÜZERİNE	
BİR ÖRNEK UYGULAMA	98
8.5.1. İncelemeye Alınan Süreç	98
8.5.2. Parsiyel Taşımacılık Sürecinde HTEA Uygulaması	100
8.5.2.1. Şiddet Derecelendirmesi	101
8.5.2.2. Olasılık Derecelendirmesi	101
8.5.2.3. Keşfedilebilirlik Derecelendirmesi	102
8.5.2.4. Risk Öncelik Sayısının Hesaplanması	102
8.5.2.5. Mevcut Durum Risk Analizi	103
8.5.2.6. Düzeltici Önlemler	103
DOKUZUNCU BÖLÜM	
SONUÇ VE ÖNERİLER	105
KAYNAKLAR	107

TABLolar

Tablo 1.1. Yollara Göre İhracat ve İthalat (ABD Doları)	21
Tablo 2.1. Dünya, Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Büyüme Oranı (%)	27
Tablo 2.2. Dünya Mal ve Hizmet Ticaret Hacmi (%)	30
Tablo 2.3. Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama) (%)	32
Tablo 2.4. İşsizlik Oranı (%)	34
Tablo 3.1. Cari Fiyatlarla GSYİH (Milyar Dolar) ve Kişi Başına GSYİH (Dolar).....	46
Tablo 4.1. Satış Cinsine Göre Yol Ağı (Km.)	64
Tablo 4.2. 2002-2012 Yılları Arasındaki Bölünmüş Yollar	65
Tablo 4.3. 2003-2012 Yılları Arasındaki Tek Yollar	65
Tablo 4.4. Ulaştırma Altyapısı	66
Tablo 8.1. Hataların Önlenmesinde Eski ve Yeni Düşünce Şekilleri	93
Tablo 8.2. Şiddet Derecelendirmesi	101
Tablo 8.3. Olasılık Derecelendirmesi	101
Tablo 8.4. Keşfedilebilirlik Derecelendirmesi	103
Tablo 8.5. Mevcut Durum Risk Analizi	103
Tablo 8.6. Analiz Sonuçları	104

ŞEKİLLER

Şekil 1.1.	Üretim Lojistiği Aşamaları	16
Şekil 1.2.	Taşıma Şekli ve Yükün Ağırlığı Masraf İlişkisi	20
Şekil 2.1.	Dünya, Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Büyüme Oranı (%)	24
Şekil 2.2.	Dünya Mal ve Hizmet Ticaret Hacmi (%)	29
Şekil 2.3.	Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama) (%)	31
Şekil 2.4.	İşsizlik Oranı (%)	33
Şekil 2.5.	Risk Radarı	36
Şekil 3.1.	AB'nin Yıllık Harcamaları	46
Şekil 3.2.	Avrupa Birliği Ülkelerinde Büyüme Oranları, 2006-2011	48
Şekil 3.3.	Avrupa'nın Demiryolları Haritası	52
Şekil 3.4.	Avrupa Lojistik Bölge ve Kümeleri	53
Şekil 4.1.	Yabancı Sermayeli Şirket Sayısı	60
Şekil 4.2.	Yıllık Ortalama Reel GSYİH Büyümesi (%) 2002-2011	62
Şekil 4.3.	Kişi Başına Düşen GSYİH - Cari Fiyatlar (ABD doları)	63
Şekil 4.4.	İşgücü (milyon kişi) - 2011	63
Şekil 4.5.	Bölünmüş Yol Yapım Çalışmaları	64
Şekil 5.1.	Türkiye'nin Lojistik Üssü Olma Potansiyeli	70
Şekil 5.2.	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Ağı	71
Şekil 5.3.	Demiryolu Taşımacılığı Ağı	73
Şekil 5.4.	Türkiye'de Kamu ve Özel Sektör Tarafından İşletilen Belli Başlı Limanlar	74
Şekil 5.5.	Mevcut Doğalgaz İletim ve Dağıtım Kanalları	77
Şekil 5.6.	Türkiye'de Bulunan Antrepoların İllere Göre Dağılımı	80
Şekil 6.1.	Türk Lojistik Sektörü SWOT Analizi	83
Şekil 8.1.	Kalite Sistemleri İçerisinde HTEA'nın Yeri	95
Şekil 8.2.	Parsiyel Taşımacılıkta Süreç	99

BAŞKANDAN

Ulusların kalkınmasında ticari faaliyetlerinin önemi büyüktür. Tarım toplumlarında basit mal değişimleri ile başlayan faaliyetler, sanayi toplumunda farklı alanlarda uzmanlaşmış firmaların birbirlerinden mal ve hizmet alımları ile devam etmiştir. Günümüzde gelişmiş ülkeler üretim faaliyetlerini, maliyetlerin ucuz olduğu, gelişmekte olan veya az gelişmiş bölgelere kaydırmaktadır. Tarım toplumundan hizmet toplumuna yaşanan bu evrimleşme süreci beraberinde lojistik faaliyetlerin gelişmesine yol açmıştır.

Tedarik ve müşteri ağlarının gittikçe iç içe geçmesi ile lojistik sektörü, dünya GSYH'sinden aldığı payı yıldan yıla arttırmaktadır. Dünya GSYH'si son beş yılda ortalama yüzde 4-5 civarında bir artış sergilerken; lojistik iş potansiyeli yüzde 20'ye yakın düzeyde büyümektedir. Böylelikle, dünya genelinde lojistik sektör potansiyeli 2004 yılında 4 trilyon dolar seviyesindeyken; mevcut durumda 7 trilyon dolarlık bir pazar hacmine ulaşmıştır. Sektörün gelişimi, Türkiye özelinde de benzer bir trendi göstermektedir. Türkiye'nin büyümesi ve dış ticaretindeki artışa paralel olarak lojistik sektörünün GSYH içerisindeki payı artmakta ve 2013 yılı için 30 milyar dolarlık bir pazara ulaştığı hesap edilmektedir.

Bilindiği gibi, “küreselleşen dünya” tabiri epeydir gündelik konuşmalarımızda kendine yer bulmaktadır. Sonuçta, yaşadığımız çağın üretim ve tüketim süreçleri tümüyle küresel bir biçime dönüştüğü için böyle olması da doğaldır. Bugün satın

aldığımız birçok ürünün tasarımı bir ülkede yapılmakta, üretim çoğunlukla işçilik maliyetlerinin düşük olduğu dünyanın başka bir ucunda gerçekleştirilmekte ve üretilen ürünler tüm dünyaya gönderilmektedir. Kısacası hem tedarikçiler hem de müşteriler dünyanın herhangi bir yerinde olabilmektedir.

Günümüzde lojistik faaliyetlerin doğru bir şekilde belirlenmesi ve analiz edilmesi, rekabet gücünün temel bileşeni olan maliyet üstünlüğünü sağlamada önemli bir argüman haline gelmiştir. Lojistik faaliyet ve bunların müşteriye, ürüne ya da tedarik zincirlerine göre katkı payı analizlerinin işletmeler için önemi gün geçtikçe artmaktadır.

Lojistik faaliyetlerinin sadece taşımacılıktan ibaret olmadığını işletmeler tarafından anlaşılmasına başlanması ve rekabet üstünlüğü kurma stratejileri içerisinde lojistik yöntemlerin de kendisine yer bulmaya başlaması lojistik kendisinin de yapısal olarak değişmesini sağlamıştır. Bu değişim, pek çok yeni lojistik yaklaşımının ortaya çıkmasına neden olmuştur. MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulumuz da, yoğun emekler sonucu hazırladığı bu çalışmada hem lojistik sektörünün bugünden baktığında bir analizini yapmaya çalışmış hem de ortaya çıkan bu yeni yaklaşımları incelemiştir.

Rapormuzun hazırlanmasında emeği geçen Lojistik Sektör Kurulu Başkanımız Murat Baykara'ya, Lojistik Sektör Kurulu Başkan Yardımcısı Hasan Özgür Yarmalı'ya ve Yasin Serhat Şen Bey'e teşekkür ediyor, bu vesileyle çalışmanın hem sektörümüz hem MÜSİAD ve hem de ülkemiz adına hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Nail Olpak

Genel Başkan

MÜSİAD

SUNUŞ

Teknolojik gelişmeye paralel olarak artan hız nedeniyle sürekli bir değişim ve dönüşüm içindeyiz. Değişimin süreklilik arz ettiği dünyamızda ise lojistiğe ve verimli bir lojistik yönetimine duyulan gereksinim de aynı hızla artmaktadır.

Bir ülkenin gelişimi için olmazsa olmaz şart; yatırım, ticaret ve ulaşım zincirinin sağlıklı çalışmasıdır. Bilindiği üzere, sürdürülebilir kalkınma buna bağlıdır. Yurdun her tarafında aynı seviyede ulaşım ve haberleşme altyapısının sağlanması, zenginlik merkezlerinin ülkenin her tarafına yayılması ülke sanayisinin gelişmesinde büyük öneme sahiptir. Ülke ekonomisinin bölgeleri ile bütünleşmiş biçimde gelişmesi ve büyümesi ancak gelişmiş ulaşım altyapısıyla mümkün olur. Ülke ekonomisini bir vücuda benzetecek olursak; ulaşım ağları ülkenin damarları, lojistik köyler ve merkezler de bu vücudun kalbi gibidir. Dolayısıyla ekonomi, ancak ulaştırma politikalarının, sanayi politikalarını desteklemesi ile gelişir ve büyür.

Teknoloji ve sanayi üretiminde yaşanan hızlı gelişmeler, küreselleşme, ülkelerin karşılıklı olarak birbirlerine bağımlı hale gelmesi, uluslararası finans ve ticaret sisteminin serbestleşmesi, iş yapma biçimlerini de değiştirmekte, küresel pazar koşulları ve yoğun rekabet ortamında sürdürülebilir kalkınma ve rekabet avantajının sağlanabilmesi için, ürün ve hizmetlerin hızlı, ekonomik ve güvenli bir şekilde hedef kitleye ulaştırılmasını zorunlu kılmaktadır. Hizmet sektörünün önemli bir alt kolu olan lojistik ve ulaşım sektörleri de bu yüzden daha da önem kazanmaktadır. Bu

bağlamda, lojistik sektörü dünyada son kırk yıl içerisinde en fazla değişiklik gösteren ve gelişen sektörlerin başında gelmektedir. Diğer endüstrilerle karşılaştırıldığı zaman daha genç ve daha dinamik bir yapıya sahip olan lojistik endüstrisine işletmeler tarafından verilen önem bu nedenlerle her geçen gün artmaktadır.

Ülkemizin tüm sektörlerdeki üretim ve ihracat hedeflerine ve bilhassa 2023 Vizyonu hedeflerine ulaşabilmesi, lojistik altyapısını doğru ve verimli bir şekilde planlaması ve yönetmesi ile mümkün olabilecektir. Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Türkiye; coğrafi, kültürel ve ekonomik olarak adeta bir köprü niteliğindeki stratejik konumu, sahip olduğu bilgi birikimi, büyüyen ekonomisi ve dış ticaret hacmi ile lojistik üs olmak için gerekli olan her türlü potansiyele sahiptir.

MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu, üyelerin iş hacimlerini artırıcı, birbirleri ile olan ilişkilerini güçlendirici, üyelerinin ticari hayata bakışlarına yön veren, sektörün sorunlarının tespiti ve bu sorunların çözümüne yönelik gerek kendi kurullarınca gerekse de üniversiteler, diğer sektörel dernekler ve kamu kurum ve kuruluşları ile işbirliği içinde çalışmalarına tüm hızıyla devam etmektedir. Elinizdeki rapor da yapılan mütevazı çalışmalardan biridir. Bu vesileyle, raporumuzun tüm lojistik sektörümüz ve ülkemiz için hayırlara vesile olmasını temenni ederim.

Murat Baykara

MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu Başkanı

YÖNETİCİ ÖZETİ

Lojistik, her geçen gün önemi artan ve bu önemle ticaretin temel taşı olarak gözüme çarpıyor. Gelişen ve değişen dünyada bu temel taşın önemi herkes tarafından daha iyi anlaşılır hale geliyor. Özellikle ülkemizde bu önem ile değişimlerle birlikte lojistikte ciddi yatırımlar yapılıyor. Double yollar, hızlı trenler, üçüncü köprü, Marmaray bu yatırımlara örnek olarak gösterebileceğimiz çalışmalardan sadece birkaçı. Ancak, her ne kadar lojistik konularıyla ilgili ciddi yatırımlar yapılsa da, bu konuya özel bir önem verilse de; üç tarafı denizlerle çevrili, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan bir köprü konumuna sahip ülkemizde halen daha lojistiğin tek bir yerden yönetilmemesi ve ülkemizin kendisine ait bir lojistik master planının olmaması, lojistik sektörünün ilerlemesinin hızını kesiyor. Bu nedenle ülkemizin; gerek özel, gerekse kamu sektörünü tek elden yönlendirmek suretiyle kurumlar arası koordinasyonu sağlayacak bir kamu biriminin oluşturulması gerekiyor. Bizler MÜSİAD ailesinin lojistik sektör kurulu fertleri olarak böyle bir oluşuma her türlü desteği vermeye hazır olduğumuzu belirtmek istiyoruz. Raporumuzda yer alan gösterge ve açıklamalarında bu görüşümüzü destekler nitelikte olduğunu düşünüyoruz.

Bu sene oluşturduğumuz raporumuz, diğer senelerdeki raporlardan biraz farklı olarak, içeriğinde akademik birtakım çalışmaları da bulunduruyor. Sürekli olarak dilimizden düşmeyen lojistik teriminin anlamı ve tarihçesi gibi konular; lojistikte kalite yönetimiyle ilgili örnek bir akademik çalışma; İstanbul gibi büyük bir şehirde

yaşanan lojistik sorunu ve çözüm önerisi raporumuzda detaylarıyla işlendi. Ayrıca Yasin Serhat Şen'in yoğun çalışmaları ve akademik araştırmaları sonucu raporumuzda kaynakları da gösterilmek suretiyle kitap, makale, tez, internet sitesi ve sektörel yayınlardan da çeşitli alıntılar yapıldı.

Eserin hazırlanma sürecinde özellikle akademik anlamda vermiş olduğu destekten dolayı değerli dostum Yasin Serhat Şen'e ve yardımcılığını yapmaktan dolayı büyük onur duyduğum değerli büyüğüm MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu Başkanımız Murat Baykara'ya teşekkürlerimi sunar, raporumuzun MÜSİAD ve lojistik sektörüne katkı sağlamasını temenni ederim.

Hasan Özgür Yarmalı

MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu

Başkan Yardımcısı

Birinci Bölüm

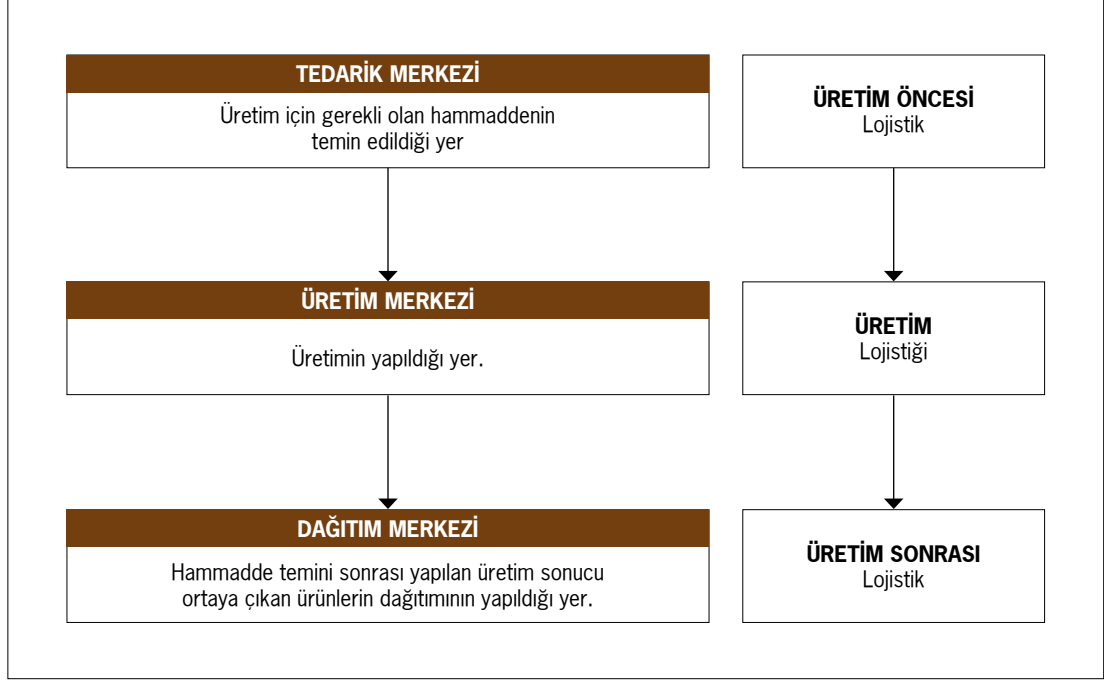
LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1.1. LOJİSTİK NEDİR?

Lojistik; bir ürünün ilk üreticiden son tüketiciye kadar olan nakliye, depolama, gümrükleme, ambalajlama, dağıtım gibi tüm süreçlerini ifade eder. Bir başka tanımla lojistik; doğru ürünü, doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru şekilde, doğru kalitede, rekabetçi bir fiyatla sağlamaktır. Dünyanın en büyük lojistik organizasyonu olan Tedarik Zinciri Uzmanları Konseyi'nin (Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP) tanımıyla lojistik; "Müşterinin ihtiyaçları doğrultusunda hizmetler de dahil olmak üzere tüm ürünlerin ve ilgili bilgilerin çıkış noktasından varış noktasına kadar etkili ve verimli bir biçimde taşınması ve depolanması için gerekli prosedürleri planlama, uygulama ve denetleme sürecidir. Bu tanıma içe doğru, dışa doğru, dahili ve harici hareketler dahildir." [1] Bu açıklamalardan yola çıkarak etrafımızda gördüğümüz tüm ürünlerde lojistikten söz etmemiz mümkündür; fırından alınan ekmekte (unun depolanması lojistiğin bir parçasıdır), gazete bayisinden alınan bir dergide (derginin ve gazetelerin tüm yurt çapındaki bayilere ulaşması için yapılan iç nakliye dağıtımı lojistiğin bir parçasıdır), mağazadan aldığınız gömlekte (yurtdışından alınan ipliğin gümrüklemesinin yapılması lojistiğin bir parçasıdır)... Kısacası lojistik, hayatımızın istisnasız her alanında yer alan son derece önemli bir unsurdur.

1.2. LOJİSTİKTEKİ BAZI KAVRAMLAR

Şekil 1.1. Üretim Lojistiği Aşamaları



1.2.1. Üretim Öncesi Lojistik

Şekil 1.1’de yer alan üretim safhasına kadar olan lojistik süreçlerin tamamına verilen addır.

1.2.2. Üretim Lojistiği

Şekil 1.1’de yer alan üretim tesisi içinde gerçekleşen lojistik aktiviteler bütünüdür.

1.2.3. Üretim Sonrası Lojistik

Şekil 1.1’de yer alan üretim tamamlandıktan sonraki lojistik süreçlerin tamamıdır.

1.2.4. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı

Maliyet veya verimlilik gibi çeşitli sebeplerle firmaların lojistik faaliyetlerinin tamamını veya bir kısmını bu konuda uzmanlaşmış firmalara vermeleridir. Mesela yurtiçi ve yurtdışı sevkiyatları olan bir firma, kendisine ait bir gemi olmasını ve bu gemi ile uluslararası deniz nakliyesini gerçekleştirmek istemez mi? Veya Türkiye’nin her şehrine aynı gün içinde dağıtım yapacak bir iç nakliye firmasına sahip olup bu

firma ile iç dağıtım işlerini yapmak istemez mi? Bu sorunun cevabı ne olursa olsun, cevabı belli olan bir şey vardır ki, o da; her firmanın uluslararası deniz nakliyesini gerçekleştirebileceği bir gemisinin olmayacağı, yine aynı şekilde, her firmanın Türkiye'nin her şehrine aynı gün içinde dağıtım yapacak bir iç nakliye firmasına sahip olmayacağıdır. İşte böyle bir durumda sadece istek değil, aynı zamanda maliyet ve verimlilik gibi nedenlerden dolayı firmalar lojistik faaliyetlerinin bir kısmını veya tamamını, konusunda uzmanlaşmış firmalara devretmekte ve bunun adına da “lojistikte dış kaynak kullanımı” denmektedir. Bu şekilde hareket eden bir firma, kendi esas işine konsantre olarak şirket içi verimliliği de arttırmaktadır.

1.2.5. 3 PL (Üçüncü Parti Lojistik)

Lojistikte dış kaynak kullanımındaki sürece verilen isme “3PL” denilir. Bu kavramı biraz daha anlaşılır hale getirmek için niçin 3 sayısının kullanıldığını ifade etmekte fayda var: Burada birinci olan gönderici, ikinci olan alıcı, üçüncü olan ise her iki firma arasında köprü vazifesi gören konusunda uzmanlaşmış lojistik firmasıdır. İşte maliyet ve verimlilik gibi nedenlerle lojistik işinin bir kısmının veya tamamının devredildiği yer üçüncü şirkettir ve bu nedenle ismi 3PL'dir. Mesela gönderici X firması, alıcı Y firmasıdır. X firmasının Y firmasına göndereceği ürünlerin nakliyesini Z firması yapıyordur. Burada bahsi geçen Z firması, X ve Y firmalarının haricinde üçüncü bir firmadır ve bu sebeple bu işlemde 3 PL'in varlığından söz edilir.

1.2.6. LLP (Lead Logistics Provider)

Az önce tanımını yapmış olduğumuz 3PL'in bir sonraki aşamasına verilen isimdir. Konuya bir örnek ile kısaca değinmek gerekirse; bir şirket dış ticaret departmanındaki bir çalışanı tarafından nakliye ve depolama gibi işlerini üçüncü bir şirkete devrediyorsa buna 3PL, bu işleri yapan firmanın çalışan veya çalışanlarını kendi bünyesine katarak bütün lojistik süreçleri bu kişi veya kişilere yaptırıyorsa LLP denilir. Bir başka tanımla LLP, az önce 3 PL'de verilen örnekte yer alan Z firmasının çalışan veya çalışanlarını, X firmasının kendi bünyesine katarak lojistik işlemleri yaptırmasıdır.

1.2.7. Tedarik Zinciri Yönetimi

Lojistikte yer alan sürecin, bütün şirket aktivitelerini kapsayacak şekilde organize edilerek daha ileri aşamalara götürülmesine tedarik zinciri yönetimi denir. Bir diğer deyişle, tedarik zinciri yönetimi; lojistiği içine alan daha geniş bir kavram olup, esas itibarıyla lojistiğin şirketin diğer süreçleriyle olan ilişkilerini koordine eden bir süreçtir. “Tedarik Zinciri, bir ürünün hammadde olarak var oluşundan malın

tüketiciye ulaştırılmasından sonraki faaliyetlerine kadar hareket ettiği zincirdeki tedarikçi, imalatçı, nakliye, depolama, satış, satış sonrası hizmet dâhil tüm firmaları kapsar. Bu zincirdeki işleyişin, bağımlılık anlayışı içerisinde ve ilişki yönetimiyle düzenlenmesi Tedarik Zinciri Yönetimi adını alır”. [2]

1.2.8. Return Lojistik (Geri Dönüş Lojistiği)

Lojistiği; bir hammaddenin ürün hale getirilip nihai tüketiciye kadar olan ulaşım süreci olarak tanımlayacak olursak, geri dönüş lojistiğini de; bu sürecin tam aksine doğru işleyen bir aktiviteler bütünü olarak görebiliriz. Geri dönüş lojistiği, “Hasarlı, defolu ve ömrünü tamamlamış ürünlerin tamir, bakım, ayrıştırma veya yok etme amacıyla tedarik zinciri içerisinde aksi yönde hareket etmesidir.” [3] Belediyelerin cam şişeleri, plastik malzemeleri apartmanların önündeki çöp konteynerlerinden alıp, çöp atık tesislerine toplamaları ve geri dönüşüm yerlerine göndererek yeniden işlenip kullanılabilir hale getirmelerine; tamir edilemeyecek durumda bozuk veya defolu olan bir ürünün nihai tüketiciden alınarak gerekli ayrıştırmadan sonra ilk nokta olan hammadde işleme tesisine kadar yönlendirilmesine geri dönüş lojistiği denir.

1.3. LOJİSTİĞİN ALANLARI

Lojistik; nakliye, depolama, gümrükleme, ambalajlama, satın alma, müşteri hizmetleri, stok yönetimi vb. gibi birçok alanı kapsasa da en önemli olan ve üzerinde ayrıca durulması gereken noktalar aşağıdaki şekildedir:

1.3.1. Taşımacılık

“Taşımacılık; müşteri ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla üretilen malların, ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlerine zamanında ulaştırılmasıdır.” [4] Lojistiğin en önemli alanlarından birini oluşturan taşımacılık, küreselleşen günümüz dünyasında gitgide önemli bir hale gelmiştir. Taşımacılık, ulusal ve uluslararası olarak yapılmakta ve kullanılan vasıtaya göre kendi arasında sınıflara ayrılmaktadır: [5]

1.3.1.1. Karayolu Taşımacılığı

“Karayolu taşımacılığı; yük, eşya ve insanların karayolu taşıtları ile taşınması olarak tanımlanabilmektedir.” [6] Kısa mesafeli nakliyelerde ve ağır ürünlerde efektif olarak değerlendirilen karayolu taşıması, diğer taşıma şekillerine göre daha esnek, çok yönlü kullanıma açık ve ağır ürünlerin taşınmasında maliyeti oldukça uygundur.

1.3.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Transit sürenin önemli olmadığı, uzun mesafeli ve ağır ürünlerin taşınmasında tercih edilen denizyolu taşımacılığı, bu alandaki en ucuz taşıma şeklidir. Aslında taşımacılık türleri arasında nehirlerde, iç denizlerde, göllerde yapılan su yolu taşımacılığı da vardır; ancak fazla detaya inmeden yüzeysel olarak konuyu geçmek ve tanımlarda net olmak adına burada özellikle “denizyolu taşımacılığı” ifadesi kullanılmıştır.

1.3.1.3. Havayolu Taşımacılığı

Transit sürenin önemli olduğu, uzun mesafeli ve hafif ürünlerin taşınmasında tercih edilen havayolu taşımacılığı, en pahalı taşıma şeklidir.

1.3.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Transit sürenin önemli olmadığı, uzun mesafeli ve ağır ürünlerin taşınmasında tercih edilen demiryolu taşımacılığı, denizyolundan daha kısa transit süreye sahip olmakla birlikte, maliyet açısından ise genellikle denizyolu ile karayolu taşıması arasındadır.

1.3.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Doğalgaz, su, petrol gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir taşıma şeklidir. Kullanılmış olduğumuz suyun barajlardan boru hatlarıyla evlerimize ulaşmasını, Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattını bu taşımacılık şekline örnek olarak gösterebiliriz.

1.3.1.6. Kombine Taşımacılık

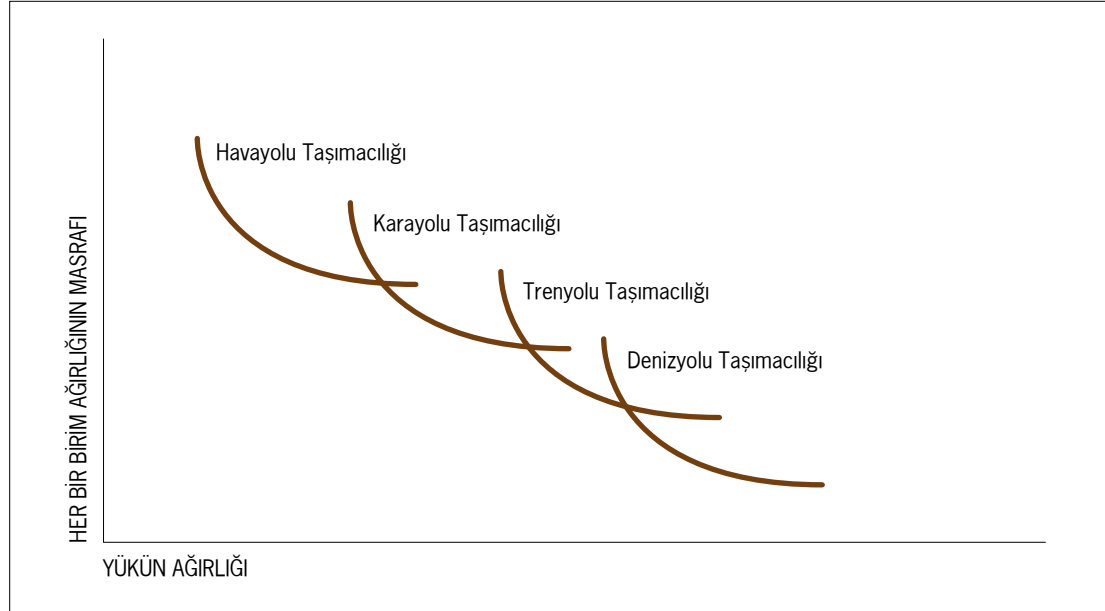
Yukarıda sayılan taşıma şekillerinden en az ikisinin tek bir operasyonda kullanıldığı taşıma şeklidir. İstanbul’dan Almanya’ya giden bir tırın Avusturya’yı geçerken treni kullanması kombine taşımacılık için verilebilecek örneklerdendir.

Yukarıda izah edilen taşıma şekillerinin seçiminde, transit süre ve maliyet başta olmak üzere ürünün taşınmasına yönelik tüm indikasyonların dikkatle değerlendirilmesi gerekir. Mesela İstanbul’dan Bulgaristan Burgaz’a gönderilmesi düşünülen 20 tonluk bir ürünün nakliyesinde en efektif taşıma şekli karayoludur. Çünkü ilgili yere direkt bir denizyolu servisi bulunmamaktadır, havayolu nakliyesi çok çok pahalıdır, demiryolu servisi ise birçok aktarma nedeniyle tercih edilmez, boru hattı taşımacılığı ise işin mahiyeti dolayısıyla zaten düşünülemez bile. Benzer şekilde, eğer ki transit süre olarak aciliyet yoksa 15 tonluk bir ürünün ABD’ye nakli için de-

nizyolu taşımacılık modunun tercih edilmesi kadar doğal bir durum olamaz. Diğer taraftan, bir gün içinde Frankfurt'ta olması gereken 300 kg ağırlığında bir ürünün tek taşıma şekli ise havayolu taşımacılığıdır. Transit süre olarak denizyolu kadar uzun bir zamandan ziyade, biraz daha hızlı bir zaman zarfında teslimatı öngörülen ve karayolundan daha az maliyetli olması planlanan, 24 tonluk Köln ihracat sevkiyatında tercih edilmesi gereken taşıma şekli ise demiryolu taşımacılığıdır.

Taşıma şekli ve yükün ağırlığı arasındaki masraf ilişkisini aşağıdaki tablodan da görebiliriz:

Şekil 1.2. Taşıma Şekli ve Yükün Ağırlığı Masraf İlişkisi



1.3.2. Depolama

Depolama kendi arasında gümrüklü ve gümrüksüz depolama şeklinde ikiye ayrılır. Serbest depolama olarak da tanımlanan gümrüksüz depolama, bir ürünün gümrükleme işlemleri tamamlandıktan sonra belirli bir alanda muhafaza edilmesi anlamını taşır. Gümrüklü depolama ise, ürünlerin belirli bir gümrüklü alanda, gümrüklemenin tamamlanacağı zamana kadar bekletilmesidir. Genellikle ürünlere olan talep, depolama süresini ve depolanacak ürün miktarını belirler. Bu açıdan bakıldığında lojistikte depolamanın önemi oldukça büyüktür.

1.3.3. Gümrükleme

Her ülkenin kendine ait bir gümrük mevzuatı ve süreci vardır. Yapılan ihracat ve ithalat taşımalarında bu mevzuata ve sürece uygun hareket etmek işlerin zamanın-

Tablo 1.1. Yollara Göre İhracat ve İthalat (ABD Doları)

Yıl	Toplam	Denizyolu (%)	Demiryolu (%)	Karayolu (%)	Havayolu (%)	Diğer (%)
2010	299.427.551	52	1,2	30	8	9
2009	243.071.034	50	1,1	31	9	9
2008	333.990.770	52	1,1	28	8	12
2007	277.334.464	50	1,3	30	9	10
2006	225.110.850	54	1,4	30	8	6

da ve doğru olarak yapılması açısından son derece önem arz eder. Mesela, hesapta olmayan bir bekleme, lojistikteki iş akışını bozacağı için ithalata konu olan bir ürünün yanlış bir beyan dolayısıyla gümrükte beklemesini kimse istemez.

1.3.4. Ambalajlama

Lojistiğin önemli alanlarından biri de ambalajlamadır. Hangi safhasında olursa olsun ambalajlama, ürünün zamanında, tam ve eksiksiz olarak ilgili yere ulaştırılmasında son derece önemlidir. Her şeyin düzgün gittiği bir ortamda iyi ambalajlanmadığı için hasarlı bir şekilde son noktaya ulaşan bir ürün, lojistik sürecine ciddi olarak darbe vuracağı gibi, aynı zamanda ürünün nihai tüketici karşısındaki izlenimini de olumsuz yönde etkiler.

1.4. LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

Bundan 100 yıl önceki dünya ile şimdiki dünya arasında tartışılmayacak kadar büyük farklılıklar var. Zaman geçiyor ve zaman geçtikçe de teknoloji ve ekonomi de beraberinde geliyor, sınırlar kalkıyor. Sınırların kalkmasıyla da dünya küreselleşiyor ve isteyen herkes her şeyi her yerden bulabiliyor. Yaşanan bu süreç; her sektörde, her iş kolunda, her alanda inanılmaz bir rekabet oluşmasına sebebiyet veriyor. Artık herkes her işi yapıyor. Böyle bir ortamda bir ürün almak istediğinizde, son derece farklı seçeneklerle karşı karşıya kalıyorsunuz. Almak istediğiniz ürünü neredeyse her yerde, yaklaşık olarak aynı fiyata bulabiliyorsunuz. Ama sizin için önemli olan almak istediğiniz ürünü her yerde bulmak ve almak değil; almak istediğiniz ürünü, en düşük fiyata, en yüksek kalitede, istediğiniz zamanda, istediğiniz miktarda almak. İşte bunun içinde lojistik son derece önemli. Çünkü lojistik olmadan bunları yapabileme şansınız yok.

1.5. LOJİSTİĞİN TARİHÇESİ

Lojistik, Latin kökenli bir kelimedir. İki ayrı kelimenin bir araya gelmesinden oluşur. Bu kelimeler; mantık anlamında ki “logic” ile istatistik anlamındaki “statics” dir. Bu

doğrultuda kelimenin sözlük anlamı “mantıklı hesaptır”. Lojistik, Yunanca “Logistikos” kelimesinden gelmekte olup, “hesap kitap yapma bilimi”, “hesapta becerikli” anlamına gelir. Bir başka görüşe göre lojistik, “Logic” ve “Statistics” kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir.[9]

Lojistik kelimesi ilk olarak Yunan uygarlığındaki askeri alanda kullanılmaya başlanmış ve daha sonrada askeri alanda sık ve etkin bir kullanım ile günümüze kadar gelmiştir. Bu sebeple lojistiğin askeri bir terim olduğunu net bir şekilde ifade edebilir ve askeri açıdan neden önemli olduğunu da aşağıdaki örnek ile ortaya koyabiliriz.

50.000 kişilik bir ordu, binlerce km uzağa savaşmaya giderken acaba ne yer? Peki bu ordu ile savaşacak ordu, sadece onların yiyecek ve içeceklerinin olduğu yerleri ele geçirse ve savaşmasa, sizce savaş olabilir mi? Veya kazanan taraf kim olur?

“Lojistik yönetiminin uygulandığı tedarik zinciri içindeki hizmetler, dünya üzerinde tarih öncesi çağlardan beri yapılmaktadır.”[10] İnsanlık tarihi kadar eski bir terim olan lojistik, özellikle 2. Dünya Savaşı’ndan sonra daha da önem kazanmıştır. Teknolojinin ilerlemesi dolayısıyla silah sanayisinde yaşanan hızlı gelişme savaşı kazanmada tek başına kalabalık bir ordunun yeterli olmayacağını, aynı zamanda beraberinde ciddi bir lojistik sürecin uygulanması gerektiğini ortaya koymuştur. Elllerinde sadece birer tüfek olan 20.000 askerin savaşa gitmesi ile; bazuka, el bombası, zırhlı personel taşıyıcı, makineli tüfek gibi teçhizatı olan ve sadece 5.000 askeri güce sahip bir ordunun savaşa gitmesi ve kazanma olasılığı arasında ciddi bir fark vardır. Bir başka ifade ile lojistik; askeri harekâtın başarı ile sonuçlanabilmesi açısından hayati öneme sahip bir olgudur.

Çıkış noktası askeri harekât olan ve insanlık tarihi kadar eski bir kavram olan lojistiğin popüleritesini arttırmasının arkasında yatan gerçek ise, daha önce de anlatmış olduğumuz üzere, küreselleşen günümüz dünyasında, sadece taşıma veya sadece depolama gibi lojistiğin herhangi bir alanının tek başına yeterli olmamaya başlamasıdır.

Bu sebeple; Avrupa ve ABD’de 1980’li, ülkemizde ise 1990’lı yıllardan sonra, lojistiğin herhangi bir alanında faaliyet gösteren bir firma, A Depolama Ltd. Şti. veya B taşımacılık A.Ş. olan isimlerini ilk önce C Lojistik Ltd. olarak değiştirmiş, daha sonra ise faaliyet alanlarına lojistiğin diğer iş alanlarını da dahil ederek komple lojistik hizmetler üretir hale gelmeye çalışmışlardır.

İkinci Bölüm

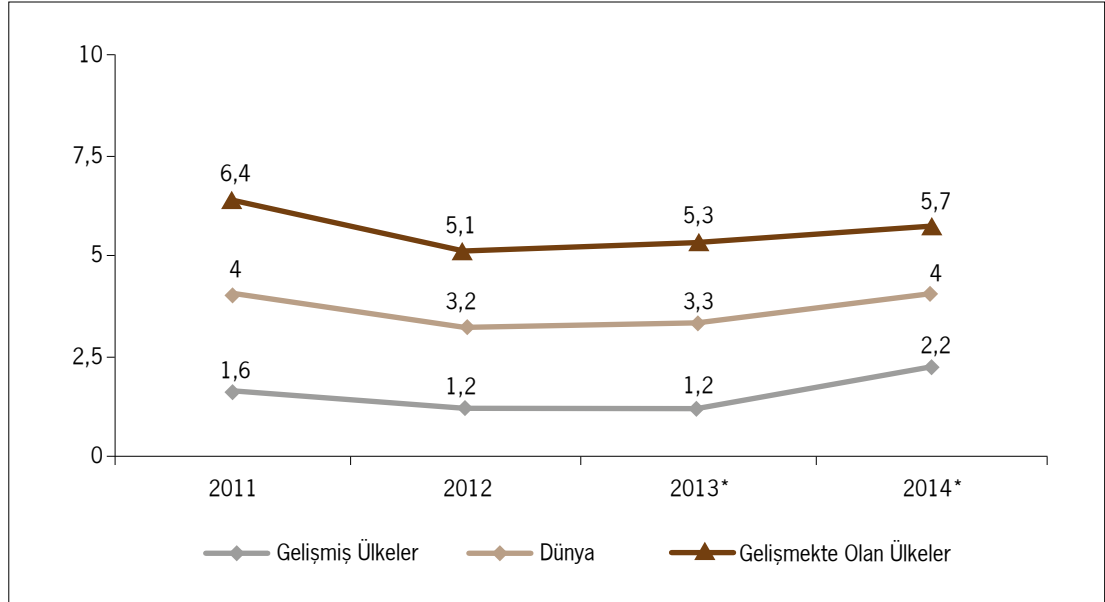
DÜNYA EKONOMİSİ VE LOJİSTİK

2.1. DÜNYA EKONOMİSİ

IMF tarafından açıklanan “World Economic Outlook” Nisan 2013 raporuna göre, dünya ekonomisine ilişkin beklentiler iyileşmekle birlikte, özellikle gelişmiş ekonomilerdeki toparlanmanın inişli çıkışlı bir eğilim izlediği görülmektedir. Dünya GSYİH büyüme oranının 2013 yılında % 3,2’ye, 2014 yılında ise % 4’e ulaşması tahmin edilmektedir. Gelişmiş ülkelerde 2013 yılının ikinci yarısı ile birlikte ekonomik aktivitenin hızlanması beklenmektedir. Özel talebin ABD’de güçlü, Euro Bölgesi’nde ise düşük kalmaya devam etmesi öngörülmektedir. Yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerde ise zaten güçlü olan ekonomik aktivitenin biraz daha hızlanması tahmin edilmektedir. Geçtiğimiz altı ayda, gelişmiş ekonomilerin politika yapıcıları küresel iyileşmeye yönelik kısa vadeli iki büyük tehdidi –Euro Bölgesi’nde bir dağılma ve ABD’de mali uçuruma yol açabilecek keskin mali daralma– etkisiz hale getirmeyi başarmıştır. Finansal piyasalar buna hızlı bir toparlanma ile karşılık verirken, finansal istikrar önemli ölçüde iyileşmiştir. Finansal piyasaların toparlanması, fon temini koşullarını iyileştirerek ve güveni destekleyerek ekonomik iyileşmeye yardımcı olurken, büyüme tahminleri değişmemiştir. ABD’de özel talep, kredi ve konut piyasalarındaki iyileşmenin etkisiyle güçlü seyrederken, beklenenden büyük mali uyumun 2013 yılında GSYİH büyüme oranının % 2 civarında gerçekleşmesini sağlayacağı tahmin edilmektedir. Euro Bölgesi’nde ise özellikle çevre ülkelerdeki koşullar iyileşse de, henüz hane halklarına ve şirketlere yansımamıştır.

Zira bankalar hâlâ kredi arzını sınırlandıran, az kârlılık ve düşük sermaye sorunları ile karşı karşıya bulunmaktadır. Yine pek çok ülkede ekonomik aktivite, mali uyum, rekabet sorunları ve bilanço zayıflıkları nedeniyle frenlenmeye çalışılmaktadır. Ayrıca, yeni politik ve finansal riskler, iyileşmeye gölge düşürebilecek sonuçlar doğurabilecektir. Dolayısıyla 2012 yılındaki daralmaya bağlı olarak, 2013 yılında Euro Bölgesi GSYİH büyüme oranının % 0,3 olması tahmin edilmektedir. Buna karşılık Japonya'da mali ve parasal kaynaklı bir sıçramanın görülmesi ve GSYİH büyüme oranının % 1,6'ya yükselmesi öngörülmektedir. [11]

Şekil 2.1. Dünya, Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Büyüme Oranı (%)



Sonuç olarak, 2013 yılında zayıf bir ilk yarının ardından, gelişmiş ülkelerde GSYİH büyüme oranının yılın geri kalan bölümünde % 2 civarında artış göstermesinin etkisiyle yıllık büyümenin % 1,2 civarında gerçekleşmesi ve 2014 yılında da ABD'deki % 3 civarındaki büyümenin etkisiyle ortalama % 2,2 oranında artış göstermesi beklenmektedir.

2012 yılında bazı yükselen piyasa ekonomilerinde hızlı yatırım artışının sona ermesi, daraltıcı yurtiçi politikalar ve önemli gelişmiş ekonomilerde talebin hız kesmesinin etkisiyle yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerde hissedilir bir yavaşlama söz konusudur. Bununla birlikte esnek tüketici talebi, uygulanan makro ekonomik politikalar ve canlanan ihracatın etkisiyle pek çok Asya ve Sahra Altı Afrika ülkeleri ile Latin Amerika ve BDT'de hızlı bir büyüme eğilimi görülmektedir. Ayrıca gelişmiş Avrupa'daki yavaşça toparlanan talebin yükselen Avrupa'ya yansması da iyileşmeyi hızlandırabilecektir. Buna karşılık, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'daki eko-

nomiler, zorlu iç koşullarla mücadele etmeye devam etmektedir. Güney Amerika ekonomilerinden ikisi ise yüksek enflasyon ve artan döviz piyasası baskısı ile karşı karşıya bulunmaktadır.

Gelişmekte olan ekonomilerden kaynaklanan iyi haberler de söz konusudur. Son yıllarda bazı yükselen piyasa ekonomilerinde potansiyel GSYİH oranları düşüş eğilimi gösterse de, diğer gelişmekte olan ekonomilerde düzenli olarak artış görülmektedir. Günümüzde düşük gelirli ülkelerin pek çoğunun 1960 ve 1970'lerden çok daha güçlü olduğu tahmin edilmektedir. Bununla birlikte, Avrupa ve ABD'deki son politika uygulamaları kısa vadeli bazı riskleri ortaya çıkarırken, eski tehlikeler ve yeni karışıklıklar yakın dönemdeki risk görünümünü artırmaktadır. Euro Bölgesi'ndeki riskler durgunluk, zayıf bilançolar, çevre ülkelerdeki bozuk kredi kanalları ve güçlü ekonomik ve parasal birliğe geçiş konusundaki yetersizlikler etrafından dönerken, ABD ve Japonya'daki riskler ise orta vadeli mali politikalar ile ilgilidir. Kısa vadede ABD Kongresi'nde harcamaların kısılmasına yönelik olarak alınabilecek önlemler, 2013 ve sonrasında büyümenin tahminlerin altında kalmasına yol açabilecektir. Yine borç tavanının artırılması olasılığı da önemli bir risk yaratmaktadır. Orta vadedeki riskler ise ABD ve Japonya'da güçlü mali konsolidasyon planlarının uygulanmaması, yüksek özel sektör borcu, sınırlı politika alanı, Euro Bölgesi'ndeki yetersiz kurumsal ilerleme, pek çok gelişmiş ekonomide geleneksel olmayan para politikalarından uzaklaşma ve bazı yükselen piyasalar ile gelişmekte olan ekonomilerdeki yüksek varlık fiyatları ve aşırı yatırım ortamı şeklindedir. Bu riskleri önleyecek politikalar uygulanmazsa, küresel aktivite periyodik tehlikelerle karşı karşıya bulunmaktadır. Aynı zamanda tahmin edilenden daha güçlü alınacak önlemler, ekonomik aktivitede daha güçlü bir iyileşmeye de neden olabilecektir.

Gelişmiş ekonomilerde düşük talebi desteklemek için tüm ihtiyati politikalar uygulanmaktadır. Buna karşılık, yüksek kamu borçluluğu ilişkili riskler, mali politikaların kullanılmasını sınırlamaktadır. Borç ve taleple ilgili endişeleri gidermek için mucizevi bir araç bulunmamaktadır. Bu nedenle mali uyumun kademeli olarak iyileştirilmesi, kısa vadede talebe minimum zarar verecek önlemlerin alınması, para politikalarının ekonomik aktiviteyi desteklemeyi sürdürmesi, finansal politikaların para politikasının etkisini artıracak şekilde uygulanması, yapısal ve diğer politikaların potansiyel GSYİH'yi artıracak ve küresel talebin dengelenmesine yardım etmesi gerekmektedir. Para politikalarına bakıldığında, enflasyon beklentilerinin önemli ölçüde sınırlandırıldığı, merkez bankalarının ekonomik aktiviteyi desteklediği görülmektedir. Ancak uygulanan politikalardan kaynaklanabilecek finansal istikrar riskleri konusunda da dikkatli olunmalıdır.

ABD ve Japonya için mali politikaların oluşturulmasında, konsolidasyonun ısrarlı fakat kademeli olması ve yine orta vadede açıkların azaltılması planlarının oldukça kapsamlı bir şekilde hazırlanması ve uygulanması kritik önem taşımaktadır. Bu unsurlar, oldukça yüksek kamu borç oranlarının bulunduğu bir ortamda, canlanmayı sağlamanın önemli riskler taşıması nedeniyle Japonya'da daha önemlidir. ABD'de ise müzakere süreci üzerinden üç yıl geçmesine rağmen, politika yapıcılarının yetki verme ve vergi reformu konularında güvenilir bir plan üzerinde anlaşamamalarının yanı sıra, yakın dönem beklentilerindeki iyileşme, bu durumun bir zorunluluk olduğu yönündeki algının azalmasına neden olmuştur.

Euro Bölgesi'ndeki pek çok ekonomide orta vadeli büyüme tahminlerini destelemek ve rekabeti tekrar sağlayabilmek için yapısal reformlar kritik rol oynamaktadır. Yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerde orta vadede bazı daraltıcı politikalar uygun gözükmemektedir. Bu daralma para politikasında başlamalı ve finans sektöründe filizlenen aşırılıkları dizginlemek için ihtiyati politikalarla desteklenmelidir. Sonuç olarak politika yapıcılar, politika manevraları için geniş bir alan sunan mali denge seviyelerine ulaşmayı amaçlamalıdır. İçinde bulunduğumuz ortamda, önemli adımların atılması gerekmektedir. Aksi takdirde orta vadede sınırlı bir iyileşme söz konusu olabilecektir.

Gelişmiş ekonomilerdeki çarpık makro ekonomik politika karışımı ve iniş çıkışlı iyileşme, yükselen piyasa ekonomilerinde politika yapmayı zorlaştırmaktadır. Bugün bulunduğumuz ortamda, tüm ekonomilerin iç ve dış dengeyi güçlendirici politikalar uygulaması gerekmektedir. Bazı gelişmiş ekonomilerde, bilançoların yeniden yapılandırılması, yetki reformunun yanı sıra orta ve uzun vadeli mali uyum planlarında ilerleme sağlanması gerekmektedir. Kısa vadeli mali politikalar, bilançoların daha iyi olması durumunda daha az katı olabilir. Bu da gereğinden fazla sorumluluk yüklenen para politikası üzerindeki baskıları azaltabilecektir. Yükselen ve gelişmekte olan ekonomiler ise farklı sorunlarla karşı karşıya bulunmaktadır. Dış fazla veren ekonomiler, döviz kurlarının piyasa tarafından belirlenmesine izin verirken, tüketim odaklı büyüyen ekonomiler dengeyi sağlayabilmek için yapısal reformları uygulamalıdır. Diğer ekonomiler sermaye akımlarının sağlıklı bir şekilde emilmesini sağlayacak yapısal politikaları hayata geçirmelidir. Sermaye akımları ülkelerin yeniden istikrar sağlamasını zorlaştırırken, dış dengesizliklerin artmasını önlemek için makro ihtiyati politikalar ile sermaye akımlarını düzenleyici önlemlerin uygulanması gerekmektedir.

2.1.1. Dünya Ekonomisine İlişkin Temel Göstergeler

2.1.1.1. Büyüme

IMF'nin açıklamış olduğu "World Economic Outlook" Nisan 2013 raporuna göre, dünya ekonomisi özellikle gelişmekte olan ülkelerin olumlu katkısıyla 2011 yılında % 4 oranında büyürken, bu oranın 2012 yılında nispi bir yavaşlama ile % 3,2'ye gerilediği görülmektedir. 2013 yılında % 3,3 olması öngörülen dünya GSYİH büyüme oranının, 2014 yılında yeniden % 4'e çıkması beklenmektedir. Bu beklentiler, 2013 yılı için IMF'nin Ocak 2013 "World Economic Outlook Update" tahminlerinin 0,2 puan altında iken, 2014 yılı için aynı düzeydedir.

Tablo 2.1. Dünya, Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Büyüme Oranı (%) [12]

	2011	2012	2013*	2014*
Dünya	4	3,2	3,3	4
Gelişmiş Ülkeler	1,6	1,2	1,2	2,2
ABD	1,8	2,2	1,9	3
Euro Bölgesi	1,4	-0,6	-0,3	1,1
Almanya	3,1	0,9	0,6	1,5
Fransa	1,7	-	-0,1	0,9
İtalya	0,4	-2,4	-1,5	0,5
İspanya	0,4	-1,4	-1,6	0,7
Japonya	-0,6	2	1,6	1,4
İngiltere	0,9	0,2	0,7	1,5
Kanada	2,6	1,8	1,5	2,4
Diğer Gelişmiş Ülkeler	3,3	1,8	2,5	3,4
Gelişmekte Olan Ülkeler	6,4	5,1	5,3	5,7
Orta ve Doğu Avrupa	5,2	1,6	2,2	2,8
BDT	4,8	3,4	3,4	4
Rusya	4,3	3,4	3,4	3,6
Gelişen Asya	8,1	6,6	7,1	7,3
Çin	9,3	7,8	8	8,2
Hindistan	7,7	4	5,7	6,2
Latin Amerika ve Karayipler	4,6	3	3,4	3,9
Brezilya	2,7	-	3	4
Meksika	3,9	3,9	3,4	3,4
Ortadoğu ve Kuzey Afrika	4	4,8	3,1	3,7
Türkiye	8,8	2,2	4	5

2011 yılında gelişmiş ülkeler % 1,6 oranında büyürken, gelişmekte olan ülkeler ise % 6,4 gibi oldukça yüksek oranda büyüme göstermiştir. 2012 yılında ise gelişmiş ülkeler % 1,2 ile oldukça küçük oranlı bir artış gösterirken, gelişmekte olan ülke-

lerdeki büyüme oranı % 5,1 olarak gerçekleşmiştir. 2013 yılı için gelişmiş ülkelerde büyüme beklentisi % 1,2 iken, gelişmekte olan ülkelerde % 5,3 ile daha yüksektir. 2014 yılına yönelik beklentiler ise sırasıyla % 2,2 ve % 5,7 olarak öngörülmüştür. Bu tahminler de, gelişmiş ülkeler 2014 büyüme beklentisi hariç, Ocak 2013 “World Economic Outlook Update” tahminlerinin bir miktar altındadır.

2011 yılında dünya ekonomisinde yaşanan büyümede, Çin ve Hindistan oldukça etkili olmuştur. 2011 yılında dünya ekonomisi % 4 oranında büyürken, Çin % 9,3, Hindistan % 7,7 oranında büyüme başarısı göstermiştir. 2012 yılında da Çin ve Hindistan’daki % 7,8 ve % 4’lük artışlar dünya GSYİH’sindeki % 3,2’lik büyümeye önemli katkılar sağlamıştır. 2013 ve 2014 yıllarında öngörülen büyüme oranlarının elde edilmesinde de yine bu iki ülkenin belirleyici rol oynaması beklenmektedir. 2013 yılında Çin’in % 8, Hindistan’ın % 5,7 oranında büyümesi öngörülmektedir. Bu ülkelere ait 2014 yılı büyüme tahminleri de % 8,2 ve % 6,2 ile oldukça yüksektir. Gelişmekte olan ülkeler arasında Çin ve Hindistan belirleyici rol oynarken, gelişmiş ülkeler arasında küresel finansal krizin başladığı ülke olan ABD’de 2011 yılında ekonominin % 1,8 oranında büyüdüğü görülmektedir. Bu ülke dışında gelişmiş ülkelerden Almanya’da % 3,1, Fransa’da % 1,7, İtalya’da % 0,4, İspanya’da % 0,4 oranında artışlar yaşanmıştır. Japonya ekonomisi % 0,6 oranında küçülürken, İngiltere % 0,9, Kanada % 2,6’lık oran ile 2011 yılında büyüyen ülkeler arasında yer almıştır. 2012 yılında ise İspanya ve İtalya hariç bu ülkelerde değişen oranlarda artışlar söz konusudur. 2012 yılında ABD % 2,2’lik büyüme oranı ile ön plana çıkmıştır. 2013 ve 2014 yıllarında ise gelişmekte olan ülkeler kadar yüksek olmasa da gelişmiş ülkelerde de artışlar beklenmektedir. Bu ülkeler arasında 2013 yılında % 1,9’luk artış oranı ile ABD ön plana çıkarken, 2014 yılında en yüksek oranlı artışın % 3 ile yine ABD’de gerçekleşmesi beklenmektedir.

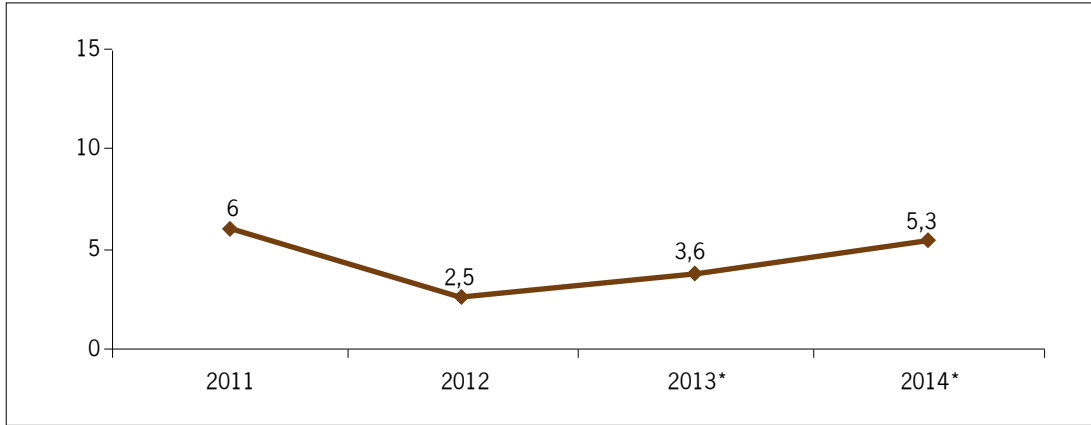
Ülkemizde ise küresel krizin etkilerinin yoğun hissedildiği 2009 yılının ardından, 2010 ve 2011 yıllarında oldukça yüksek oranlı büyümeler elde edilmiştir. 2012 yılında ise uygulanan politikalarında etkisiyle GSYİH büyüme oranı % 3,2’ye gerilemiştir. 2011 yılında elde edilen % 8,8’lik büyüme oranı, gelişmekte olan ülkeler için gerçekleşen % 6,4’lük büyüme oranının üzerinde iken, 2012 yılındaki % 3,2’lik büyüme, aynı yılda gelişmekte olan ülkeler için gerçekleşen % 5,1’in altındadır. 2011 yılındaki yüksek oranlı büyümenin ardından, 2012 yılında hız kesen GSYİH büyüme oranının, 2013 ve 2014 yıllarında bir miktar artması beklenmektedir. 2013-2015 yıllarına yönelik olarak açıklanan Orta Vadeli Program’a göre GSYİH büyüme oranları, 2013 yılı için % 4, 2014 yılı için % 5 olarak öngörülmüştür. IMF’in Türkiye’ye yönelik beklentileri ise biraz daha düşüktür. IMF tahminlerine göre Türkiye’nin GSYİH büyüme oranı beklentisi 2013 yılı için % 3,4, 2014 yılı için % 3,7 düzeyindedir.

Gerek Orta Vadeli Program'da (2013-2015) açıklanan öngörüler, gerekse IMF tahminleri 2013 ve 2014 yıllarında Türkiye'nin gelişmekte olan ülkeler ortalamasının altında bir büyüme göstermesini öngörmektedir. 2013 yılı ilk çeyreğinde yaşanan gelişmeler, önümüzdeki aylarda büyümenin devam edeceğini, 2012'ye göre bir miktar daha iyi olmakla birlikte büyümenin öngörüler doğrultusunda gerçekleşeceğini ortaya koymaktadır.

2.1.1.2. Mal ve Ticaret Hacmi

Küresel kriz sonrası 2011 yılında % 6 oranında artan dünya mal ve hizmet ticaret hacmi, 2012 yılında önemli bir yavaşlama ile % 2,5 oranında artış göstermiştir. Dünya mal ve hizmet ticaret hacmine yönelik beklentiler ise 2013 yılı için % 3,6, 2014 yılı için % 5,3 ile biraz daha yüksektir.

Şekil 2.2. Dünya Mal ve Hizmet Ticaret Hacmi (%)



İhracat ve ithalattaki artış oranlarına bakıldığında, 2011 yılında % 5,6 oranında artan gelişmiş ülkeler ihracatının, 2012 yılında sadece % 1,9 oranında arttığı görülmektedir. Gelişmiş ülkeler ihracatının 2013 yılında % 2,8, 2014 yılında % 4,6 oranında artması beklenmektedir. Gelişmiş ülkeler ithalatı ise 2011 yılındaki % 4,7'lik artışın ardından 2012 yılında sadece % 1 oranında artış göstermiştir. Gelişmiş ülkeler ithalatının 2013 yılında % 2,2, 2014 yılında % 4,1 oranında artması öngörülmektedir. Euro Bölgesi'ne yönelik ihracat ve ithalat beklentilerinin, diğer ülke gruplarına göre daha düşük olduğu dikkat çekmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde 2011 yılında % 6,4 olan ihracat artışının, 2012 yılında % 3,7'ye gerilediği görülmektedir. Gelişmekte olan ülkeler ihracatının 2013 yılında % 4,8, 2014 yılında % 6,5 oranında artması tahmin edilmektedir. İthalatta ise 2011 yılındaki % 8,6'lık artış, 2012 yılında % 4,9'a gerilemiştir. İthalatın 2013 yılında

Tablo 2.2. Dünya Mal ve Hizmet Ticaret Hacmi (%)

	2011	2012	2013*	2014*
Dünya	6	2,5	3,6	5,3
İhracat				
Gelişmiş Ülkeler	5,6	1,9	2,8	4,6
Euro Bölgesi	6,3	2,5	2,1	3,1
Diğer Gelişmiş Ülkeler	6	1,2	4,5	5,8
Gelişmekte Olan Ülkeler	6,4	3,7	4,8	6,5
Orta ve Doğu Avrupa	8,2	4,7	3,1	4,6
BDT	7,2	3,5	2,8	3,8
Gelişen Asya	8,2	4,3	6,9	9,1
Latin Amerika ve Karayipler	6,1	1,7	4,4	5,4
Ortadoğu ve Kuzey Afrika	1,2	3,3	1,5	3,2
İthalat				
Gelişmiş Ülkeler	4,7	1	2,2	4,1
Euro Bölgesi	4,1	-1,1	-	2,8
Diğer Gelişmiş Ülkeler	5,9	1,6	4,7	5,6
Gelişmekte Olan Ülkeler	8,6	4,9	6,2	7,3
Orta ve Doğu Avrupa	5,4	-0,2	5	5,4
BDT	17	7	5,7	6,7
Gelişen Asya	9	5,7	7,5	9,3
Latin Amerika ve Karayipler	10,2	2,6	4,9	5,2
Ortadoğu ve Kuzey Afrika	0,3	7,2	4,5	5,4

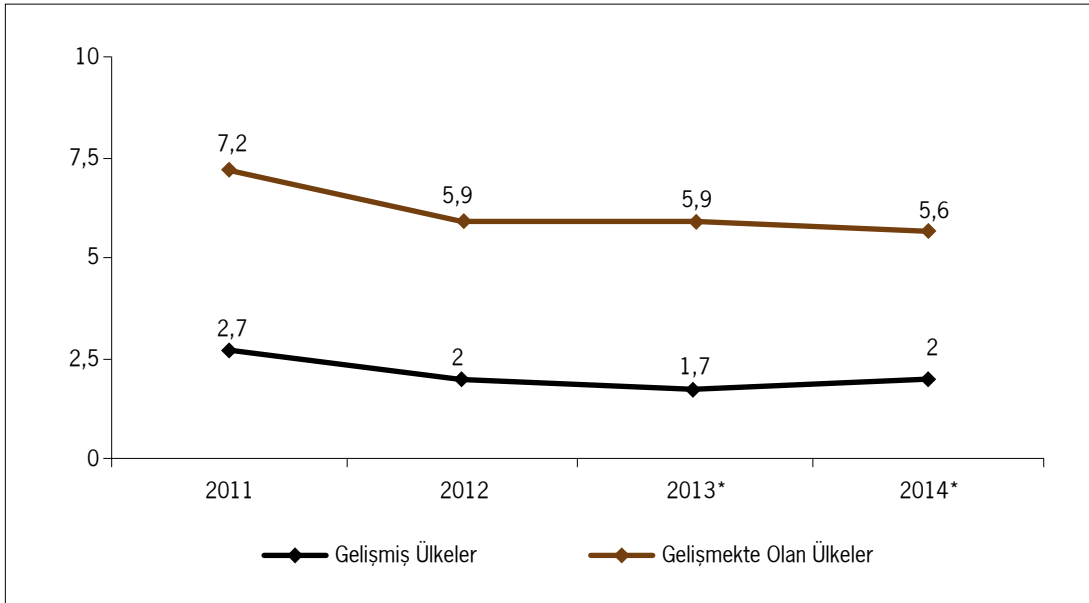
% 6,2, 2014 yılında % 7,3 oranında artması beklenmektedir. Gelişmekte olan ülkeler arasında özellikle BDT, Gelişen Asya ülkeleri ile Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerindeki performans dikkat çekicidir. 2012 yılında BDT'nin ihracatı % 3,5, ithalatı % 7 oranında artarken, Gelişen Asya ülkelerinin ihracatı % 4,3, ithalatı % 5,7 oranında artış göstermiştir. Aynı yılda Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerindeki artış oranları ise ihracatta % 3,3, ithalatta % 7,2 olmuştur. Ülkemizde ise küresel kriz sonrası yıllarda dış ticaret göstergelerinde (mal ticareti) önemli artışlar gerçekleşmiştir. 2011 yılında ihracatta % 18,5, ithalatta % 29,8, dış ticaret hacminde % 47,8 gibi oldukça yüksek oranlı artışlar söz konusudur. 2012 yılında ise uygulanan politikaların etkisiyle ihracat % 13 oranında artarken, ithalat % 1,8, dış ticaret hacmi ise % 20,7 oranında küçülmüştür. Dış ticaret göstergelerindeki artış eğiliminin 2013 ve 2014 yıllarında da devam etmesi beklenmektedir. Son tahminlerin yer aldığı Orta Vadeli Program'a göre (2013-2015), 2013 yılında Türkiye'de ihracatın % 3,6, ithalatın % 7, dış ticaret hacminin % 5,7 oranında artması beklenmektedir. 2014 yılına yönelik öngörüler ise sırasıyla % 9,1, % 7,6 ve % 8,2'dir. 2010 ve 2011 yıllarında ithalatın ihracatın çok üzerinde artış göstermesi nedeniyle dış ticaret açığı, dolayısıyla cari işlemler açığı rekor düzeylere ulaşmıştır. 2012 yılında ise özellikle uygulanan politikaların etkisiyle ihracat artarken, ithalatın düşmesi sonucunda cari

işlemler açığı önemli ölçüde azalmıştır. Ancak bu başarıda büyümedeki hız kesişin etkisi olduğu unutulmamalıdır. 2013 yılının ilk aylarında dış ticaret göstergelerinde artış eğilimi söz konusudur. 2013 yılı ilk üç ayında, Türkiye'nin ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi ise % 5 oranında artış göstermiştir. Bu eğilimin devam etmesi halinde dış ticaret ile ilgili gelişmelerin Orta Vadeli Program (2013-2015) öngörülerini doğrultusunda gerçekleşmesi olası gözükmemektedir.

2.1.1.3. Enflasyon

Küresel krizin etkisiyle 2009 yılında düşüş eğilimi gösteren tüketici fiyatları yıllık ortalama artışı, 2010 ve 2011 yıllarındaki hareketlenmenin ardından 2012 yılında nispi bir düşüş göstermiştir. Bu eğilimin, 2013 ve gelişmiş ülkeler hariç 2014 yıllarında da sürmesi beklenmektedir. Gelişmiş ülkelerde 2011 yılında % 2,7 olan tüketici fiyatları yıllık ortalama artışı, 2012'de % 2'ye gerilemiştir. 2013 yılında % 1,7'ye gerilemesi öngörülen enflasyonun 2014 yılında yeniden % 2'ye yükselmesi beklenmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde ise 2011 yılında % 7,2 olan tüketici fiyatları yıllık ortalama artışının 2012'de % 5,9'a gerilediği görülmektedir. 2013 yılında % 5,9 ile aynı seviyeyi koruması öngörülen enflasyonun, 2014 yılında % 5,6'ya gerilemesi beklenmektedir. Bu düşüş eğilimine rağmen, gelişmekte olan ülkeler enflasyonun, gelişmiş ülkeler enflasyonun oldukça üzerinde olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

Şekil 2.3. Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama) (%)



Türkiye'de ise yıl sonu itibarıyla artışlara bakıldığında, 2011 yılında % 10,5 ile tekrar çift haneli rakamlara yükselen enflasyon oranının, 2012 yılında ekono-

Tablo 2.3. Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama) (%)

	2011	2012	2013*	2014*
Gelişmiş Ülkeler	2,7	2	1,7	2
ABD	3,1	2,1	1,8	1,7
Euro Bölgesi	2,7	2,5	1,7	1,5
Almanya	2,5	2,1	1,6	1,7
Fransa	2,1	2	1,6	1,5
İtalya	2,9	3,3	2	1,4
İspanya	3,1	2,4	1,9	1,5
Japonya	-0,3	-	0,1	3
İngiltere	4,5	2,8	2,7	2,5
Kanada	2,9	1,5	1,5	1,8
Diğer Gelişmiş Ülkeler	3,1	2	2,1	2,4
Gelişmekte Olan Ülkeler	7,2	5,9	5,9	5,6
Orta ve Doğu Avrupa	5,3	5,8	4,4	3,6
BDT	10,1	6,5	6,8	6,6
Rusya	8,4	5,1	6,9	6,2
Gelişen Asya	6,4	4,5	5	5
Çin	5,4	2,7	3	3
Hindistan	8,9	9,3	10,8	10,7
Latin Amerika ve Karayipler	6,6	6	6,1	5,7
Brezilya	6,6	5,4	6,1	4,7
Meksika	3,4	4,1	3,7	3,2
Ortadoğu ve Kuzey Afrika	9,2	10,7	9,6	9
Türkiye	6,5	8,9	-	-
Türkiye (Yıl Sonu İtibarıyla)	10,5	6,2	5,3	5

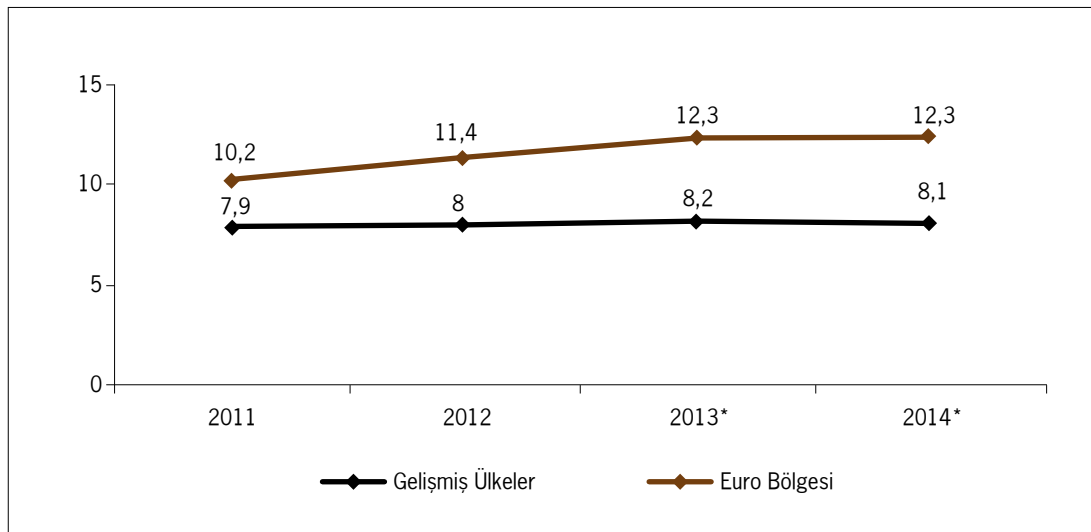
middeki yavaşlama doğrultusunda % 6,2'ye gerilediği görülmektedir. Orta Vadeli Program'da (2013-2015) öngörülen oranlar ise 2013 yılı için % 5,3, 2014 yılı için % 5'tir. Görüldüğü gibi 2013 ve 2014 yıllarında ülkemizde enflasyonun biraz daha düşüş göstermesi beklenmektedir. Elimizdeki son verilere göre, Nisan 2013 itibarıyla tüketici fiyatları yıllık artışı % 6,13 olarak gerçekleşmiştir. Bu noktada, enflasyonun Mayıs-Temmuz dönemindeki sınırlı artışların ardından tekrar azalış eğilimine girmesi beklenmektedir.

2.1.1.4. İşsizlik

İstihdam ve işsizlik, gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkeler için önemli ekonomik ve toplumsal sorunlardan biri olarak önemini korumaktadır. 2011 yılında % 7,9 ile oldukça yüksek bir seviyeye ulaşan gelişmiş ülkeler işsizlik oranı, 2012 yılında küçük bir artışla % 8'e yükselmiştir. Bu oranın 2013 yılında % 8,2'ye yükselmesi, 2014 yılında ise % 8,1'e gerilemesi öngörülmektedir. Söz konusu dönemde Euro bölgesi işsizlik oranı da oldukça yüksek seviyelerde seyretmektedir. 2011

yılında % 10,2 olan Euro Bölgesi işsizlik oranı, 2012 yılında % 11,4'e yükselmiştir. Euro Bölgesi işsizlik oranının 2013'te % 12,3'e yükselmesi, 2014 yılında ise aynı seviyeyi koruması beklenmektedir. Euro Bölgesi kapsamında özellikle İspanya'nın işsizlik oranları oldukça yüksek seviyelerdedir. Bu ülke 2011 yılındaki % 21,7 ve 2012 yılındaki % 25'lik işsizlik oranı ile bölgenin en yüksek işsizlik oranına sahip ülkesi konumundadır. Söz konusu ülkede işsizlik oranının 2013'te % 27'ye yükselmesi, 2014 yılında ise % 26,5'e gerilemesi beklenmektedir.

Şekil 2.4. İşsizlik Oranı (%)



Gelişmekte olan ülkeler arasında ise Rusya ve Brezilya yüksek işsizlik oranları ile dikkat çekmektedir. Rusya'da 2011 yılında % 6,6 olan işsizlik oranı, 2012 yılında % 6'ya gerilemiştir. Bu ülkede işsizlik oranının 2012 ve 2013 yıllarında % 5,5'e gerilemesi beklenmektedir. Brezilya'da ise 2011'de % 6 olan oran, 2011 yılında % 5,5'e gerilemiştir. 2013 yılında % 6'ya yükselmesi beklenen oranın, 2014'te % 6,5 olması öngörülmektedir. Gelişmekte olan ülkeler arasında oldukça önemli bir konuma sahip olan Çin'de ise yüksek nüfusa rağmen işsizlik oranlarının nispeten düşük olduğu görülmektedir. Çin'de 2011 yılında % 4,1 olan işsizlik oranı, 2012'de de aynı düzeyini korumuştur. Bu ülkede işsizlik oranının 2012 ve 2013 yıllarında da % 4,1 seviyesini koruması beklenmektedir. Türkiye'de yüksek işsizlik oranına sahip ülkeler arasında yer almaktadır. Ülkemizde 2011 yılında % 9,8 olan işsizlik oranı, 2012 yılında % 9,2'ye gerilemiştir. Bu oranın 2013 yılında % 8,9, 2014 yılında % 8,8 olması öngörülmektedir. % 10'lar civarındaki işsizlik oranı oldukça yüksek bir işsizlik oranıdır. Dolayısıyla gelecek yıllarda da işsizlik sorunu, ülkemizin en önemli sorunlarından biri olmaya devam edecektir.

Tablo 2.4. İşsizlik Oranı (%)

	2011	2012	2013*	2014*
Gelişmiş Ülkeler	7,9	8	8,2	8,1
ABD	8,9	8,1	7,7	7,5
Euro Bölgesi	10,2	11,4	12,3	12,3
Almanya	6	5,5	5,7	5,6
Fransa	9,6	10,2	11,2	11,6
İtalya	8,4	10,6	12	12,4
İspanya	21,7	25	27	26,5
Japonya	4,6	4,4	4,1	4,1
İngiltere	8	8	7,8	7,8
Kanada	7,5	7,3	7,3	7,2
Gelişmekte Olan Ülkeler	-	-	-	-
Rusya	6,6	6	5,5	5,5
Çin	4,1	4,1	4,1	4,1
Hindistan	-	-	-	-
Brezilya	6	5,5	6	6,5
Meksika	5,2	4,8	4,8	4,5
Türkiye	9,8	9,2	8,9	8,8

Bugün bulunduğumuz ortamda, dünyada düşük büyüme düşük faiz ortamı devam etmektedir. Bu ortamda Türkiye için doğru ekonomik politika bileşiminin düşük faiz ve dengeli büyüme olduğu belirtilmekte ve dengeli büyüme ile iç denge yani fiyat istikrarı ve dış denge ile ödemeler dengesi ve finansal istikrarı gözetilen büyüme ifade edilmektedir. Ve Türkiye'nin dengeli büyüme hızının artırılabilmesi için yapısal reformlara atıf yapılmaktadır. Dolayısıyla 2013 ve sonrasında Türkiye ekonomisinde dengeli büyümenin sağlanabilmesi için ülkemizin rekabet gücünü artıracak, üretim ve yatırım ortamını destekleyecek, daha fazla tasarruf ve yatırım yapılmasını sağlayacak yapısal reformlar hayati önem taşımaktadır.

2.2. DÜNYA EKONOMİSİNDE LOJİSTİĞİN YERİ

Ülkelerin gelişmişlik ve kalkınmışlık düzeylerini anlamamızı sağlayan en önemli yapıtaşlarından biri, o ülkenin ekonomik göstergeleridir. Bu göstergelerin pozitif yönlü ve yüksek olması, ülkenin ekonomik, sosyal, psikolojik ve kültürel dokusuna olumlu yönde etkileri yapmaktadır. Bu etkiler, toplumdaki bireylerin kültür, yaşam ve refah seviyelerini yükselterek kalitesini artırmaktadır. Söz konusu bu ekonomik göstergelerin değişiminde ve yükselmesinde en önemli rolü oynayan araçlardan biride lojistikdir. Lojistik, ekonomik yapı içerisinde üstlenmiş olduğu bu rolle, ülke ekonomisine birçok yönden değer ve katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla sağladığı bu değer ve katkı toplumun gelişmişlik düzeyi üzerinde ikincil dereceden bir rol oy-

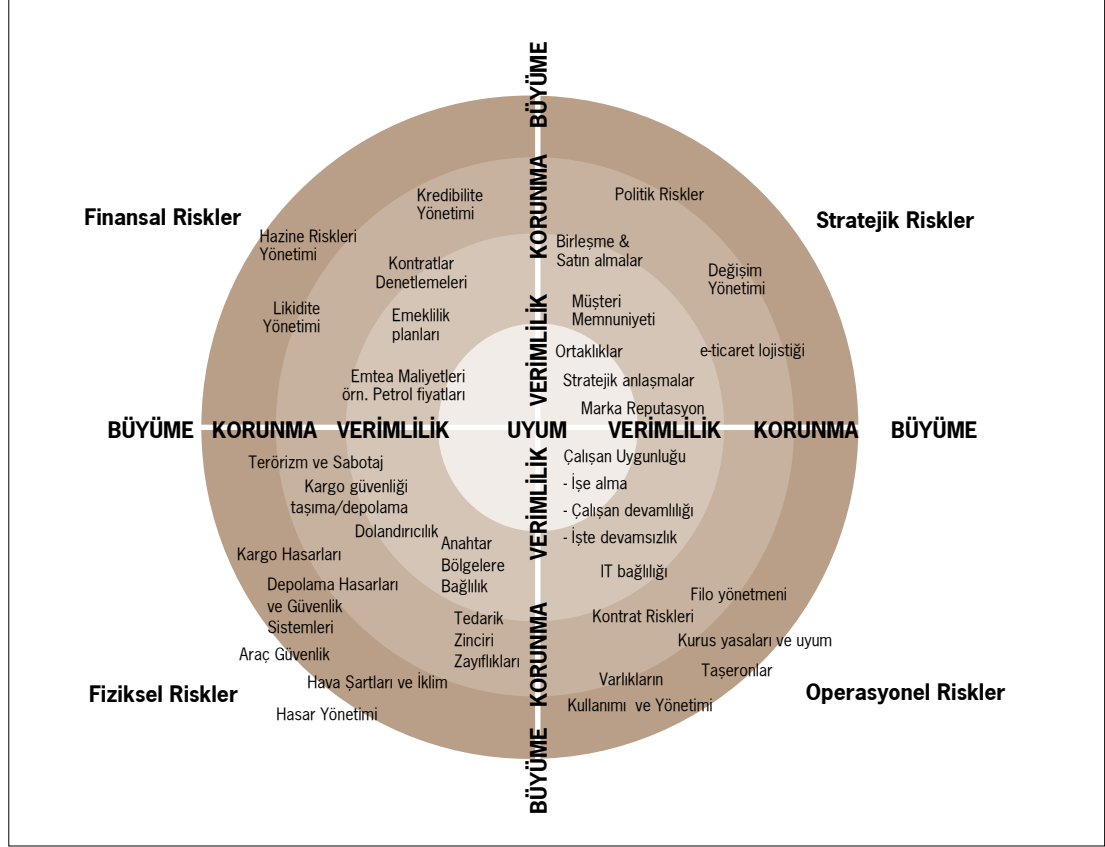
namaktadır. Lojistiğin sağladığı değerlere ve katkılara makro açıdan baktığımızda; ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik vb. gibi alanlarda olduğunu görmekteyiz. Bu değer ve katkılara mikro açıdan baktığımızda ise; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın sağlanması, moral ve motivasyonun artması, eğitimin gelişmesi, jeostratejik ve jeopolitik önemin artması, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, siyasi güç ve liderlik, stratejik ortaklık, rol modeli ve model ortaklığı, gelir dağılımında adaletin sağlanması, vergi ödemeleri, rekabet gücünün artması, sektörün ve ticari ilişkilerin gelişmesi ve büyümesi, ekonomik kalkınma, ihracat ve ithalatın gelişmesi, yurt içindeki yabancı sermayenin büyümesi, dış kaynak kullanımının artması, kültürel transferin sağlanması, barışı koruma, barışı kurma ve barışı kollama hareketi ile insani yardım faaliyetleri vb. gibi özelleşmiş alanlarda olduğunu görmekteyiz. Yukarıda gerek makro, gerekse mikro açıdan sıralanan lojistiğin sağladığı değerler ve katkılar; lojistik alanın günümüzde ve gelecekte küresel ortamın yarattığı gelişmiş ve kompleks piyasa ve pazarlarda rekabet etmenin en önemli araçlardan biri olmasının sonucu, ekonomiye ve toplumun diğer alt sistemlerine yansımaları ve etkileri olarak karşımıza çıkmaktadır [26].

Lojistik sektörü, dünyada yılda 5 trilyon Euro, AB ülkelerinde ise 600 milyar Euro üzerinde bir pazara ulaşmıştır. Lojistik sektörünün 2004 yılı potansiyelinin dünya genelinde 4 trilyon dolar, Kuzey Amerika'da 1,2 trilyon dolar, Avrupa Birliği'nde 1 trilyon dolar olduğu söyleniyor. Lojistik iş potansiyeli son beş yıldır, her yıl dünya GSMH artışına göre % 5 oranında artarken lojistik pazarı küreselleşme, dış kaynak kullanımının artması, ölçeklerin büyümesiyle % 20 oranında artıyor. Türkiye'de ise Gayri Safi Milli Hasıla'nın % 10-13'üne denk gelen 30 milyar dolarlık bir potansiyel pazardan söz ediliyor. Sektördeki hızlı değişim ve çözümlerin çeşitlenmesi beraberinde firma yapılarında da değişiklikler getirmektedir. Öngörüler önümüzdeki yıllarda birleşmeler ve satın almalarla firma adetlerinin azalacağı ve hacimlerin büyüyeceğini göstermektedir. Tüm bu sebeplerle yaşanan değişim, oluşan hizmet ve fiyat rekabeti mevcut sektör risklerinin de değişmesi ve çeşitlenmesine sebep olmaktadır.

Doğru Risk Yönetimi ve Sigorta Programı lojistik sektörü için hayati önem taşımaktadır. Sektördeki başarınızın devamlılığını sektöre uğratabilecek risklerin doğru biçimde belirlenerek kontrol altına alınabilmesi için, sektörün yapısına vakıf, güvenilir, yerel olduğu kadar küresel olarak da bilgi ve tecrübe sahibi, problemleri analiz etme kapasitesi olan, kompleks sorunlar karşısında çözüm sunabilecek profesyonel bir danışman desteğinin gerekliliği kendini göstermektedir. [25]

Küreselleşme sonucu bugün oldukça gelişmiş ve bir o kadar da kompleks bir hale gelmiş olan pazarlar, bu pazarlarda yer alan işletmeler açısından zorluklar ve fırsatlar

Şekil 2.5. Risk Radarı



dönemini ve zeminini oluşturmaktadır. Yapısal, yönetsel, süreçsel, örgütsel ve teknolojik açıdan modern ve yeni nesil anlayışın gereklerini yerine getiren işletmeler (üçüncü nesil sayısal ve hassas işletmeler), bu dönemin ve zeminin “fırsatlar” bölümüyle ilgilenirken, klasik ve geleneksel yapı, yönetim, süreç, organizasyon ve eski nesil teknolojik anlayışının hakim olduğu işletmelerde (birinci nesil klasik ve ikinci nesil toplam entegre işletmeler) ise, dönemin ve zeminin “zorluklar” bölümü ön plana çıkmaktadır. İşletmeler açısından, gerek modern ve yeni nesil anlayışın hâkim olması, gerekse geleneksel ve klasik anlayışın hâkim olması, sürdürülebilir bir rekabet gücünü elde etme ihtiyacını, her iki tür yapı içinde ortaya çıkarmıştır. Ancak bu gücün elde edilmesi açısından farklılıklar yaratmıştır. Geleneksel ve klasik anlayışın hâkim olduğu işletmelerde, bugün ve gelecek için rekabet gücünün elde edilmesinden bahsetmek oldukça zor ve hatta imkânsızdır. Bu işletmeler lojistik ömür devrinde sektör gelişiminin “idame edilebilirlik evresinde” (birinci evrede) bulunmaları nedeniyle, lojistik süreçler fonksiyonel bir yapıda bulunmaktadır. Bu yapıda lojistik; fonksiyon sahaları, fiyat, kalite veya müşteri hizmetleri bileşenleri üzerinden parçalanmış bir yapı ile veya gelişen ve toplam entegrasyonlara dayalı bir yapı ile rekabet etmeye çalışır. Bu durumda da işletmelerin rekabet açısından gerekli yeterliliğe ve güce ulaşması küresel yapı içerisinde oldukça zor gözükmektedir. [26]

Lojistik pazarında gelecekte öne çıkacak coğrafyalar olarak sırasıyla Asya-Pasifik, Latin Amerika, Doğu Avrupa ve Afrika-Ortadoğu bölgeleri ifade edilmektedir. Ülkemizin üç kıtanın kesişme noktasında bulunması gelecekte lojistik sektörümüzün bu bölgede doğacak pazarda önemi ölçüde pay almasına imkân tanıyacaktır.

Dünya lojistik pazarında müşteri taleplerinden teknolojik gelişmeye kadar birçok faktörün etkisiyle yeni eğilimler meydana gelmektedir. Bu eğilimlerin en önemlilerini şu şekilde sıralayabiliriz:

- Daha kısa sipariş döngüleri,
- Daha küçük, daha sık ve daha güvenilir teslimatlar,
- Ürünün raf ömrüne, ürünün özelliklerine, üretim ve satış stratejilerine ve kısa dönemli tahminlerin güvenilirliğine ilişkin çok değişken teslim şekilleri,
- Daha az tedarikçiyle daha yakın ilişkiler,
- Enformasyon teknolojilerinin daha fazla oranda kullanılması,
- Lojistik hizmetlerinin dışarıdan alınması (*outsourcing*)

Modern ve yeni nesil anlayışın hâkim olduğu işletmelerde ise, bu farklılık kendini şöyle göstermektedir; üst düzey yönetimin dikkatini başta lojistik sistem, süreç ve bilgi geliştirme olmak üzere, kesişimci entegrasyona dayalı tedarik zinciri yönetimi ile stratejik planlamaya odaklamıştır. Zira kaynakların, enerjinin, dağıtımın, hizmetlerin, ürünün, pazarların, ulaştırmanın, aktörlerin ve TZY'nin küreselleştiği ve polarize olduğu bir ortamda ve TZY ile stratejik planlamanın bütünleştiği ve entegre olduğu bir durumda, entegre lojistik hizmetlere dayalı bütüncül, kapsayıcı, sayısal (dijital) ve hassas lojistik yapı en güçlü rekabet aracı haline dönüşmüştür. En güçlü rekabet aracı olan bu lojistik yapının genel özelliklerinden bir kaçını şöyle özetleyebiliriz; hız, toplam görünürlük, durumsal haberdarlık, yüksek hizmet seviyesi, kalite, güvenilirlik, tutarlılık, sürdürülebilirlik, esneklik, düşük maliyet, güçlü alt yapı, bilgi sistemleri ve iletişim teknolojisi, profesyonel ve uzman İK, geniş network ağı, çözüm ortaklığı ve tasarım vb'dir. Yukarıda özet olarak arz edilen bu özelliklerin lojistik sisteme kazandırılması sektör açısından bir fırsat olarak ortaya çıkmıştır. Zira birçok güçlü sermayeye sahip ve geniş ölçekte faaliyet gösteren küresel işletmeler, kendi şirket vizyonunu ve maliyetlerini paylaştığı ve stratejik ortağı olduğu lojistik hizmet üreten/sağlayan firmadan bu özellikleri beklemektedirler. Bu beklentinin farkında olan küresel lojistik hizmet üreten/sağlayan firmalar ise, güçlü ticari baskıya rağmen kendilerini kısa sürede yenilemeyi başarmış ve yeni durum ile koşullara uyum sağlama çabası içerisine girmiştir. [26]

Lojistik dünyamızda hızlı bir teknolojik ve ekonomik gelişme yaşanmaktadır. Bu gelişmeler, küreselleşme dediğimiz olguyu her geçen gün daha da ileriye götürmektedir. Böylelikle rekabet ortamı da küresel düzeye taşınmaktadır. Lojistiğin önemi her geçen gün daha da artmaktadır. Küresel rekabet ortamı; işletmeleri, ürettikleri ürünlerini kaliteli ve ekonomik üretmeye, daha etkin servis kalitesi vermeye ve müşterinin istediği yer, mekân ve zamanda ürünlerini teslim etmeye zorlamaktadır. Bir işletmenin kendi üretim faaliyetlerini öteki işletmenin faaliyetleri ile birleştirmesi, pazarların coğrafi olarak genişlemesiyle ulusal ve uluslararası pazarların ortaya çıkması ve ileri teknolojik araçların kullanılması lojistik sistemlerinin geliştirilmesine yol açmıştır. Küreselleşmenin sunduğu bu yeni ekonomik yapı içinde özellikle toplam maliyetlerin minimize edilmeye çalışılması konusu tedarik zinciri yönetimine bağlı olarak lojistik hizmetlerin ve dolayısı ile lojistik hizmet sunan Şirketlerin önem kazanmasına neden olmuştur. 21. yüzyılda önemli gelişmelerin gözleneceği üç konunun, bilgi ve iletişim teknolojileri; mikro biyoloji ve gen teknolojileri; lojistik ve tedarik zinciri yönetimi olduğu sıkça vurgulanmaktadır. [27]

Lojistik sistemler, ülkelerin sosyo-ekonomik durumları üzerinde değişim sağlayan en önemli ekonomik temel taşlardan birini oluşturmaktadır. Tedarik zinciri boyunca hareket eden ve TZ'nin ilk başlangıç noktası ile son tüketim noktası arasında ki tüm gereksinimleri karşılayan ve bunun sonucunda müşterilerine yer ve zam faydası sağlayan bu sistemler; ulusal, uluslararası, bölgesel ve küresel pazarlarda binlerce ürünün dolaşması ve ürün yaşam döngüsünün kısılması sonucu son ürün, kalite, hız ve yüksek müşteri hizmetleri beklentisini yaratmıştır. Bu beklentinin sonucu olarak da ürün, kalite hizmet, bilgi, fiyat ve maliyet dengesi önemli bir hale gelmiştir. Önem kazanan bu denge sonucu, gerek stratejik seviyede gerekse taktik ve operatif seviyelerde lojistik ekonomisi tüm dünyada oldukça önem kazanmıştır. Bu önem bağlamında lojistik ekonomisi makro düzeyde işletme üzerinde, mikro düzeyde ise, kendi iç alanları üzerinde ekonomik bir değer yaratmıştır.

Günümüzde ticaret artık tam anlamıyla küreselleşmiş, kurumlar çevrelerindeki değil tüm dünyadaki şirketlerle rekabet eder hale gelmiştir. Dolayısı ile ilerlemenin, verimliliğin, rekabet avantajı sağlamanın, hatta pek çok durumda var olmanın yolu, tedarik sürecini ve lojistik hizmetlerini en iyi şekilde yönetmekten geçmektedir. 2008 yılının son çeyreğinden itibaren yaşanan küresel durgunluktan etkilenen ABD firmaları, krizden çıkış için ilk adım olarak lojistik sektörü ile işbirliği arayışına girmişlerdir. Bu da lojistiğin artık tüm alanlarda vazgeçilmez bir çözüm ortağı olarak görüldüğünü bir kez daha göstermektedir. Pazarlama ve lojistik konularında yapılan araştırmalar, lojistik sektörünün dünyada yükselişe geçtiğini, hızlanan küreselleşme ile birlikte lojistiğin dünyanın her yerinde yıldız sektör olacağını göstermektedir. Dünyada lojistik sektörünün potansiyeli 6 trilyon dolar olarak tahmin edilmektedir. Sektörün gayrisafi milli hasıladan aldığı pay, gelişmiş ülkelerde yüzde

8 ile 10 arasındadır. Sektör büyümesi ise ortalama % 10 ile, % 3-4 aralığında büyüyen dünya ekonomisinin oldukça üzerinde bir performans sergilemektedir. Burada, sektörde dış alım oranındaki artışı, dolayısı ile lojistik faaliyetlerinin gitgide artan bir oranda Şirket içi operasyonlar olmaktan çıkarılıp bu konuda uzmanlaşmış firmalar tarafından gerçekleştirilir hale gelmesi önemli ölçüde hissedilmektedir. Global lojistik pazarı Amerika, Avrupa ve Asya-Pasifik olmak üzere yaklaşık olarak birbirine eşit pazar büyüklüğüne sahip üç bölgeye ayrılmaktadır. Dünyada lojistik sektörünün büyüklüğü incelendiğinde 2001-2005 yılları arasında % 4,5 yıllık ortalama bileşik büyüme oranı ile 2008 yılında 6,5 trilyon dolara yaklaştığı tahmin edilmektedir. Lojistik hizmetlerinin dış kaynak yöntemiyle elde edildiği pazarın büyüklüğüne bakıldığında ise % 10'lar civarında bir büyüme görülmektedir. [27]

Dünya ekonomisinde lojistik sektörü ile ilgili genel veriler şöyle sıralanabilir: [26]

- 16 Trilyon dolarlık ticaret hacmine sahip dünya ekonomik pazarında, lojistik hacim ortalama 6,4 trilyon doları (% 40) civarında bulmaktadır. Küresel lojistik pazarlar Amerika, Avrupa ve Asya Pasifikten oluşan bir birine eşit pazar büyüklüğüne sahip üç büyük bölgeden oluşmaktadır. Ülkemiz, bugün itibarı ile 50-60 milyar dolarlık (dünya lojistik hacminin yaklaşık yüzde biri) bir lojistik kapasiteye sahip bulunmaktadır. Bu kapasite içerisinde kullanılan değer ise yıllık ortalama 6-8 milyar dolar civarında bulunmaktadır. Diğer bir ifade ile kapasitenin yalnızca % 13'ünün kullanılmaktadır.
- Gelişmiş ülkelerde lojistik kapasiteyi GSYİH'nin ortalama % 10-12'lik bölümü oluşturmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde % 2-5 arasında, Türkiye'de ise bu oran % 2-3'tür.
- Bugün dünya ekonomisinde gelişmiş ülkelerin lojistik faaliyetler için yapmış oldukları harcamaların GSMH'nin içindeki payı ortalama % 1,5-2 arasında yer almaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde % 0,2 ile % 0,5 arasındadır. Bu oran Türkiye'de ise, % 0,3 civarındadır.
- Ülkelerin toplam yıllık yatırımları içerisindeki lojistik yatırım payları ise, gelişmiş ülkelerde % 15-40 arasında seyrederken, gelişmekte olan ülkelerde bu oran % 2-5 arasında kalmaktadır. Türkiye de bu oran yıllık % 3'tür.
- Lojistik sektördeki yıllık büyüme oranları ise, gelişmiş ülkelerde % 5-12 arasında seyrederken, gelişmekte olan ülkelerde ise bu oran % 15-25 düzeyine çıkmaktadır. (Kriz yılları hariç Avrupa'da yıllık % 7-10, Kuzey Amerika'da yıllık % 15, Asya'da % 20 ve Türkiye'deki yıllık büyüme oranı ortalama % 15-20'dir.).

- Dünya lojistiğinin 2/3'ü perakende sektörüne ilişkin taşıma ve tedarik zinciri faaliyetlerinden oluşmaktadır. Bu bağlamda, küresel pazarlarda ilk 10 lojistik firma toplam pazarın % 27'sine sahip durumdadır. Ülkemizde ise, ilk 10 oyuncunun tüm sektörden aldığı pay % 2 ile % 3 arasında değişmektedir.
- Bugün şirketlerin gelişmişlik düzeyine bağlı olarak yaklaşık % 25 ile % 80'i, lojistik aktivitelerini % 65-85 oranında Lojistik Hizmet Üreten Firmalar (LHÜF) vasıtasıyla dış kaynak kullanarak gerçekleştirmektedir. Türkiye'de ise, ticari şirketlerin % 6-8'i lojistik hizmetlerini % 10-30 arasında dış kaynak kullanarak yerine getirmektedirler.
- Ayrıca, dış kaynak kullanımı işletmelere tedarik zincirinde 2,8 ile 3,2 arasında gün avantaj sağlamaktadır.
- Lojistik faaliyetlerin dış kaynak olarak kullanılması işletmelere sağlayacağı diğer katma değerler bir tarafa bırakıldığında, parasal anlamda % 45 ile % 60 arasında kâr sağlamaktadır.
- Giderler açısından konuya bakıldığında ise, işletmelerdeki gider kalemleri arasında en önemli yeri lojistik giderler oluşturmaktadır. Ürünün maliyetinin oluşmasında % 15-25 oranında lojistik giderler yer almaktadır. Ürünün satış fiyatının ise, % 4-20'si lojistik giderleri oluşturmaktadır.
- Dünya ölçeğinde lojistik içi giderlerin genel ortalamalarına makro düzeyde baktığımızda; % 30 envanter ve satın alma giderleri, % 30 operasyon ve dönüşüm giderleri, % 40 fiziksel dağıtım giderleri yer almaktadır.
- Lojistik iç maliyetler içerisinde en yüksek olan ulaştırma/taşıma maliyetleri; ürünün cinsi ve ürünün pazardaki fiyatı içinde % 2 ile % 55 arasında değişmektedir.
- Depolama maliyetleri % 22 ile % 25 arasında değişmektedir.
- Envanter maliyetleri ise, şirketlerin toplam varlıklarının % 10-20 arasında iken, toptancı ve perakendecide bu oran % 20-50 arasında değişmektedir. Ayrıca, ürünlerin stoka dönüşmesi ile birlikte şirketlere artı olarak % 12-34 arasında envanterde bulundurma maliyeti gelmektedir.

Dünyada 8 trilyon dolara ulaşan lojistik sektörünün hacmi, yaşanan krizlerin ardından durağan bir seyir izlerken, 2015 yılında sektörün 10 ile 12 trilyon dolara ulaşacağı tahmin ediliyor. Lojistiğin beslendiği en önemli kaynak üretimdir. Öyle ki dünya üzerinde üretilen her ürünün tüketiciye ulaşana kadar maliyetinin % 25'ini

lojistik giderler oluşturmaktadır. Bir akademik teze dayanan bu tespit haklılığını kriz ortamında bir kez daha gösterdi. Dünyada % 25 seviyelerinde büyüme performansı sergileyen lojistik sektörü, 2006 yılında 5 trilyon dolar seviyesindeki hacmini 2008 kriziyle birlikte bir hapis sürecine soktu. Kriz ortamında üretimde yaşanan düşüş lojistik faaliyetlerine yansımış, dünya lojistik hacmi 2009 yılına kadar ancak 1 trilyon dolarlık bir artış yaşayıp 6 trilyon dolara ulaşabilmişti. Krizin etkilerinin azalması ile birlikte günümüzde 7 ile 8 trilyon dolar arası bir hacme sahip olduğu tahmin edilen dünya lojistik sektörünü son dönemde özellikle Avrupa'yı hem siyasi hem de ekonomik etkisi altına alan yeni küresel dalgalanmalar yeniden etkiledi. Fakat küresel lojistikte gelişen ülkelerin başında Çin olmak üzere BRIC ülkelerinin tamamında ve Türkiye'de gelişen yatırımlar ile birlikte önümüzdeki süreçte lojistiğin global büyümesinin devam etmesi bekleniyor. 2015 yılında dünya lojistik sektörünün hacminin 12 trilyon dolar seviyelerine yaklaşması öngörülüyor. [28]

Üçüncü Bölüm

AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİSİ VE LOJİSTİK

3.1. AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİSİ

İkinci Dünya Savaşı sonrasında her alanda büyük yıkıma uğrayan Avrupa, bu durumdan kurtulmak için bir çıkış yolu aramaktaydı. Bunun bir sonucu olarak, Avrupa'da barışın yeniden kurulması, Avrupa ülkelerinin ortak değerler etrafında bir araya gelmesi ve özellikle refahı artıracak şekilde ekonomik alanda kuvvetli bir işbirliğinin başlatılması fikri her geçen gün daha yüksek bir sesle dile getirilmeye başlanmıştı. Avrupa çapında barışın sağlanması ve Avrupa ülkeleri arasında ekonomik bir işbirliğinin kurulması amacından hareketle, ileride siyasi bir birliğin temellerinin atılması hedefleniyordu. Bu doğrultuda, Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg tarafından 1951 yılında Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu kuran Paris Antlaşması ile 1957 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nu kuran Roma Antlaşmaları imzalandı. Günümüze kadar geçen süre içinde, Avrupa devletleri, ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel alandaki işbirliklerini güçlendirdiler. Kuruluş yıllarında sadece 6 üyeden oluşan Avrupa Toplulukları, değişik tarihlerde yeni üyelerin katılımı sonucu 27 üyeden oluşan bir Birlik halini aldı. Bugün itibariyle AB'nin üyeleri Fransa, Almanya, İtalya, Belçika, Hollanda, Lüksemburg, İngiltere, İrlanda, Danimarka, Yunanistan, İspanya, Portekiz, Avusturya, Finlandiya, İsveç, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya, Slovenya, Slovakya, Estonya, Letonya, Litvanya, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Malta, Bulgaristan ve Romanya'dır. [36]

Ekonomik kalkınmayı ve dayanışmayı amaçlamasının yanında Avrupa Birliği, bir siyasi ve sosyal kaynaşma ve dayanışma projesidir. Avrupa Birliği, üye devletlerin birbirleri ile her alanda dayanışma içinde bulunması, insan haklarının korunması ve üye devletlerin sosyal, siyasi, kültürel kaynaşmasının ve ileri gelişiminin sağlanması için çaba göstermektedir. Avrupa Birliğinin temel hedef ve politikaları şöyle sıralanabilmektedir: [36]

- Güçlü ve etkili bir dış politika aktörü olmak,
- AB içinde ve dışında özgürlük, demokrasi, insan hakları ve hukukun üstünlüğü değerlerini garanti altına almak ve yaymak,
- Her türlü ayrımcılıkla mücadele etmek; özellikle her alanda kadın-erkek eşitliği için çaba sarf etmek,
- İklim değişikliği ile mücadele etmek,
- Çevreyi en üst düzeyde korurken ekonomik büyümeyi sürdürebilmek,
- Enerji güvenliğini sağlamak,
- Yasadışı göç, uluslararası terörizm, insan, silah ve uyuşturucu kaçakçılığı gibi suçlarla etkin biçimde mücadele etmek ve gerçek anlamda bir özgürlük, güvenlik ve adalet alanı olmak,
- AB üyesi devletlerde istihdamın ve sosyal korumanın artırılmasına katkıda bulunmak,
- AB üyesi devletler arasında ekonomik, sosyal ve bölgesel uyumu teşvik etmek,
- Avrupa vatandaşlarının en üst düzeyde yaşam ve kalite standartlarına sahip olmasını sağlamak gibi hususlar yer alıyor.

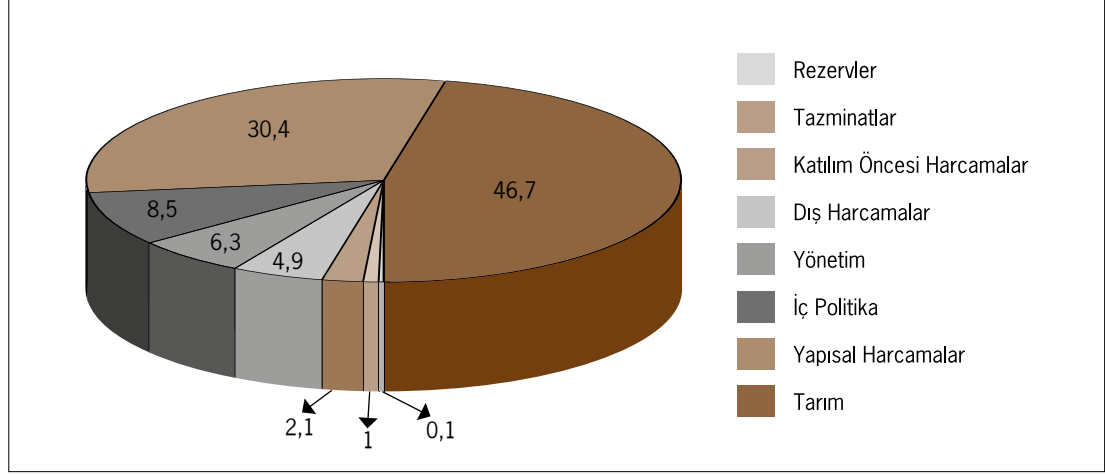
Dünya nüfusunun yalnızca % 7'sini teşkil eden AB, dünya GSYH'sinin % 25,8'ini oluşturmakta ve dünyanın geri kalanı ile yürüttüğü ticaret bakımından küresel ihracat ve ithalatın yaklaşık % 20'sine tekabül etmektedir (AB içindeki ticaret hariç). Bu rakamlar AB'ye dünyanın en büyük ticaret aktörü, en büyük ihracat ve ithalatçısı, en büyük yatırımcısı, GSYH açısından en büyük ekonomisi ve doğrudan yabancı yatırımın en fazla yapıldığı yer sıfatlarını kazandırmaktadır, zira günümüzde ticaretin kapsamı mallarla sınırlı kalmayıp bunun ötesine geçmektedir. Euro Bölgesi ekonomik krizi, dünyanın birçok yerinde haber olmaya devam ediyor ve bazı çevrelerde Avrupa Birliği ile daha sıkı ticaret ve yatırım bağlarının kurulmasının avantajları hakkında şüpheciliğe yol açıyor. Bu görüş, karşılaşılan zorlukların boyutu düşünüldüğünde anlaşılır olmakla birlikte yine de yanlıştır. Bu görüş her şeyden önce söz konusu zorluklara müdahale konusunda kaydedilen ilerlemeyi hafife almaktadır. [30]

- Avrupa düzeyinde güvenlik duvarı kurmak, ihtiyacı olan ülkelere finansal yardım sağlamak ve daha güçlü bir ekonomik yönetişimi uygulamaya koymak için gereken adımlar atılmıştır. AB şu anda gerçek bir bankacılık birliği kurulması istikametinde çalışmalarını sürdürmektedir.
- Ulusal seviyede, AB üye ülkeleri mali pozisyonlarını iyileştirmek ve büyümelerine ivme kazandıracak yapısal reformları gerçekleştirmek amacıyla sert ama gerekli tedbirleri almaktadır. Yapılacak daha çok iş olmakla birlikte süreç doğru istikamette ilerlemektedir.

Avrupa Birliği ekonomisi, Uluslararası Para Fonu'na (IMF) göre satınalma gücü paritesi bazında 12.256 milyar avroluk bir gayri safi yurtiçi hasıla meydana getirir. Avrupa Birliği ekonomisi bir ortak pazara sahiptir ve Dünya Ticaret Örgütü tarafından bir bütün olarak değerlendirmeye alınmaktadır. Avrupa Birliği'nin resmi para birimi avrodur. Tüm belge ve politikalarda bu para birimi kullanılır. Avrupa Birliği üyesi on altı ülkenin tek ve ortak para birimi olarak benimsediği avro, aynı zamanda birlik içinde en çok kullanılan para birimidir. Avroyu kullanan ülkelerin oluşturduğu topluluk Avro Alanı adıyla anılır. Kararlara katılmama haklarını kullanan Danimarka ve Birleşik Krallık dışında tüm birlik üyesi ülkeler gerekli ölçütleri yerini getirdiklerinde mevcut para birimlerini kullanmayı bırakarak avroyu benimseyeceklerini bildirmişlerdir. Artık ortak para birimi olarak avroyu benimsemek Avrupa Birliği'nin koyduğu bir üyelik koşuludur. Avrupa Birliği'nin 2007 yılı kararlaştırılmış bütçesi 120,7 milyar avrodur ve 2007-2013 arası süreç için toplamda 864,3 milyar avro ayırmıştır. Bu miktar Avrupa Birliği'nin yirmi yedi ülkesinin toplam gayri safi milli hasılasının % 1,1'i ile % 1,05'ine eşit gelir. Bir karşılaştırma yapılacak olursa, Birleşik Krallık'ın 2004 yılı bütçesi 759 milyar avro olarak tahmin edilmiş ve Fransa'nın da 801 milyar avro harcayacağı öngörülmüştür. 1960 yılında Avrupa Birliği'nin önceli Avrupa Topluluğu'nun bütçesi gayri safi milli hasılanın sadece % 0,03'ü kadardı. Aşağıda AB'nin yıllık harcamalarının dağılımı gösterilmiştir: [31]

Geçmiş yıllarda TÜİK tarafından kullanılan 1987 bazlı milli gelir serisine göre, AB ülkeleri arasında 2006 yılı GSYİH büyüklüğü ile 7. sırada yer alan Türkiye, TÜİK'in 1998 bazlı yeni milli gelir serisine göre, GSYİH'nin 2006 yılı itibarıyla % 31,6 oranında arttırılmış olmasına rağmen, sıralamadaki yerini değiştirememiştir. Türkiye, yeni seriye göre 2011 yılında 774 milyar dolarlık GSYİH büyüklüğü ile Hollanda'nın ardından yedinci sırada bulunmaktadır. 2012 yılında ise Türkiye 786,3 milyar dolar ile Hollanda'yı geride bırakmış ve altıncı sıraya yükselmiştir. 2013 yılı beklentisinde de Türkiye altıncı sıradadır. 2012 yılında ABD'de 49.922 dolar, Japonya'da 46.736 dolar, AB-27 ülkelerinde 32.999 dolar seviyelerinde olan

Şekil 3.1. AB'nin Yıllık Harcamaları



Tablo 3.1. Cari Fiyatlarla GSYİH (milyar dolar) ve Kişi Başına GSYİH (dolar)

		Cari Fiyatlarla GSYİH (Milyar Dolar)			Kişi Başına GSYİH (Milyar Dolar)		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
AB-27 ÜLKELERİ	Almanya	30.607,4	3.400,6	3.598,0	44.111	41.513	44.010
	Avusturya	418,4	398,6	422,9	49.688	47.083	49.844
	Belçika	514,6	484,7	510,6	46.779	43.686	45.687
	Bulgaristan	53,6	51	54,4	7.312	7.033	7.582
	Çek Cumhuriyeti	217,1	196,1	203,5	20.616	18.579	19.243
	Danimarka	333,7	313,6	328,0	60.011	56.202	58.668
	Estonya	22,2	21,9	24,2	16.561	16.320	18.027
	Finlandiya	263,7	250,1	265,5	48.814	46.098	48.707
	Fransa	2.778,1	2.680,7	2.739,3	44.034	41.141	43.000
	Güney Kıbrıs	25	23	-	29.021	26.389	-
	Hollanda	837,6	773,1	808,9	50.176	46.142	48.091
	İngiltere	2.431,5	2.440,5	2.422,9	38.759	38.589	38.002
	İrlanda	221,2	210,4	222,5	48.356	45.888	48.230
	İspanya	1.479,6	1.352,1	1.387,9	32.077	29.289	30.108
	İsveç	538,6	526,2	576	56.800	55.158	60.020
	İtalya	2.196,3	2.014,1	2.076,0	36.227	33.115	34.034
	Letonya	28,5	28,4	31,1	13.728	13.900	15.285
	Litvanya	42,9	42,2	45,9	14.146	14.018	15.358
	Lüksemburg	59,3	56,7	60,5	114.186	107.206	112.135
	Macaristan	139	126,9	132,7	13.916	12.736	13.344
	Malta	9,1	8,7	9,3	21.924	20.852	22.193
	Polonya	514	487,7	513,4	13.341	12.538	13.075
	Portekiz	238	212,7	218,4	22.511	20.179	20.689
	Romanya	182,6	169,4	187	8.540	7.935	8.775
	Slovakya	96,2	91,9	98,5	17.691	16.899	18.089
	Slovenya	50,3	45,6	46,7	24.549	22.193	22.657
	Yunanistan	290,2	249,2	243,8	25.474	22.055	21.645
Euro Bölgesi	13.108,7	12.197,5	12.751,9	39.688	36.836	-	
AB-27	17.588,5	16.584,0	17.227,7	35.111	32.999	-	
ADAY ÜLKELERİ	Hırvatistan	61,7	57,1	60,1	14.021	12.972	13.655
	İzlanda	14,1	14,1	14,5	43.136	41.739	44.121
	Karadağ	4,5	4,3	4,6	7.259	6.882	7.318
	Makedonya	10,6	9,7	10,5	5.144	4.683	5.050
	Sırbistan	43,3	37,4	42,9	5.725	4.943	5.667
	Türkiye	774	786,3	858	10.466	10.504	11.318

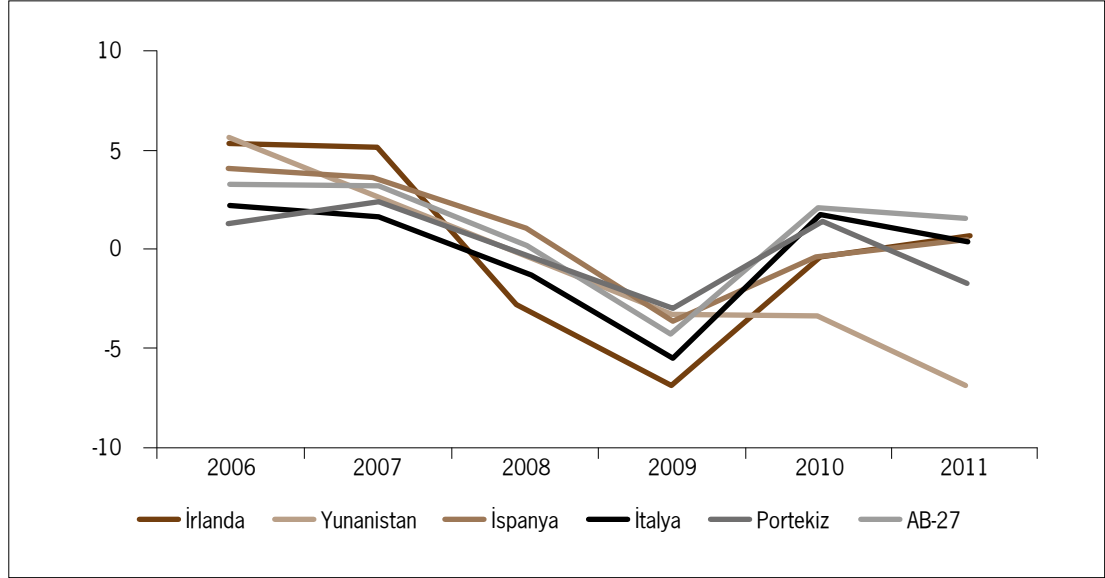
kişi başına GSYİH, güncellenen ve 2006'da % 31,6 oranında büyütülen milli gelire rağmen, 2012 yılında Türkiye için 10.504 dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu özelliği ile Türkiye, AB-27 ülkelerinden sadece Romanya ve Bulgaristan'dan, aday ülkelerden ise Karadağ, Sırbistan ve Makedonya'dan daha iyi durumdadır. [32]

2012 yılında AB-27 ülkelerinde ortalama istihdam oranı % 68,5 düzeyindedir. AB ülkeleri arasında en düşük istihdam oranına sahip ülke % 55,3 ile Yunanistan'dır. Son yıllarda ekonomideki olumlu kazanımlara rağmen, işsizlik ve yeterli istihdam yaratamama konusundaki sıkıntılar devam etmektedir. AB-27'de ortalama işsizlik oranı 2010 ve 2011'de % 9,7 iken, 2012'de % 10,5'e yükselmiştir. 2012 yılında işsizlik oranı açısından en yüksek orana sahip ülke % 25 ile İspanya olurken, bu ülkeyi % 24,3 ile Yunanistan, % 15,9 ile Hırvatistan ve Portekiz, % 14,9 ile Letonya takip etmektedir. 2012'de en düşük işsizlik oranlarına sahip ülkeler ise % 4,3 ile Avusturya, % 5,1 ile Lüksemburg ve % 5,3 ile Hollanda'dır. 2012 yılında oranların en yüksek olduğu AB ülkeleri; Danimarka, Finlandiya ve Fransa olurken, en düşük oranlar aday ülke Makedonya ile Bulgaristan, Romanya, Litvanya ve Letonya'da görülmektedir. Türkiye'ye ait oranlar ise 2012'de Makedonya, Bulgaristan, Romanya, Litvanya, Letonya ve Slovakya hariç tüm AB üyesi ve aday ülkelerin altındadır. [32]

Avrupa Birliği, son zamanlarda içinde bulunduğu kriz ile belki de tarihinde hiç olmadığı kadar sorgulanır bir hal almıştır. Birlik, kuruluş yıllarında öncelikli olarak iktisadi bütünleşme amacı taşısa da zaman içinde dönüşüm geçirerek ve genişleyerek bugün sosyal, iktisadi ve siyasi anlamda bütünleşme gerçekleştirmeyi amaç edinmiş ulus üstü bir birlik halini almıştır. Avrupa kıtasında barışı hedefleyen bir proje olarak ortaya çıkan Birlik için demokrasi hem ulus üstü kurumsal yapıda, hem de üye ülkeler düzeyinde önemli dayanaklardan biri olmuştur. Bu dayanağı güçlendirmek ve istikrarlı hale getirmek için birçok girişimde bulunulmuştur. Ayrıca, adaylık için önkoşul olan Kopenhag Kriterleri'nde siyasi kriterlerin arasında işleyen bir demokrasiye sahip olma kriterinin bulunması da AB'nin demokrasiye verdiği önemin bir göstergesidir. Ancak ekonomik krizle beraber AB'de demokrasinin etkinliği ve üye ülkelerin demokrasiye bağlılığı sorgulanır bir hale gelmiştir. Avrupa Birliği, Eylül 2008'de başlayan ve 2010 yılında ise Avrupa Birliği'nde bir borç krizi olarak yansımaları görülen ekonomik krizden fazlasıyla etkilenmiştir. AB'ye üye ülkeler arasından İrlanda, İspanya, İtalya, Portekiz ve Yunanistan bu birbiriyle bağlantılı iki krizden özellikle etkilenen ülkeler olmuşlardır. Bu durum, bu ülkelerin büyüme oranlarının 2006 ile 2011 yılları arasındaki değişimine bakıldığında daha açık bir şekilde görülmektedir. Tüm ülkelerde krizin patlak vermesinin ardından 2010 yılına kadar büyüme oranlarında büyük bir düşüş görülmektedir. Avrupa Birliği'nde 2009 yılında ekonomi ortalama yüzde 4,3 küçülürken, örneğin İrlanda

ekonomisi % 7, İtalya ekonomisi ise % 5,5 oranında küçülmüştür. 2011 yılına gelindiğinde ise Portekiz ve Yunanistan ekonomilerinin küçülmeye devam ettikleri görülmektedir. [33]

Şekil 3.2. Avrupa Birliği Ülkelerinde Büyüme Oranları, 2006-2011



Avrupa Birliği'nin ekonomik bütünleşme sürecinin en son aşaması olarak nitelenen Ekonomik Parasal Birlik (EPB), sermaye hareketlerine konan tüm kısıtlamaların kaldırılmasını, üye ülkeler arasındaki konvertibilitenin gerçekleştirilmesini, bu konvertibilitenin korunacağı konusunda tam bir güvencenin sağlanmış olmasını ve milli paraların birbirine çevrilmesinde her türlü banka giderlerinin ortadan kaldırılmasını gerektirir. Bu amaçla Avrupa Para Birliği'ne yalnızca kararlar ve tedbirler almak koşuluyla ulaşılamayacağına, bunun yerine, oturmuş ve istikrarlı çalışma mekanizmalarına sahip temellerin kurulması gerektiğinin anlaşılmasıyla, toplulukta bir parasal istikrar alanı oluşturmayı amaçlayan Avrupa Para Sistemi (APS) 13 Mart 1979'da kurulmuştur. Bugün için Avrupa Para Sistemi içinde Para Birliği'ne katılmanın koşulları Maastricht (Konvergenz) Kriterleri ile belirlenmiştir. Bu kriter dikkate alındığında Parasal Birliğe geçmeye hazır dört ülke; Danimarka, İrlanda, Lüksemburg ve Hollanda'dır. Türkiye'nin enflasyon ve faiz oranları kriterleri karşısındaki durumu oldukça sıkıntılıdır. [34]

AB'nin temel mali kuruluşu Avrupa Yatırım Bankası'dır (EIB). EIB Roma Antlaşması ile kurulmuş olmakla birlikte, ayrı bir tüzel kişiliğe sahiptir. Bunun yanında, AB'nin ekonomik ve sosyal politikalarını yürütme için EIB'den ayrı olarak oluşturulan çeşitli fonlar bulunmaktadır. AB bütçesi; topluluğun bütçe gelirleri, üye ül-

kelerin katkıları (KDV gelirlerinin belirli payının aktarılması), gümrük vergileri vb. kaynaklardan oluşur. Bu gelirler Birliğin politikalarının yürütülmesinde ve yönetim giderlerinin karşılanmasında kullanılır. Birlik bütçesinin en büyük bölümü ortak tarım politikasının finansmanına gitmektedir. AB Bütçesi'nin gelirlerini oluşturan kalemler ve harcandıkları yerler ise şöyledir: [35]

- **Avrupa Sosyal Fonu (ESF):** Roma Antlaşması'yla kurulmuştur. Birlik içinde yeni iş olanakları yaratılması, mesleki eğitim programları, işsizlik yardımı sağlanması gibi amaçlara finansman sağlar.
- **Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (ERDF):** AB içindeki nispeten geri kalmış yörelerin kalkındırılması ve yapısal uyum programları için kredi vermektedir. Birlik içinde Yunanistan, İrlanda ve Portekiz göreceli olarak geri kalmış üyelerdir. Diğer yandan İspanya ve İtalya'nın belirli yöreleri ile Kuzey İrlanda da bu fonun kapsamına giren yöreler arasında bulunmaktadır.
- **Avrupa Kalkınma Fonu (EFI):** Roma Antlaşmasıyla oluşturulan bu fondan, Lome Sözleşmesi çerçevesinde Birlikle özel ilişkileri bulunan ACP (Afrika, Karayipler ve Pasifik) ülkelerine yardım yapılmaktadır.
- **Avrupa Parasal İşbirliği Fonu (EMCF):** Bu fondan parasal birliğe yardımcı olmak üzere dış ödeme güçlüğü içine düşen birlik üyelerine kredi sağlanmaktadır.
- **Avrupa Garanti ve Yönlendirme Fonu (FEOGA):** 1962 yılında kurulan bu fondan, tarımsal destekleme programlarının finansmanı ve tarımın modernizasyonu için kaynak sağlar.

Dünyanın halen en büyük pazarı olan AB ekonomisinin genel olarak özellikleri ise şöyle sıralanabilir: [37]

- Avrupa dünyanın en büyük mamul eşya ve hizmet ithalatçısıdır.
- Yurtdışındaki en büyük doğrudan yabancı yatırım rezervleri AB'ye aittir ve dünyada en fazla doğrudan yabancı yatırıma ev sahipliğini yine AB yapmaktadır.
- Kriz ortamında bile, AB ithalatları artmaya devam etmektedir. Zira AB 2012'nin ilk yarısında 740 milyar avroluk mamul eşya ithal ederek bu oranını geçen yılın aynı dönemine göre % 4,5 arttırmıştır.
- AB 80 ülkenin ilk sırada gelen ticaret ortağıdır. Kıyaslama yapılacak olursa, ABD sadece 20 kadar ülkenin ilk sıradaki ticaret ortağıdır.

- AB ithalatlarının % 60'ı gelişmekte olan ülkelerden gelmektedir ve en az gelişmiş ülkelerden en fazla eşya ithalatı Avrupa tarafından yapılmaktadır. Zira en az gelişmiş ülkelerin toplam ihracatının % 36'sı AB'ye gitmektedir.
- Avrupa aynı zamanda değer zincirinin her aşamasındaki üreticilere fırsatlar sunan pazarıyla son derece çeşitlendirilmiş bir ekonomiye sahiptir. AB sermaye teşvizi, kimyasal ürünler ve çok çeşitli tüketici mallarının yanı sıra tarım ürünleri, ham madde ve enerji gibi ana ürünleri de ithal etmektedir.
- Rekabet gücü oldukça yüksek olan Avrupa pazarında şirketler yüksek tüketici taleplerini karşılamak durumundadır.

Sonuç olarak, Avrupa ile daha derin ticaret ve yatırım bağları kuran şirketler uluslararası rekabet gücünü arttırmayı öğrenmekte ve böylelikle hem kendi ülkelerinde hem de dünyanın diğer pazarlarında daha avantajlı konuma gelmektedir. Ayrıca, Avrupalı şirketler altyapıda dünya teknoloji liderleridir ve gelişmekte olan birçok ülke –ulaşım, kanalizasyon, çevre hizmetleri, lojistik, telekom veya petrol ya da gaz arama gibi muhtelif alanlarda– gelişim sürecinin bir sonraki aşamasında bu teknolojileri kullanmak durumundadır. Bu ürünlerin Avrupa'dan ithal edilmesi daha ileri bir ekonomiye giden kestirme yoldur. [37]

Her ne kadar AB'nin 2012 ve 2013'te çok yavaş büyümesi öngörülse de, 25.000 avro kişi başı geliri ve 500 milyon tüketicisi ile AB dünyanın en büyük ekonomisi olmayı sürdürmektedir. Bu tablo 12,6 trilyon avro tutarında bir ekonomiyi yansıtmaktadır. Sadece Amerika Birleşik Devletleri (11,5 trilyon avro ile) aynı kulvardadır; hatta Çin (5,5 trilyon Avro ile) ve Japonya (2,7 trilyon ile) bile çok daha küçüktür. Fortune 500 listesinde 135 Avrupa Birliği şirketi vardır. Bu rakam Amerika Birleşik Devletleri (132), Çin (75) ve Japonya'ninkinden fazladır. Avrupa önümüzdeki yıl tam olarak toparlanamasa bile, açık ara farkla dünyanın en büyük ekonomisi olmayı sürdürecektir. Avrupa ekonomisi aynı zamanda gelecek için muazzam bir potansiyel barındırmaktadır. Dünya Ekonomik Forumu Küresel Rekabet Gücü Endeksi'ndeki ilk 10 ülkenin 5'i AB üyesidir. INSEAD/WIPO Küresel Yenilikçilik Endeksi'ndeki ilk 10 ekonomiden 6'sı AB üyesidir. Şirket seviyesinde de aynı tablo görülmektedir. Zira Forbes'teki ilk 100 şirketten 28'inin merkezi AB'dedir. Dünya çapında Ar-Ge harcamalarının dörtte birinden fazlası AB tarafından yapılmakta olup 2009 yılında dünyadaki bilimsel yayınların % 29'u AB tarafından yapılmıştır. Bu oran ABD'de % 22, Çin'de ise % 17'dir. Dünyada patent başvurularının yaklaşık üçte biri AB'de yapılmaktadır. [38]

3.2. AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİSİNDE LOJİSTİĞİN YERİ

Bir ülkenin gelişimi için olmazsa olmaz şart; yatırım, ticaret ve ulaşım zincirinin sağlıklı çalışmasıdır. Sürdürülebilir kalkınma buna bağlıdır. Yurdun her tarafında aynı seviyede ulaşım ve haberleşme altyapısının sağlanması zenginlik merkezlerinin ülkenin her tarafına yayılması ülke sanayisinin gelişmesinde büyük öneme sahiptir. Ülke ekonomisinin bölgeleri ile bütünleşmiş biçimde gelişmesi ve büyümesi ancak gelişmiş ulaşım altyapısıyla olur. Ülke ekonomisini, vücuda benzetecek olursak; ulaşım ağları ülkenin damarları, lojistik köyler de (merkezler) kalbidirler. Ülke ekonomileri ancak ulaştırma politikalarının, sanayi politikalarını desteklemesi ile gelişir ve büyürler. Dünya üzerinde kaynakların her çeşidine sahip bir ülke yoktur. Yani ihtiyaç duyduğu her şeyi kendi kaynakları ile üretebilecek bir ülkeden bahsetmek oldukça zordur. Her ülke değişen oranlarda birbirleri ile ticaret yapmaktadır. İthalat ile ihtiyaçlarını karşılayan ülke, ihracatla diğer ülkelerin ihtiyaç duyduğu ürünleri o ülkelere satmaktadır. Nasıl ki bir insan kendi başına ihtiyaçlarını karşılayamaz ve diğer insanların ürettiği hizmet ve ürünlere ihtiyaç duyarsa aynı şekilde ülkeler de ihtiyaç duyduğu her kaynağa sahip olmadıklarından diğer ülkelerin doğal kaynaklarına, teknolojilerine, ucuz işçiliğine, insan gücüne zorunlu olarak ihtiyaç duyar. Kısacası ithalat yapılmadan iç ekonominin sürdürülmesi, ihracata yönelik üretim yapılması zordur. Bu nedenle ulaşım, ülkeler arasındaki bu zaruri muhtaçlığı karşılıklı olarak giderme noktasında önemli görevler üstlenir. Ulaşımın bir diğer önemli ekonomik fonksiyonu da bölgeler arası kalkınmışlık farkını eşitleyerek ülke ekonomisinin dağınık bir şekilde değil de bütünleşik olarak kalkınmasını sağlamasıdır. Hatta ülkeler arası kalkınmışlık farkını bile eşitleyebilir ve ülkeler arası karşılaştırmalı üstünlük esasına göre ülkelerdeki üretim verimliliğini artırabilir. Bu nedenle sanayi politikasının önemli unsurlarından birinin lojistik olduğu göz önüne alınmalıdır. [40]

Avrupa ülkelerinin lojistik sektörüne yatırım hızı vermesi ve ekonomik planlamalarda başı çeken önceliklerden birisi haline getirilmesine karşın, BRIC ülkelerinin performansının önüne geçilemiyor. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği'nin (IRU) 58 ülkeyi GSYİH artışı, karayolu yük taşıma hacmi ve yeni araç tescilleri bakımından kıyaslayan endeksine göre; BRIC ülkeleri, 2008 yılından beri AB ülkeleri dahil OECD ülkelerinden daha iyi performans gösteriyor. Karayolu taşımacılığı sektörüne destek veren ve yatırım yapan BRIC ülkelere kıyasla yeni mevzuat ve vergi yükleriyle kısıtlamalara giden 27 AB ülkesi ve ECD bölgesinde ekonomik büyüme oranlarının düşük kalmaya devam edeceği öngörülmüyor. Öte yandan, dünya ticaret hacminin gelişmekte olan doğu ekonomilerine doğru kayacağı öngörüsü Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en önemli köprü olan Türkiye'yi lojistik faaliyetlerinde

önemli bir konuma taşıyor. Türkiye coğrafi konumuyla yakaladığı bu avantajı doğru kullanabilirse, Ortadoğu-Asya-Avrupa üçgeninde önemli bir transfer merkezi haline gelecek. [28]

Öyle ki Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), dünyanın alanındaki en büyük taşımacılık ve lojistik organizasyonu olan Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu'nun (FIATA) Dünya Kongresi'ne ikinci kez ev sahipliği yapacak. 2002 yılında İstanbul'da düzenlenen 40. FIATA Dünya Kongresi'ne de ev sahipliği yapan UTİKAD, 12 yıl aradan sonra dünya lojistik devlerini "FIATA 2014 Türkiye" ile tekrar bir araya getirecek. Taşımacılık ve lojistik alanında dünyanın en büyük ve en etkili sivil toplum kuruluşu olan ve 150 ülke ile 40 bin firmayı çatısı altında toplayan FIATA, dünya ölçeğinde yaklaşık 10 milyon kişiye istihdam sağlayan dev bir endüstriyi temsil ediyor. [29]

65.000 km otoyolu ve dünyanın en yoğun havaalanlarından bazılarında ev sahipliği yapan Avrupa'nın altyapısının bir benzeri yoktur (30 Avrupa havalimanı yıllık 10 milyondan fazla yolcu taşımaktadır). Yüksek hızlı trenin doğum yeri olan AB 6.200 km ile dünyadaki en geniş yüksek hızlı tren yolu ağına ve (dünyadaki 1737 yüksek hızlı trenden 1050'si ile) en çok yüksek hızlı trene sahiptir. [38]

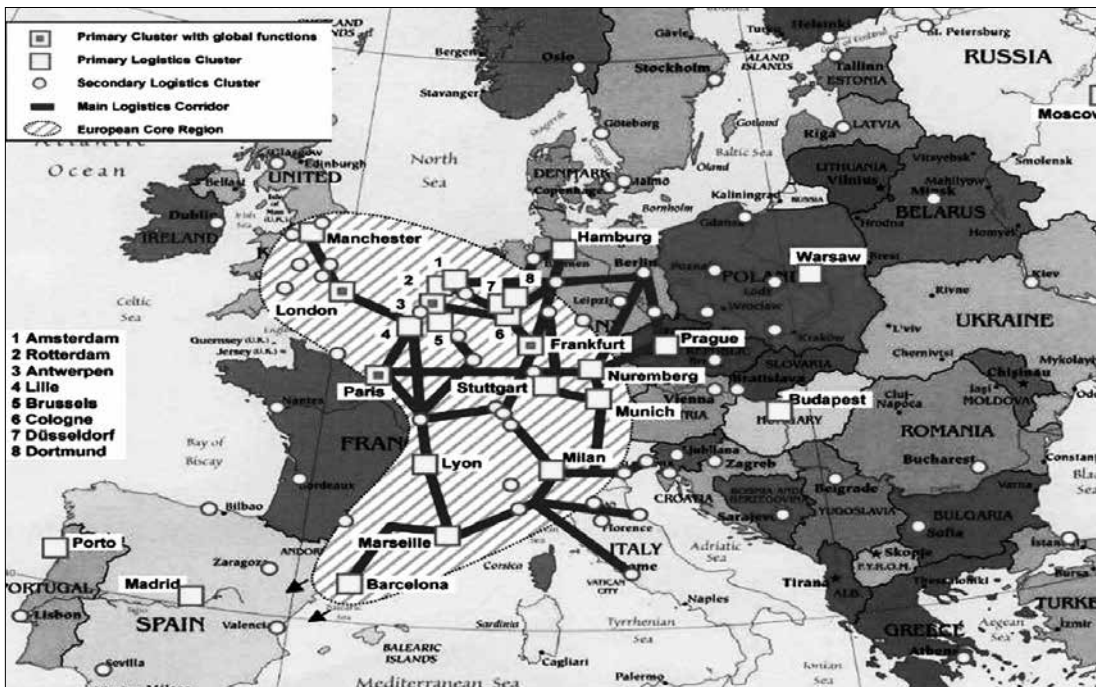
Şekil 3.3. Avrupa'nın Demiryolları Haritası



Demiryollarında lojistik gelişmeler incelendiğinde Türkiye'nin stratejik önemi dikkat çekmektedir. Osmanlı'nın son döneminde ulaşım alanındaki en önemli gelişme, büyük ölçüde yabancı sermaye yatırımlarıyla gerçekleştirilen demiryollarıdır. Yabancı ortaklıklara kâr garantisi verilerek ve uzun yıllar için (genellikle 70-100 yıl) işletme hakkı tanınarak oluşturulan demiryollarının uzunluğu Cumhuriyet'in kurulduğu yıl dört bin kilometrenin üstündeydi. Demiryolu yapımında Alman firmaları başı çekerken onu Fransız ve İngiliz firmaları izliyordu. Ülkemizde yüksek hızlı trenler ise son beş yıllık süreçte günlük hayatımıza girmiş olmasına karşın Avrupa'da 1980'li yıllarda kullanılmaya başlanmıştır. Avrupa'nın bazı bölgelerinde 350 km/saat hızın üzerinde trenler bulunmaktadır. [39]

Avrupa'nın lojistik gelişim süreci ise tek Avrupa pazarı gelişim süreci ile başlamış, Avrupa Birliği'nin genişleme süreci ile devam etmiştir. 2006 yılında lojistik sektör 800-900 milyar avroluk rakama ulaşmıştır. Bu lojistik endüstrinin yaklaşık yarısı sadece üç ülke tarafından bir araya getirilmiştir. Bu ülkeler Almanya, İngiltere ve Fransa'dır. Avrupa'da lojistik üsler, uluslararası firmalar, bilgi üretim enstitüleri, araştırma enstitüleri, teknoloji tedarik merkezleri, üniversiteler, danışmanlık girişim grupları haberleşme ağı ile birbirlerine bağlıdır. Bu ağ sayesinde bilgilerini paylaşırlar, iletişim ağı geleneksel sektör analizinin ötesinde global bir haberleşme ağı içerisindedirler. Bu gruplar gelişme ve istihdamın lokomotifi olarak görülüyorlar. Avrupa'da 25 lojistik üs 60 civarındada ikinci derecede lojistik üs bulunmaktadır. Bu lojistik üslerin en az 4 tanesi de global lojistik üs olarak kabul edilmektedir. Bunlar Londra, Paris, Frankfurt ve Randstad Hollanda'dır. [39]

Şekil 3.4. Avrupa Lojistik Bölge ve Kümeleri



Avrupa'da yer alan lojistik merkezlere göz attığımızda, İtalya'da 25, İspanya'da 22, Danimarka'da 6, Fransa'da 2, Macaristan, Portekiz, Yunanistan, Ukrayna ve Lüksemburg'ta ise 1'er adet olmak üzere Avrupa'da 60'ın üzerinde lojistik merkez tanımına giren yapılanma olduğu görülmektedir. Yaklaşık 2.400 adet taşıma işletmecisi bu merkezlerden yararlanmaktadır. Tüm ulaşım bağlantıları arasında ve farklı taşıma türleri arasında koordinasyonu sağlamak, bir lojistik merkezin en önemli görevidir. Bu yüzden Avrupa'daki lojistik merkezlerin çoğu nakliye ve dağıtım faaliyetleri için birer üs konumunda olan yerlerde; yani demiryolu, otopan ve deniz arterleri yakınında kurulmuştur ve hepsi buldukları büyük şehirlerin 40 mil yakınındadır. Yunanistan'da da bir adedi planlanmış, bir adedi inşa halinde ve bir adedi de çalışan 3 adet lojistik merkez bulunmaktadır. Ayrıca Avrupa Birliği, Europlatforms adında Avrupa Lojistik Merkezleri Birliğini de kurmuştur. Öte yandan lojistik sektör değerinin yine 2007 yılı itibari ile taşıma yönetimine göre dağılımı ise; % 3,2 havayolu (kargo), % 11,1 havayolu (yolcu), % 16,8 denizyolu, % 19,9 taşımacılık altyapısı, % 48,9 karayolu ve demiryoludur. Küresel lojistik sektörü içerisinde yıllık Europlatforms temel amacı lojistik merkezlerinin ve intermodal terminallerin ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi bakımından stratejik önemini desteklemek olan ve Avrupa çapında 9 ülkeyi temsilen 55 üyesi (55 lojistik merkez) bulunan Avrupa Lojistik Merkezleri Birliği'dir. 1991 yılında kurulan birlik bünyesindeki lojistik merkezlerde toplam 2.400 şirket faaliyet göstermektedir. Europlatforms, üye olan lojistik merkezlerle ilgili yıllardır sayısız girişimlerde bulunmuş, değişik proje ve aktivitelere imza atmıştır. Lojistik merkez (merkez) tanımı 1992 yılında Europlatforms tarafından çıkarılmış, ulaşım ve iletişim şebekelerinde AB inisiyatifleri doğrultusunda bir Avrupa şebekesi yaratılmasına karar vermek ve iyileştirmek amacıyla ortak çatı altında hareket etmeyi sağlamıştır. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkânlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik merkezlerin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Avrupa'da Bologna, Barselona gibi yük köyleri bu merkezlerin en dikkat çekici olanlarıdır. [40]

Kıta Avrupası'nda lojistik uygulamaları tüm boyutları ile en üst noktalardadır. Avrupa ülkelerinde, depolama, elleçleme, envanter kayıt ve stok kontrol sistemleri, bilişim teknolojisinin pratik uygulamalarda kullanılması gibi birçok lojistik alanda rakiplerine öncülük edebilecek kadar ileri seviyede profesyonel lojistik uygulamalar görülmektedir. Çokuluslu işletmelerin faaliyet alanlarının önemli bir kısmı Avrupa'dadır veya Avrupa ile dolaylı veya dolaysız ilintilidir. Ancak bu bölümde üye ülkeleri veya AB'nin üyelerinden bir veya birden fazlasının oluşturduğu çokuluslu işletmelerin lojistik performansları tek tek incelemek yerine, üyelerin ekonomik alanda egemenlik haklarını önemli seviyede devretmeleri ile oluşturdukları AB'nin

kurumsal olarak lojistik sektörüne yaklaşımlarını incelemenin daha doğru olacağı değerlendirilmiştir. Topluluğun lojistik ile ilgili geldiği noktanın boyutu, topluluğun ekonomik göstergelerinden çok rahatlıkla tespit edilebilir. Topluluk dış ticaret hacmi, topluluğun bünyesinde bulundurduğu teknoloji üretim merkezlerinin etkinliği ve topluluğun küresel anlamda sahip olduğu güç, AB'nin lojistik açıdan önemini gösteren unsurlar arasındadır. AB ortak politikaları ve uygulamaları arasında spesifik olarak lojistik sektörü bulunmamasına rağmen daha ziyade lojistiğin altyapısını oluşturan özel ve kamu sektörünün lojistik ile ilintili olarak ticaretin önündeki mali ve teknik engellerin kaldırılması, ulaştırma faaliyetleri, para hareketlerinin kolaylaştırılması, tek enerji piyasasının oluşturulması gibi operasyonlara yoğunlaşmıştır. [41]

Lojistik sektöründe altyapı konusunda topluluğun tüm sıkıntılarını giderdiğini ifade etmek pek doğru olmaz. Sınırlarındaki bazı havaalanlarında ve belli şehirlerin ana karayollarında ve demiryollarında yaşanan trafik tıkanıklıklarına topluluk hâlâ çözüm bulamamıştır. Topluluk içindeki bazı yolların hâlâ istenen seviyede olmaması nedeniyle, bu yollarda yapılan ulaşım faaliyetlerinin kamu sağlığına ve çevreye yaptığı olumsuz etki ortadan kaldırılamamıştır. Toplulukta farklı ulaştırma modlarının gelişim seviyeleri aynı değildir. Örneğin malzeme taşıma konusunda elde edilen gelişme oranı karayolları için % 44 iken, demiryolları için % 8, iç su yolları için % 4 olmuştur. Bu oranlar yolcu taşımacılığında karayollarında % 79 iken, demiryolları için % 8 olarak gerçekleşmiştir. Avrupa Topluluğu'nu kuran Roma Antlaşması'na dayanan ortak ulaştırma politikasının uygulamasında topluluk önemli sorunlarla karşılaşınca, 1991 yılında Maastricht Anlaşması ile topluluk ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali boyutunu güçlendiren Trans-European Network (TEN) projesini uygulamaya koydu. Proje kapsamında belli başarılarla yaşanmıştır. 10 yıl sonra bugün karayolu kabotajı gerçekleşmiş, sivil havacılık alanında güvenlik standartları dünya çapında en üst seviyeye getirilmiş ve personel hareketliliği 1970'lerde günde 17 km'den 1998'lere gelindiğinde 35 km'ye çıkarılmıştır. Bu kapsamda topluluğun teknoloji altyapısını geliştirmek amacıyla Çerçeve programları iki ana mücadele alanında en modern teknolojileri araştırmak ve geliştirmek üzere oluşturulmuştur: Trans-Avrupa Yüksek Hızlı Tren Şebekesi (The Trans-European High-Speed Rail Network) ve Galilei Uydu Yön ve Yer Bulma Programı (The Galileo Satellite Navigation Programme). Son genişleme kuşağının etkisiyle bu trendlerin daha üst noktalara taşınacağı, 2010'a kadar modern sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşacağı değerlendirilmiştir. [41]

Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikası, genel hatlarıyla ulaşım sektöründeki AB standartlarını yansıtmaktadır. Bu standartlar AB vatandaşlarının kamu hizmetleri

alanındaki sosyal hak ve özgürlüklerini korumayı amaçladığı kadar, AB içerisindeki ekonomik rekabetin korunması, dengeli ve sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için de önem taşımaktadır. AB Ulaştırma Politikası, tek pazarın düzenli işlemesi ve gelişmesine katkıda bulunmasının yanı sıra, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin kuvvetlendirilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Zaman içinde giderek artan trafik sıkışıklığı, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, çevreye verilen zarar, güvenliğin tehlikeye atılması ve bazı bölgelerin izole edilmesi ulaşım konusunda yeni faaliyetleri gerekli kılmıştır. Avrupa Komisyonu, 2001 yılında ulaşım alanında rekabet ortamına uyum sağlayabilmek amacıyla “Beyaz Kitap: 2010 Ulaştırma Politikalarını” imzalamıştır. İlk kez tüketici ihtiyaçlarının stratejilerin temeline yerleştirildiği Beyaz Kitap halen Avrupa Birliği’nde ulaşım politikalarını belirlemektedir. Ulaştırma sıkıntılarına yönelik 60 önlemin geliştirildiği Beyaz Kitap’ta önlemlerin birincisi demiryollarını, denizyollarını ve iç suyollarını canlandırarak ve bunların arasında bağlantılar kurarak, havayolunun da kontrollü büyümesini sağlayarak 2010 yılına kadar ulaşım türleri arasındaki dengeyi oluşturmaktır. Diğer önlemler ise şu eksenlerde sıralanabilir: Taşımacılıkta koridor anlayışının benimsenmesi, güvenli ve çevreye duyarlı ulaşım imkânlarının tercih edilmesi, lojistikte teknoloji ve altyapı yatırımlarına ağırlık verilmesi ve yük taşımacılığında bürokratik işlemlerin azaltılmasıdır. Beyaz Kitap’ın temel esasları şöyle belirlenmiştir: [42]

- Taşıma türleri arasında dengeli dağılımın gerçekleştirilmesi,
- Taşımacılıkta darboğazların ortadan kaldırılması,
- Kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi,
- Küresel taşıma yönetimi.

Dünyadaki bu pazar büyüklüğü birçok firmanın ortaya çıkmasına, firma evliliklerine, satın almalara neden olmuştur. TNT Post Group, Jet Service ve TechnoLogistica’yı satın alarak Hollanda, İtalya, İspanya, Belçika, Avusturya ve Fransa’da etkin hale gelmiştir. Deutch Post, Securicor, Ducros, Danzas ve Nedloyd’u satın alarak Avrupa’da büyümesine devam etmiş ve Kuzey Amerika pazarına da girmiştir. [43]

AB, üye ülkeler arasındaki ticaretin önündeki engellerin kaldırılması ve tek pazar haline gelmek için taşımacılık ve lojistiğin geliştirilmesi adına faaliyetler yürütmektedir. Bu sayede ülkeler tek bir pazar gibi, hiçbir limitleme ile karşılaşmadan, tek ekonomik sınır içinde hızlı, ekonomik, verimli ve sürdürülebilir bir şekilde ticaret yapabileceklerdir. Detayları Beyaz ve Mavi kitaplarda, sektörel raporlarda verilen AB taşımacılık ve lojistik stratejileri şu başlıklarda gruplanmaktadır: [44]

1. Lojistik ve taşıma sektörü her kademede eğitimle desteklenmelidir.
2. Demiryolu, karayolu ve su yolu ile olan taşımayı birleştirilebilir ve kolayca kullanılabilir hale getirecek intermodal terminaller geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.
3. Karayolları üzerindeki trafik yoğunluğu kısa mesafede karayolu, orta ve uzun mesafede demiryolu ve su yolu kullanılarak azaltılmalıdır.
4. Yük taşıma koridorları oluşturulmalıdır. Bu taşıma koridorlarında kurulacak tesislerde ve ekipmanlarda standardizasyona gidilmelidir.
5. Demiryolu taşımalarında kapasite, kalite, hız ve verim arttırılmalı, taşımaya özel demiryolu ağı kurulmalıdır.
6. Uzak mesafelerden yapılacak taşımalar için güvenli, ekonomik, büyük kapasitede, liman ekipmanları olan deniz otoyolları kurulmalı, kısa mesafe deniz taşımacılığı geliştirilmelidir.
7. Yüklerin intermodal sistemlerle taşınacağı, depolanabileceği, katma değerli hizmetlerin verilebileceği lojistik köyler yaygınlaştırılmalı ve kullanımı teşvik edilmelidir.
8. En iyi lojistik uygulamaları belirlenmeli, duyurulmalı, lojistik kurumlar arasında tecrübe paylaşımı sağlanmalıdır.
9. Taşıma zincirleri arasında kayıt birliği sağlanmalıdır. Farklı ülkelerde veya farklı taşıma şekillerinde tek ve ortak belge kullanılmalıdır.
10. Farklı ülkelerde, farklı terminallerde, yük aktarmalarında kullanılan ekipmanlar standart hale getirilmelidir.
11. Taşımanın çevre üzerindeki olumsuz etkileri, karbon salınımı, gürültü, trafik sıkışıklığı gibi etkileri azaltılmalıdır.

Dördüncü Bölüm

TÜRKİYE EKONOMİSİ

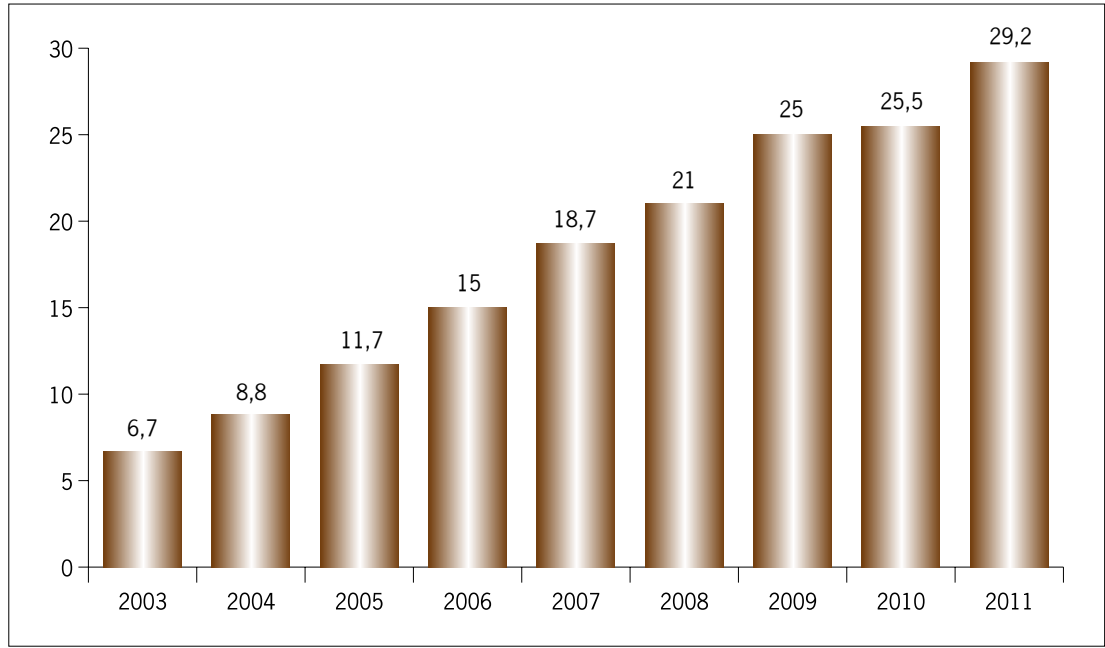
4.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ

Dünyadaki ekonomik durum ve gelişmeler ne olursa olsun ülkemizin son yıllarda elde etmiş olduğu ekonomik başarı hiç tartışmasız herkesin takdirini kazanmıştır. Bunun en büyük sebebi ise; son 10 yılı aşkın bir süredir hemen hemen ülke nüfusunun yarısının oylarıyla ve dolayısıyla güveniyle sürekli iktidarda olan hükümetin uygulamış olduğu ekonomik istikrar ve bu doğrultuda üretilen politikalarıdır.

Ülkemizin Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan bir köprü durumunda olması, üç tarafının denizlerle çevrili ve önemli bir geçiş güzergâhı pozisyonunda bulunması, altı sınır komşusunun olması coğrafi konum itibarıyla ne denli önemli bir ekonomik yapının içinde olduğumuzu göstermekle birlikte, 2011 TÜİK verilerine göre yaklaşık yarısı 29,7 yaşının altında olan 75 milyonluk bir nüfusun olması ve Eurostat verilerine göre bu nüfusun AB ile karşılaştırıldığında en kalabalık genç nüfus olması da bir o kadar ekonomik gücümüzün önemini göstermektedir. Ayrıca ÖSYM verilerine göre bu nüfusun içinden her yıl 170'ten fazla üniversiteden mezun olan yaklaşık 500.000 mezun ve benzer şekilde 2011 Milli Eğitim Bakanlığı verilerine göre yarısı meslek liseleri ve teknik liselerden olmak üzere 700.000'in üzerinde lise mezunu olması, belirtilen ülke nüfusumuzun ne denli nitelikli ve rekabetçi bir yönünün olduğunu da net bir şekilde ortaya koymaktadır. Bütün bunların üzerine ülkemizin demokratik yapısı ile uluslararası tahkim ve birçok askeri, ekonomik ve sosyal kuruluşlara üyelikleri de olunca özellikle yabancı sermaye çekimi konusunda odak noktası haline gelmesi önem kazanmaktadır. Bu nedenle aşağıdaki Ekonomi Bakanlığı verilerine göre oluşturulmuş tabloda, yıllar itibarıyla ülkemizde ki yaban-

cı sermayeli firma sayısında son derece olumlu bir artış gözlemlenmektedir. Ayrıca ülkemiz, son 9 yılda 110 milyar ABD doları doğrudan yabancı yatırım çeken kurumsallaşmış ekonomisiyle, 2012 yılı için doğrudan yabancı yatırımda dünyanın en cazip 13. ülkesi konumuna da ulaşmıştır. [13]

Şekil 4.1. Yabancı Sermayeli Şirket Sayısı



Yabancı sermayenin ülkemize gelişinde mevcut ekonomik göstergeler ve demokratik yapının önemi olmakla birlikte; AB ile yürütülen katılım müzakereleri, Uluslararası Tahkim ve aşağıda yer alan üyeliklerinde bu sermaye akışında etkin rol aldığı söylenebilir;

- Asya-Avrupa Kıtası Kuruluşu (ASEF),
- Asya Karşılıklı Tedbir ve Güvenlik Önlemleri Konferansı (CICA),
- Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT, OSCE),
- Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi (AİHM, ECHR),
- Avrupa Konseyi (COE),
- Birleşmiş Milletler (BM, UN),
- Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN),
- Güneydoğu Avrupa İşbirliği İnisiyatifi,

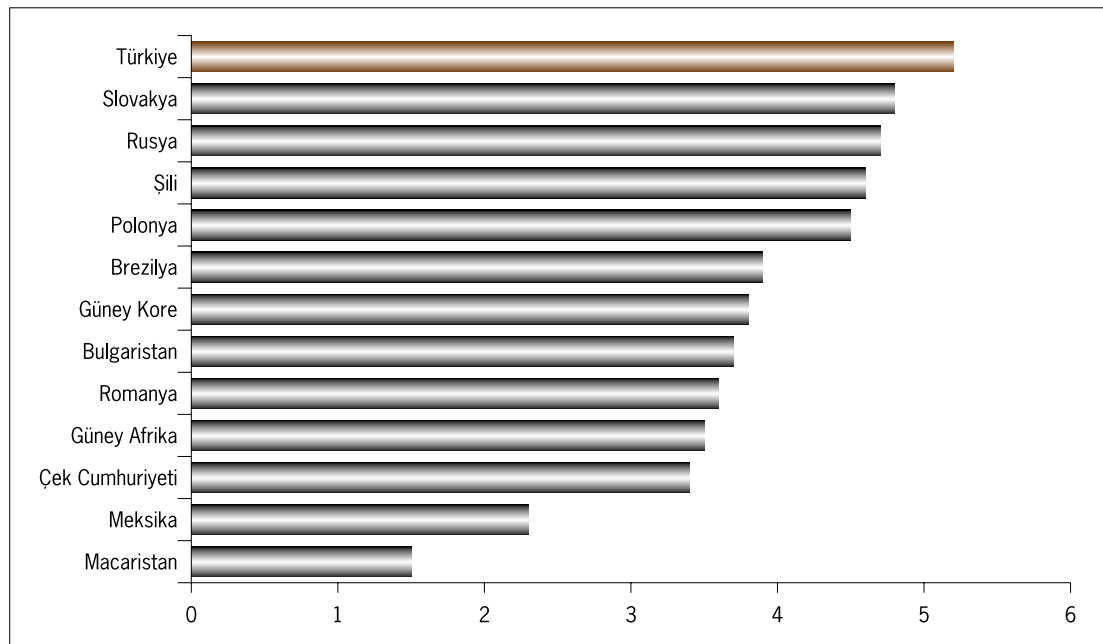
- Uluslararası Kafkasya Etnik İlişkiler, İnsan Hakları ve Jeopolitiği Kurumu (IACERHRG),
- Interpol,
- İslam Konferansı Örgütü (İKÖ),
- Gümrük Birliği,
- Dünya Ekonomik Forumu (WEF),
- D-8,
- Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO),
- Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD),
- Kara Paranın Aklanmasının Önlenmesine İlişkin Mali Çalışma Grubu (FATF),
- Karadeniz Ülkeleri Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (BSEC),
- Uluslararası Para Fonu (IMF),
- Milletlerarası Ticaret Odası,
- Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü (UNCTAD),
- Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ),
- Uluslararası Taşımacılar Birliği (IRU),
- Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR),
- Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO),
- Avrupa Patent Ofisi (EPO),
- Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC),
- Avrupa Telekomünikasyon Standartları Enstitüsü (ETSI),
- Avrupa Yayın Birliği (EBU),
- Dünya Posta Birliği (UPU),
- Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU),
- Uluslararası Denizcilik Örgütü.

Ülkemizin yabancı sermayeyi kendisine çekmesi ve büyümesini istikrarlı bir şekilde sürdürmesi beraberinde de aşağıda yer alan son derece güzel sonuçlara ulaşmasını da sağlamıştır: [14]

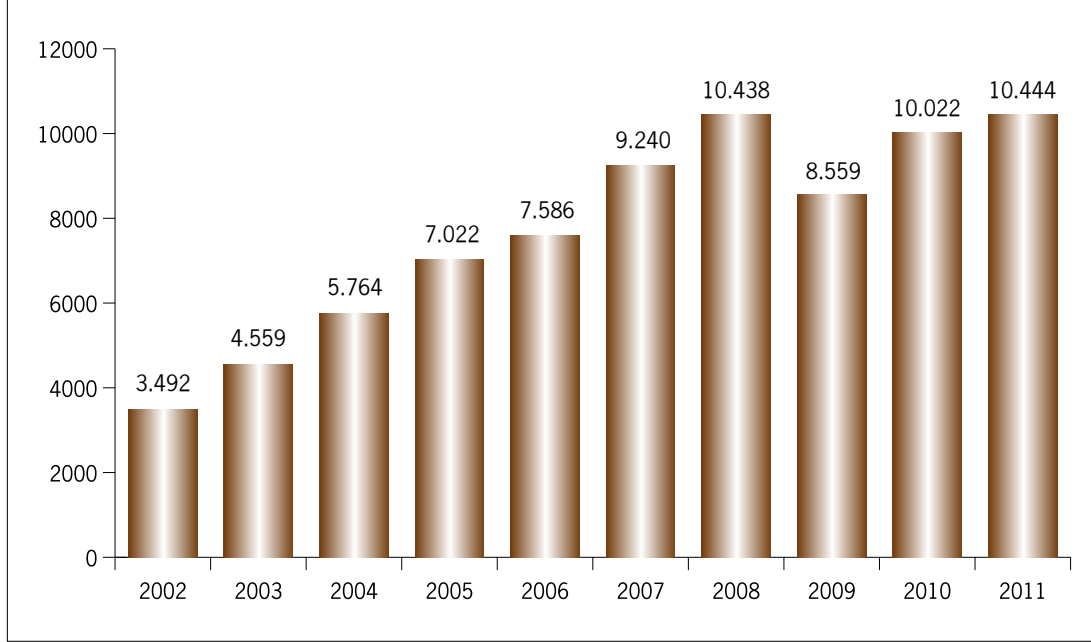
- 2011 yılında dünyanın en büyük 18. ekonomisi ve AB bölgesi ile karşılaştırıldığında en büyük 7. ekonomi (cari fiyatlarla GSYİH, IMF WEO)

- Türkiye, 2010 ve 2011 yıllarında Avrupa'nın en hızlı büyüyen ekonomisi, dünyanın ise en hızlı büyüyen ekonomilerinden biri.
- Yıllık ortalama % 6,7 oranındaki reel GSYİH büyüme hızıyla 2011-2017'de OECD üyesi ülkeler arasında en hızlı büyüyen ekonomi olması beklenen ve gelecek vaat eden bir ekonomi (OECD Ekonomik Görünüm No.86)
- 2002 yılında 231 milyar ABD doları olan GSYİH'nın, 2011 yılında üç kattan fazla artarak 772 milyar ABD dolara yükselmesi (TÜİK)
- Son 9 yılda reel GSYİH yıllık ortalama % 5,2 artması sonucu oluşan istikrarlı büyüme (TÜİK)
- IMF'ye olan son borç taksitinin Mayıs 2013 itibariyle ödenerek, 1958 yılından günümüze kadar olan tüm borçların kapatılmış olması
- Borsaların tek bir çatı altında bir araya getirilmesi
- 2002-2011 arasında 4 milyondan 50 milyona ulaşan internet kullanıcısı sayısı
- 2002-2011 arasında 23 milyondan 65 milyona çıkan cep telefonu aboneliği sayısı
- 2002-2011 arasında 16 milyondan 51 milyona ulaşan kredi kartı kullanıcısı sayısı
- 2002-2011 arasında 33 milyondan 118 milyona yükselen hava yolu yolcusu sayısı
- 2002-2011 arasında 13 milyondan 31,5 milyona ulaşan yabancı turist sayısı
- 2002 ve 2011 yılları arasında % 275 artışla 135 milyar ABD dolarına yükselen ihracat hacmiyle dinamik ve olgun bir özel sektör (TÜİK)

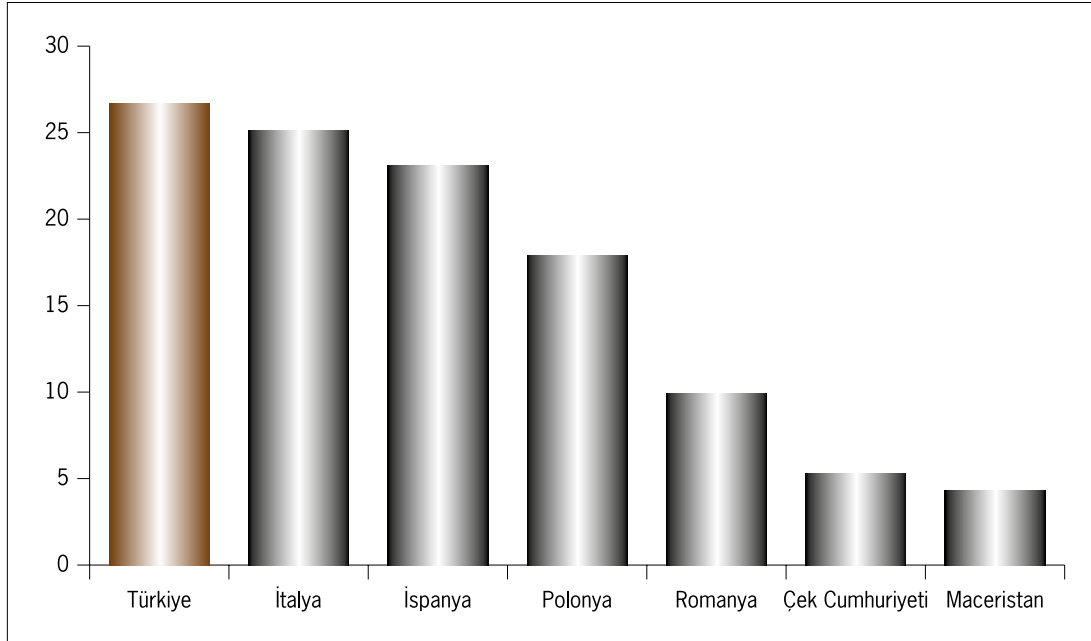
Şekil 4.2. Yıllık Ortalama Reel GSYİH Büyümesi (%) 2002-2011



Şekil 4.3. Kişi Başına Düşen GSYİH - Cari Fiyatlar (ABD doları)



Şekil 4.4. İşgücü (milyon kişi) - 2011



4.2. TÜRKİYE EKONOMİSİNDE LOJİSTİĞİN YERİ

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, altı sınır komşusunun olması ve her şeyden önemlisi Asya ile Avrupa arasında bir köprü olması, ülkemizde lojistiğin özellikle de jeopolitik açıdan ne denli önemli bir hal aldığını göstermektedir.

Bu kadar önemli bir konuma sahip olan ülkemizde karayolu taşımacılığındaki ilerlemeler, özellikle son yıllarda dikkat çeker nitelikte artış göstermektedir. Avrupa'nın en geniş tır filolarından birine sahip olan ülkemizde, yapılmaya başlanılan duble yolların inşasının hızla devam etmesi, İstanbul'da yapımı devam eden üçüncü köprü, Marmaray projesi, İstanbul-İzmir hattını karayolu ile oldukça kısaltacak yeni otoban çalışması, ülkemizdeki karayolu taşımalarında yaşanan artışa verilen altyapı destekleri olarak göze çarpmaktadır; ancak yaklaşık 65.000 km'ye yakın karayoluna sahip ülkemizin otobanın ise yaklaşık olarak 2.000 km olması, hiç kuşkusuz son derece düşük ve bu nedenle hızla yükseltilmesi gereken bir rakamdır. Yapılan yolcu taşımacılığının yaklaşık % 95'inin, yük taşımacılığının ise % 90'ının bu yollarla gerçekleşmesi, üç tarafı denizlerle çevrili olan bir ülkenin denizyolu taşımacılığında ne kadar geride olduğunu ve kendisini geliştirmesi gerektiğinin de açık ve net bir göstergesidir.

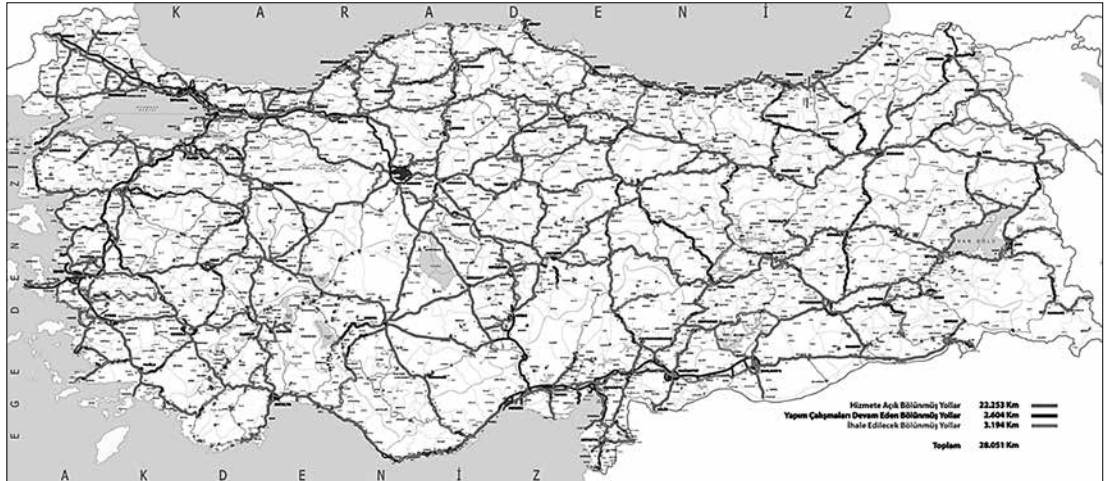
Türkiye'deki sathı cinsine göre yol ağı km cinsinden aşağıdaki tabloda gösterilmektedir: [18]

Tablo 4.1. Sathı Cinsine Göre Yol Ağı (Km.)

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

Türkiye'deki bölünmüş yol yapım çalışmaları ise aşağıdaki haritada gösterilmektedir: [19]

Şekil 4.5. Bölünmüş Yol Yapım Çalışmaları



2002 yılından 2012 yılına kadar geçen süreçte ise bölünmüş yollar ve tek yollar aşağıdaki tablolarda gösterilmektedir: [20]

Tablo 4.2. 2002-2012 Yılları Arasındaki Bölünmüş Yollar

Bölünmüş Yollar		Toplam (km)	
2002 Sonu		6.101	
2003		1.362	
2004		1.791	
2005		2.050	
2006		1.481	
2007		1.082	
2008		1.492	
2009		2.117	
2010		2.227	
2011		1.525	
2012		1.026	
2003-2012 Toplamı		16.152	
Genel Toplam	BSK	10.960	22.254
	SK	11.295	

Tablo 4.3. 2003-2012 Yılları Arasındaki Tek Yollar

Tek Yollar	Toplam (km)
2003	582
2004	757
2005	240
2006	459
2007	496
2008	548
2009	809
2010	1167
2011	1118
2012	916
Toplam	7092

Sahip olduğu yaklaşık 8.500 km'lik sahil şeridini yapmış olduğu dış ticaretin yarıya yakın bir bölümünde son derece efektif bir şekilde kullanan ülkemizde, denizyolu taşımalarından sonra en çok tercih edilen taşıma yöntemi ise sırayla karayolu ve havayoludur.

Havayolunda özellikle bahsedilecek unsurlar ise; İstanbul'da yapımına başlanacak yeni havaalanı projesi ve THY'nin son yıllarda uluslararası arenada elde etmiş olduğu başarılarıdır.

Ülkemizde 13'ü uluslararası uçuşlara açık olmak üzere toplam 47 havaalanı bulunmaktadır. Cumhuriyet tarihinin en büyük ihalesiyle yapımının özel şirketler tarafından üstlenildiği İstanbul'daki yeni havaalanı ise Avrupa'nın en büyüklerinden birisi olacaktır.

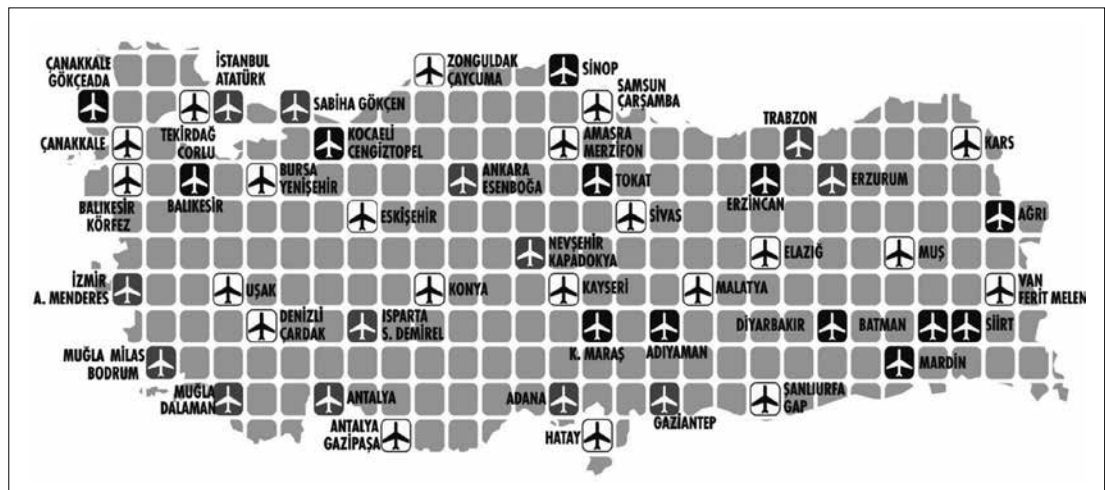
Özel sektörün havayolu taşımacılığı pazarında daha etkin rol almaya başlaması, beraberinde ciddi rekabeti ve dolayısıyla düşük fiyatları getirmiş ve sonrasında ise havayolu taşımacılığını kullanan yolcuların sayısında gözle görülür ciddi artış yaşanmıştır. Bu artışa paralel olarak THY ve Pegasus'un vermiş oldukları uçak siparişleri ise, yine Cumhuriyet tarihinde kendi alanlarındaki rekor anlamına gelmektedir.

Demiryolları konusunda da ülkemizde daha önce benzeri görülmemiş değişiklikler yaşanmaktadır. Hızlı tren hatlarının açılması ve bu hatların sayıca çoğaltılmaya çalışılması, özel sektörün pazara giriş ve çıkışlarının serbest bırakılması bu konuda ülkemizde hızlı yaşanan değişikliklere verilebilecek en güzel örneklerdendir. Hükümetin 2023 yılına kadar demiryollarının iyileştirilmesi için 24 milyar dolara yakın bir bütçe öngörmesi ve TCDD'nin üzerinde çalıştığı lojistik merkezleri, ilerleyen yıllarda ülkemizde demiryollarında daha çok yeniliklerle karşılaşılacağına bir göstergesidir.

Ülkemizde kombine taşımacılık denilince akla ilk gelen Ro-Ro taşımacılığıdır ve maalesef üç tarafı denizlerle çevrili olmanın avantajını neredeyse hiç kullanamayan bir ülke olarak bu konuda son derece geride olduğumuz rahatlıkla ifade edilebilir. İstanbul'da yer alan Sirkeci-Harem, İtalya, Fransa, Rusya ve Mısır ile karşılıklı seferlerin düzenlendiği Ro-Ro hatları ülkemizdeki kombine taşımacılığa örnek olarak verilebilir. [21, 22]

Tablo 4.4. Ulaştırma Altyapısı

Uçak Altyapısı	2011
Uçak Yolcusu	118 milyon
Havaalanı	47 (13 Uluslararası)
Karayolu	64.319 km
Demiryolu	12.000 km
Liman Elleçme Kapasitesi	363 milyon ton/yıl
Uçak Kargo	1.8 milyon ton/yıl



Beşinci Bölüm

TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Küreselleşme süreciyle birlikte teknoloji, iletişim ve ticaret alanında ekonomilerin birbirlerine giderek yakınlaşmaları, yanı sıra üretim ve pazarlamanın uluslararası hale gelmesi malların güvenli bir şekilde ulaştırılmasını önemli hale getirdi. Artık dünyanın herhangi bir bölgesinden diğerine mal, hizmet ve bilgi alışverişi hızlı ve etkin erişim olanakları sayesinde kesintisiz bir şekilde gerçekleşmektedir. Yeni ekonomik yapı içerisinde işletmelerin, maliyetlerin makul seviyelere çekilmesi ve müşteri memnuniyetinin sağlanması konularına daha fazla eğilmeleri lojistiğin ön plana çıkmasına katkıda bulunmuştur. Üretici işletmeler ana faaliyetleri dışında kalan “tedarik, taşıma, depolama, elleçleme, paketlenme, stok, dağıtım” gibi birçok aşamayı başka firmalara yaptırarak kendi ana faaliyetleri üzerinde daha fazla durabilmektedirler. Bu kapsamda lojistik sektörü dünyada ve ülkemizde büyümesine hız katmıştır. Lojistik sektörü ülkemizde özellikle son yıllarda büyük atılım gösterdi. Coğrafi konum olarak Ortadoğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir köprü vazifesi gören ülkemiz, bu avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından da lojistik üssü olarak görülmektedir. Ülkemizin lojistik kavramı ile tanışması oldukça yenidir. Önce ihracat ve ithalat ile sonra da büyük ölçekli perakendecilik (süpermarket ve hipermarketler) ve elektronik ticaretle birlikte iyice ön plana çıkmıştır. Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu ve gelişmesini sürdüren lojistik sektörü, ülkemizde 1980’lerle 1990’lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturdu. [45]

Türkiye son yıllarda lojistik sektöründe gösterdiği büyük ilerlemeyle bütün dünyanın dikkatini üzerine topluyor. Dünya Ekonomik Forumu çerçevesinde yayınlanan

endekse göre, dünya genelinde en hızlı yükselen 39 pazar karşılaştırıldı. Ülkelerin lojistik çekiciliğini değerlendiren endekse göre, lojistik alanında Türkiye dünyanın en hızlı gelişen 10 ülkesi arasında gösterildi. Endekste Türkiye'nin en büyük avantajının, coğrafi konumunun üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığı olarak belirtildi. Son yıllarda, Türkiye ekonomisinin gelişmesine paralel bir ivme yakalayan lojistik sektörü; coğrafi avantajını da kullanarak 20 yıl gibi kısa bir sürede bölgesel güç olmayı başardı. Türk lojistik sektörü bugün sahip olduğu 1.500 şirket ve 46.000 araçla Avrupa'nın en büyük filosuna sahip. Türkiye'nin 2023 yılı hedefi olan 500 milyar dolarlık ihracat hedefine uygun bir ivme sergileyen sektörün 2023 yılında 50 milyar dolarlık ciro sağlaması bekleniyor. [46]

Gelişmiş ülkelere baktığımızda, ulaştırma ve lojistiğin önemi ortadadır. Gelişmiş ülkelerde GSMH'nin % 12-15'ini oluşturan lojistik sektörü, 2010'lu yılların atağa geçecek sektörlerinden biri olarak kabul ediliyor. Türkiye'de ise bu oran % 7-8'lerle ifade edilmektedir. Dolayısıyla, 2008 yılı itibarıyla 55-60 milyar dolar değerinde olduğu öngörülen Türkiye lojistik sektörünün, 2008 sonu itibarıyla yaklaşık 741 milyar dolar olarak hesaplanan milli gelirdeki payının en az 90 milyar dolar olması gerekmektedir. Bu farkın temel nedeni, ülkemizde lojistik tanımını içerisine giren birçok faaliyetin üretici firmalar tarafından yürütülmesi nedeniyle lojistik hizmetlerinin sağlanmasında dış kaynak kullanım oranının son derece düşük düzeylerde kalmasıdır. Ülkemizde lojistik faaliyetlerinin % 75'i halen üretim yapan firmaların kendi iç bünyelerindeki kaynaklar tarafından karşılanmaktadır. Bugün Türkiye, Doğu-Batı arasındaki 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında; karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, havaalanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin kalbinde; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Ortadoğu arasındaki mal (ve hizmet) akımlarının bağlantı merkezi konumundadır. Sahip olduğu bu stratejik konum sayesinde bu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir ve bu potansiyelin bir an önce hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır. İhracat ve ithalatta özellikle son yıllarda kaydedilen büyüme lojistik sektörüne de yansımaktadır. Lojistik sektörü, orta ve uzun vadede büyüme potansiyeli yüksek sektörlerin başında gelmektedir. Sektördeki ciro artışları, sektör büyümesinin 2015 yılında 120-150 milyar dolara çıkacağını göstermektedir. Yabancı şirketlerin sektöre ilgisinin, buna paralel olarak sektördeki yabancı sermayenin artısının devam etmesi beklenmektedir. [45]

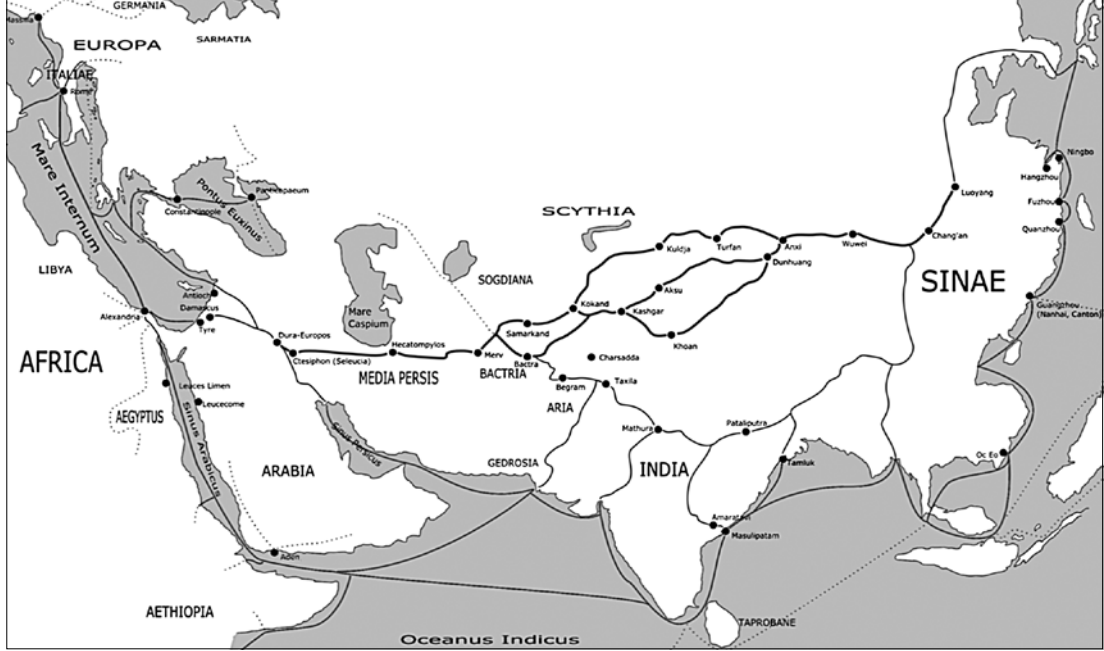
5.1. STRATEJİK KONUM

maktadır. Üç tarafının denizlerle çevrili olması, gelişmekte olan ekonomilere yakınlığı, transit ülke olması, artan dış ticaret hacmi, gelişmiş ulaşım altyapısı ve filosu Türkiye'nin lojistik üssü olmasını kolaylaştırmaktadır. Ancak, otomotiv sektörünün beraberinde getirdiği lojistik aktiviteleri destekleyecek fiziki altyapının yetersiz kalması nedeniyle, stratejik coğrafi konumu ve mevcut karayolu ulaşım altyapısına rağmen lojistik sektörü, kapasitesinin çok altında çalışarak, mevcut potansiyeli tam olarak kullanamamaktadır. Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili olmasına ve demiryolu faaliyetleri açısından çok eski bir geçmişe sahip olmasına rağmen, ulaşım sektöründeki yatırımların ağırlıklı olarak karayolu altyapısına yoğunlaşmış olması, limanların ve demiryolunun yeteri kadar kullanılmaması, lojistik sektörünü en çok etkileyen faktörlerin başında gelen kamu sektörünün kalitesi, gümrük ve sınır yönetimi ile koordinasyonun istenilen seviyede olmaması Türkiye'nin lojistik üssü olmasını zorlaştırmaktadır. Lojistik sektörü için belirlenen hedeflere ulaşabilmesi için, tek modlu taşıma sisteminden deniz, hava ve demiryolunu içeren entegre bir taşıma sistemine geçilmesi, gümrüklerin modernleşmesi, bilgi teknolojilerinin yaygınlaştırılması ve özel sektör lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Kara yollarına yapılan yatırımların yanı sıra, hava, deniz ve demiryoluna yapılacak yatırımlarla ulaşım sektörünün gelişmesine ve lojistik sektörünün büyümesine imkân sağlanırken, yük taşımacılığında öncelik demir ve deniz yollarına verilerek, deniz limanlarının geliştirilmesine ve birer lojistik merkezi olmalarının sağlanması gerekmektedir. [47]

Türkiye gerek jeostratejik, gerekse jeopolitik açıdan taşıdığı özellikler itibarıyla bölgesinde ağırlığını her geçen gün artırmak zorunda olan bir ülkedir. Coğrafi ve ekonomik bakımlardan Ortadoğu ve Hazar petrollerine yakınlık, Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkileri, doğal kaynak zengini Kafkasya ile bağlantıları ve ortak kültürel geçmişi, Akdeniz bölgesinin ulaştırma yollarının kesişim noktasında bulunması, kısaca doğu batı ve kuzey güney eksenlerinin kesişim noktasında bulunması, Türkiye'nin bölgesel güç olma potansiyeli taşıdığını göstermektedir. [48]

Lojistik sektörü, küreselleşen dünyada ülkelerin dış ticaretteki başarılarını etkileyen önemli bir faktördür. Bir ülkenin coğrafi konumu lojistikteki başarısını etkilemektedir. Türkiye Balkanlar, Ortadoğu, Kafkaslar ve Akdeniz bölgeleri arasında kalan bir ülke olduğu için taşımacılık merkezi ya da taşımacılık bağlantı noktası görevini başarılı bir şekilde yürütebilir. Türkiye coğrafi konumu, sahip olduğu bilgi birikimi, büyüyen ekonomisi ve dış ticaret hacmi ile lojistik merkezi olmak için gerekli potansiyele sahiptir. Ancak, bunun için ulaşım ve lojistik altyapısının sürekli geliştirilmesi, otomotiv lojistiği ve diğer sektörlerin erişim yollarını göz önünde bulunduran bütüncül bir planlama yaklaşımı gerektirmektedir. 2023 hedeflerine

Şekil 5.1. Türkiye'nin Lojistik Üssü Olma Potansiyeli



ulaşılabilmesi için büyük önem taşıyan, her geçen gün daha da büyüyen ve gelişen otomotiv sanayinde ve tüm sektörlerde üretim ve ihracat hedeflerine ulaşabilmesi, lojistik altyapısının, doğru ve verimli bir şekilde planlanması ve yönetilmesi ile mümkün olabilecektir. [47]

Türkiye, gerek sahip olduğu coğrafi konumu, gerek genç ve dinamik nüfusu sayesinde lojistik sektörü açısından dünyada önemli bir lojistik üs olabilecek durumdadır. Ama ne yazık ki Türkiye, sahip olduğu bu avantajları lojistik üs olma yolunda yeterince kullanamamaktadır. Coğrafi konumu itibarıyla bulunduğu bölgedeki pazarlara dağıtım yapabilecek durumda olan Türkiye, mevcut yasalardaki eksikliklerden, alt yapı yetersizliklerinden ve yetkili mercilerin bu fırsatları yeterince kullanmamasından dolayı istenilen oranda başarılı olamamaktadır. Türkiye'nin mevcut yasalardaki eksiklikleri düzenlemesi, sektör için gerekli olan yatırımlara yönelmesi ve sektöre daha fazla önem verip öncelikli olarak sektörün master planını hazırlaması ile bulunduğu coğrafyadaki ülkelerin mallarını taşıyarak sahip olduğu iş potansiyelini daha da ilerletmesi beklenmektedir. [49]

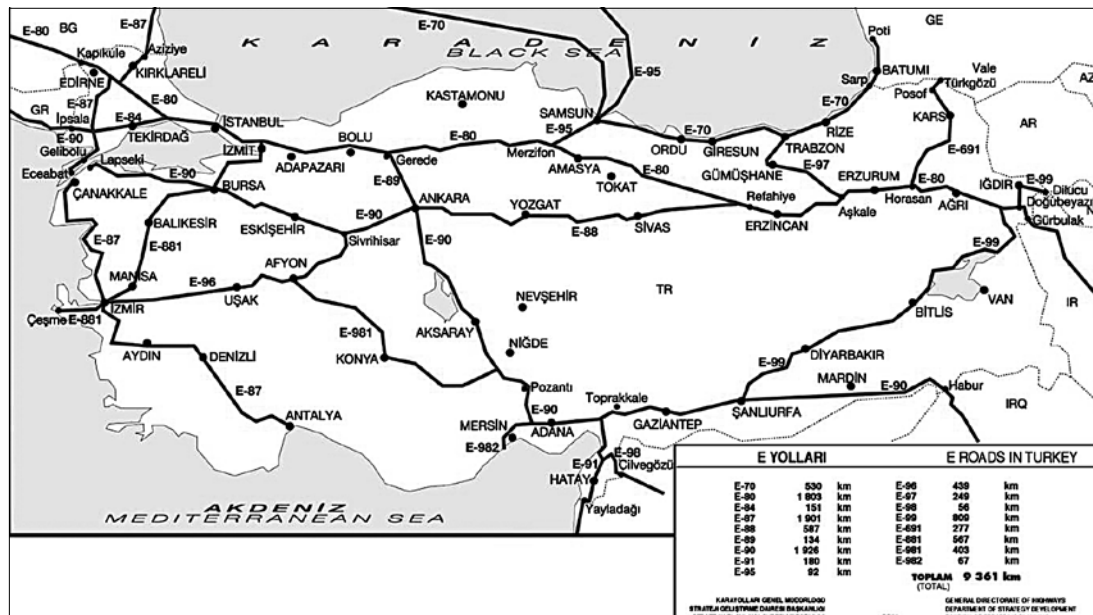
5.2. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Cumhuriyetle birlikte ulaşımaya yönelik büyük altyapı yatırımlarının başladığı ülkemizde, demiryolları ve denizyollarına öncelik tanınmıştır. Ancak 1950'li yıllarla

birlikte ulaştırma politikalarına bağlı olarak karayolu taşımacılığı önem kazanmış ve teşvik edilmiştir. Karayolu taşımacılığı, üretim, yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır. Uluslararası karayolu taşımacılığında, Ulaştırma Bakanlığı'nca taşımacılığımız için engel teşkil eden geçiş belgeleri, kotaları, yüksek seviyedeki geçiş ücretleri ve bazı gümrüklerde karşılaşılan problemler gibi konuların çözüme kavuşturulması hedeflenmiştir. Karayoluna alternatif güzergâh olan Ro-Ro (özel gemilerle yapılan bir uluslararası taşımacılık türü) taşımalarının geliştirilmesi ve yeni Ro-Ro hatlarının işletmeye açılması için yapılan çalışmalar da olumlu sonuçlar vermiştir. Karayolu taşımacılığımızın 2000'li yıllarda, önceki yıllarda olduğu gibi gerek ülkemiz gerekse dünyadaki gelişmelere paralel bir gelişme trend izlemesi beklenmektedir. [48]

Türkiye'de en çok tercih edilen yük ve yolcu taşıma şekli karayolu taşımacılığıdır. Günümüz itibarıyla yolcuların % 95'i ve ürünlerin % 90'ı karayolu üzerinden taşınmaktadır. Otoyol ağı önemli ölçüde iyileştirilmiş ve otoyolların önemi nispeten artmıştır. Hükümet mevcut yolları daha da modernize etmeyi ve yeni yollar inşa etmeyi planlamaktadır. Türkiye, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne üye 12 ülkeden geçmesi planlanan 7.140 km uzunluğundaki Karadeniz Otoyolu'nun inşaatına dahil olmuştur. Buna ek olarak, İstanbul'daki trafik sıkışıklığını hafifletmek için, İstanbul Boğazı'na üçüncü bir köprü inşa edilmesi planlanmaktadır. [52]

Şekil 5.2. Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Ağı



Dünyada kıtaları, ülkeleri ve kentleri en ekonomik, hızlı ve kesintisiz biçimde birbirine bağlama çalışmalarında karayolunun önemi büyüktür. Türkiye'nin AB, Kafkasya ve Ortadoğu ticaretinde karayolu taşımacılığı ön plandadır. Türkiye'nin dünyada artan taşıma talebi ve taşıt sayısına paralel olarak karayolu taşımacılık faaliyetlerini küresel boyutta planlaması ve küresel ulaştırma koridorları ile entegrasyonunu sağlaması gerekmektedir. Ülkemizin karayolu altyapısı diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla gelişmiştir. Türkiye'de yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığının büyük bir kısmı karayollarında yapılmaktadır. Gerek iç ve dış ticaret, gerekse transit ticaretteki gelişim ve projeksiyonlar, ülkemizde karayollarının kapasite ve kalite açısından daha da geliştirmesini gerektirmektedir. [53]

5.3. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Cumhuriyet döneminden önce yabancı şirketler tarafından yapılarak devralınan 3.714 km, 1923 ile 1950 yılları arasında inşa edilen 3.780 km demiryolu ile ana hat uzunluğu 1950 yılında 7.671 kilometreye ulaşmış ve bu dönemde demiryolları yük ve yolcu taşımacılığını rakipsiz olarak yürütmüştür. Dönemlere göre toplam yatırımlar içinde ulaştırma sektörünün payı % 15,6-22,5 arasında değişirken, ulaştırma sektörünün yatırımları içinde demiryollarının payı ise giderek gerileyerek VI. ve VII. plan dönemlerinde yaklaşık % 18'den % 7,5 düzeyine düşmüştür. Demiryolu, hem yük hem de yolcu taşımacılığında önemli avantajları barındıran bir ulaştırma sistemidir. Avrupa Birliği'nin, Türkiye İlerleme Raporu Kapsamında Ulaştırma

Politikalarına göre; demiryolu eşya taşımacılığında öncelikli olarak demiryolu altyapısının güçlendirilmesine, hukuki ve kurumsal çerçevede reformlara gereksinim bulunmaktadır. Devletin hizmet sağlayıcı kurumu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) pozisyonu, demiryolları, limanları ve pazarı rekabet açacak şekilde düzenlenmelidir. [48]

Yukarıdaki demiryolu taşımacılığı haritasına ek olarak 2013 yılı Ekim ayında Marmaray projesi faaliyete geçmiştir. 1987 yılında ilk geniş kapsamlı fizibilite etüdüyle projenin ana hatları belirlendi. Güncellemelerle proje aşaması 1998 yılında biten Marmaray'ın inşasına 2004 yılında başlandı. Marmaray, İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarındaki demiryolu hatlarını İstanbul Boğazı altından geçen bir tüp tünelle birleştiren 76 km'lik bir demiryolu iyileştirme ve geliştirme projesidir. Halkalı ile Gebze arasında çalışması planlanan hattın boğaz geçişini de içine alan, Ayrılıkçeşme ve Kazlıçeşme arasındaki 14 km'lik bölümü 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete açılmıştır. Açılan hatta 3'ü yeraltında olmak üzere toplam 5 istasyon vardır. [54]

Şekil 5.3. Demiryolu Taşımacılığı Ağı



Bütün gelişmiş ülkelerde demiryolu ekonomik ve sosyal hayatın içerisinde. Demiryolu taşımacılığı güvenli, ekonomik ve çevre dostu bir taşıma türü olması sebebiyle kamu ulaştırma politikalarında daima önemli bir pay edinmiştir. Avrupa, Rusya, Çin ve ABD coğrafyasında son derece yoğun kullanılan bu taşıma türü ülkemizde dünya ortalamalarının son derece altındadır. Türkiye’de uzun yıllardır ihmal edilen demiryolu taşımacılığı son on yılda hak ettiği ilgiyi almaktadır. Lojistik sektörü demiryolunu daha fazla kullanmak istemekle birlikte mevzuat ve altyapı sorunları şirketlerin elini kolunu bağlamaktadır. Avrupa yönüne yapılan karayolu taşımalarında karşılaşılan kota, vize gibi sıkıntıların bir ölçüde azaltılmasında alternatif olarak denizyolu ve demiryolu entegrasyonu sağlanmalıdır. Bununla birlikte Karadeniz’e kıyısı bulunan tüm ülkelerde demiryolu kullanımı son derece gelişmiştir. Ayrıca tarihi İpek Yolu ticaretini canlandırma hedefi içerisinde Orta Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile gerçekleştirilen uzun mesafe taşımalarında da demiryolundan üst düzeyde yararlanılması gerekmektedir. [53]

5.4. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve

koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini belirlemektedir. Bugün dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i denizyolu ile yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat ucuzdur. Diğer avantaj ise özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir noktadan diğer bir noktaya taşınması imkânını sağlaması olarak belirtilebilir. Türkiye limanlarının yaklaşık 150 gemilik yanaşma yeri kapasitesi vardır ve konvansiyonel taşımalara göre donatılmışlardır. Limanlarımızın başlıca avantajlı yönleri; Türkiye'nin 8.333 kilometreyi bulan sahil şeridi ile Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda ve uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması ve yeterli karayolu ve demiryolu bağlantısının bulunmasıdır. Başlıca dezavantajlı yönleri ise; uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması, mevzuatın ihtiyaca cevap verememesi, kontrol mekanizmasının yetersizliği, liman yönetiminde çok başlılık, yatırım gereksinimi, finansman ihtiyacı, altyapı ve üst yapı yetersizliği, limanların uluslararası standartta olmaması, etkin pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin olmaması, düzenli bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI) Sistemi'nin olmaması, esnek bir tarife yapısının olmaması, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği, büyüyen gemileri alabilecek rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olmasıdır. Kamu limanlarımıza, özellikle TCDD limanlarına (Haydarpaşa, Mersin, İskenderun, Derince, İzmir, Samsun ve Bandırma) deniz ticaret odaları, ticaret ve sanayi odaları, meslek kuruluşlarından önemli tepkiler vardır. Bu tepkiler, mevcut sistemin limanları uzaktan idare etmeye çalışması, özerk olmaması, bürokrasi, aşırı istihdama rağmen iş verimsizliği, eski araç ve yük donanımları, rekabete

Şekil 5.4. Türkiye'de Kamu ve Özel Sektör Tarafından İşletilen Belli Başlı Limanlar



dayanmayan yönetim biçimi, yönetimde profesyonel kadrolardan çok politik kadrolar bulunması, gelişen teknoloji ve yük sistemlerine ayak uydurulamaması olarak sıralanabilir. [48]

5.5. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Türkiye’de ise havayolu ulaştırma sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı sivil havacılık kanununun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980’lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde Türk Hava Yolları’nın (THY) bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir. Sektör 1990’lı yıllarda da aynı gelişme trendi içine girmiştir. Ancak, 1990 yılının ağustos ayında patlak veren Körfez krizi sonraki yıllarda turistik yörelerimizde meydana gelen terör olayları, turizm sektörüne bağlı olarak havayolu ulaştırması sektörünü de o yıllar içinde olumsuz yönde etkilemiştir. Ayrıca son dönemlerde meydana gelen uçak kazaları sektörü olumsuz etkilese de bütünü itibarıyla değerlendirildiğinde gelişmenin halen sürdüğü söylenebilir. Avrupa Birliği’nin Türkiye İlerleme Raporu Kapsamında Ulaştırma Politikaları’na göre; havayolu eşya taşımacılığında, resmi taşıyıcı olan Türk Hava Yolları’nın pazardaki rolünü korumaya yönelik mevcut yasa ve idari uygulamalar yeniden ele alınmalıdır. [48]

Havayolu kargo taşımacılığının bugün geldiği noktada devletin son dönemde gerçekleştirdiği hamlelerin önemli bir rolü vardır. Havayolu taşımacılığında yeni oyuncular sektöre girmekte, yolcu sayısı katlanarak büyümekte atıl konumdaki havaalanları kullanılmakta ve her şeyden önemlisi ticaretle birlikte sektörde istihdam artmaktadır. Yakın dönemde yüksek kapasiteli yeni havalimanı yatırımlarının hayata geçmesi beklenmektedir. Bütün bu yolcu odaklı gelişmelerin yanında kargo alanında önemli sıkıntılar yaşanmaya devam etmektedir. Kargo taşımacılığın ülkemizdeki merkezi İstanbul’dur. İstanbul aynı zamanda uluslararası bir hub olma niteliğini bünyesinde barındırmaktadır. Dolayısıyla transit hava kargo taşımacılığı açısından cazibe merkezi olabilmesinin önü açılmalıdır. Havalimanlarındaki depo ve antrepo altyapı eksiklikleri, işletmecilik sıkıntıları, gümrük birimlerinin tam gün kesintisiz çalışma esasına geçememesi, havalimanı kargo giriş-çıkışındaki tekeli yapı, uzman terminallerin olmayışı ve mevzuat göze çarpan birincil sorunlardır. Yaşanmakta olan bütün bu problemler sektörün müşterisi (ithalatçı, ihracatçı) için pahalı ve gecikmeli hizmet üretmesini doğurmaktadır. Aynı zamanda yaşanan sıkıntılar Türkiye’nin arzu ettiği uluslararası hava kargo konumunu ve ticari payını

zayıflatmaktadır. Yeni dönem politika ve planlamalarda kargo taşımacılığı öncelikli olarak ele alınmalıdır. [53]

5.6. BORU HATTI TAŞIMACILIĞI

Ham petrol, doğalgaz, gaz, benzin, motorin gibi enerji maddelerinin naklinde kullanılan bir ulaşım taşımacılık modudur. Boru hatları taşımacılığına 19. yüzyılın sonlarına Vladimir Shukhov ve Branobel (Nobel Kardeşler) şirketi öncülük etmiştir. En önemli avantajı büyük miktarda petrol ve doğalgazı başka bir bölgeye nakletmede en ekonomik yoldur. Demiryollarıyla mukayese edildiğinde gönderilen miktar başına daha az masraf ve daha yüksek kapasiteli nakliye dir. Boru hatları deniz altına da inşa edilebilir, her iki yöntemde ekonomik ve teknik yönden çok fazla dikkat gerektirir, çoğunlukla petrol denizlerde tanker gemileriyle taşınır. Bakü-Ceyhan Boru Hattı, Mavi Akım Boru Hattı gibi... [56]

Türkiye coğrafi ve jeopolitik açıdan çok önemli bir konumda yer almaktadır. Ülkemiz dünyanın en büyük ham petrol ve doğalgaz rezervlerinin bulunduğu Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri ile Avrupa'nın ham petrol ve doğalgaz ithal eden ülkeleri arasında köprü konumundadır. Türkiye'nin bölge ülkeleri ile iyi ilişkileri ve Orta Asya ülkeleri ile tarihi ve kültürel bağları, bölgedeki önemini artırmıştır. 2003 yılı itibarıyla dünya petrol rezervlerinin % 63'ü Ortadoğu ülkelerinde bulunmaktadır. Ortadoğu petrol rezervlerinin yaklaşık % 23'ü Suudi Arabistan'ın elindedir. Bu bölgede İran % 11'lik payla ikinci sırada yer almaktadır. Ülkemiz yukarıda özetlenen jeopolitik konumu nedeniyle çok çeşitli ham petrol ikmal kaynaklarına sahiptir. Bu konumuyla Doğu'nun enerji kaynaklarının Batı'ya aktarılmasında köprü görevi yapmaktadır. Son yıllarda ülkemizde çeşitli boru hatları projeleri yürütülmektedir, bu projelerden Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC) Projesi ile, başta Azeri petrolü olmak üzere, Hazar Bölgesi'nde üretilen petrolün emniyetli, ekonomik ve çevresel açıdan uygun bir boru hattı sistemi aracılığıyla Ceyhan'a taşınması ve buradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılması amaçlanmaktadır. Güvenilir ve istikrarlı bir geçiş ülkesi olan Türkiye, coğrafi konumunun da vermiş olduğu avantajla, Hazar Bölgesi'nde üretilen petrolün düşük fiyatla ve emniyetli bir şekilde taşınmasını sağlayacak olan Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Boru Hattı Projesi'ni geliştirmiştir. Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hattına paralel olarak Azerbaycan-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı Projesi'ne ilişkin çalışmalar sürdürülmektedir. Azerbaycan gazının Türkiye'ye nakli projesi sadece Türkiye'ye gaz nakli açısından değil ayrıca Doğu-Batı Enerji Koridorunun bir parçası olarak da önümüzdeki dönemde Avrupa pazarına Türkiye üzerinden gaz nakledilmesinin

önünü açması yönünden de büyük önem taşımaktadır. Bu Projelere ilave olarak Avrupa doğal gaz arz açığını karşılamaya yönelik Nabucco projesi olarak adlandırılan “Türkiye-Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya Doğalgaz Hattı Projesi” ve “Türkiye-Yunanistan Doğalgaz Hattı Projesi” de vardır. [55]

Şekil 5.5. Mevcut Doğalgaz İletim ve Dağıtım Kanalları



5.7. KOMBİNE TAŞIMACILIK

Taşımacılık sistemlerinde kalite, hız, güvenlik, maliyet vd. ölçütler dikkate alınarak yeni projeler geliştirilmekte ve bu çerçevede düzenlemeler yapılmaktadır. Söz konusu geliştirilmekte olan taşımacılık sistemleri, genelde ürün/yükün iki veya daha fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşımacılık esasına dayanmakta olup intermodal, multimodal ve kombine taşımacılık şeklinde uygulamaları vardır. Kombine taşımacılık sistemleri, taşımacılık türlerinin avantajlarını kendi içinde entegre edip, dezavantajlarını mümkün olduğunca safdışı bırakan devamlı kendini yenileyen gelişime açık sistemlerdir. Amaç; maliyet, hız, güvenilirlik ve hizmet kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır. Uzun dönemde uluslararası taşımacılığın üçte ikisinin kombine taşımacılık ile yapılacağı öngörülmektedir. Geliştirilen yeni projeler sonucunda kombine taşımacılık gelecekte daha fazla önem kazanacaktır. [53]

Günümüzde ulaştırma sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılmasına olanak sağlayan kombine (çoklu) taşımacılık hızla gelişmektedir. Kombine taşımacılığın en ekonomik şeklinin denizyolu demir-

yolu olduğu bilinmektedir. Bu sebeple ülkemizde denizyolu-demiryolu kombine taşıma sisteminin geliştirilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Türkiye’de kombine taşımacılık ele alındığında 5 farklı şekilde görülmektedir: [57]

- Demiryolu ile konteynır, ayaklı konteynır taşıması,
- Denizyolu bağlantılı konteynır taşıması,
- Ro-Ro taşıması,
- Feribot taşıması,
- Ro-La taşıması,

5.8. RO-RO TAŞIMACILIĞI

Türk şirketleri tarafından kullanılan Ro-Ro hatları Haydarpaşa (İstanbul) – Trieste (İtalya), Ambarlı (İstanbul) – Trieste, Zonguldak – Ukrayna, Samsun – Novorossisk (Rusya Federasyonu), Trabzon – Soçi (Rusya Federasyonu), Rize – Poti (Gürcistan), Çeşme – Bari/Brindisi/Ancona, Mersin – Magosa, Derince – Köstence ve Taşucu – Girne’dir. 2008 yılında Ro-Ro aracılığıyla 330.100 kamyon/otomobil taşınmıştır ve karayolu transferlerinin % 18’i Ro-Ro hizmetleri tarafından gerçekleştirilmiştir. [52]

Ülkemizde de kombine taşımacılık bağlamında, konteyner taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığı gelişme içindedir. Kamyonların Avrupa’ya gidiş gelişleriyle ilgili sorunlar nedeniyle gelişen Ro-Ro taşımaları yanında, karayolu taşıma araçlarının çekicili veya çekicisiz olarak demiryolu ile taşınması (Ro-La/Piggy-back) için, TCDD ile Ro-Ro işletmecileri işbirliği içinde çalışmaktadırlar. Sorunlar bulunmasına ve güzergâh üzerindeki demiryolu yönetimlerindeki çalışmaların yavaş yürümesine karşın, sonuca yönelik çabalar sürdürülmektedir. Günümüzde yurtiçi ve ithalat-ihracat taşımalarında kombine taşımacılık artarken, coğrafik konumumuz ve son dönemin ticari ve siyasi gelişmeleri nedeniyle transit kombine taşımalarda da önemli artışlar beklenmektedir. AB’nin kuzeybatı-güneydoğu kombine taşımacılık eksenini birkaç ana ekseninden biridir. Bu eksen, İngiltere, Hollanda, Belçika’dan Almanya ve Avusturya üzerinden Türkiye’ye uzanmaktadır. Bu nedenle ülkemiz limanlarını, demiryollarını ve tüm ulaştırma altyapılarını kombine taşımacılık anlayışına uygun hale getirerek etkinliğini arttırmalıdır. [55]

5.9. DEPO VE ANTREPOLAR

Depolar, ürünlerin dağıtımını sırasında kullanılan geçici stok noktalarıdır. Depolar, tedarik zincirlerinin hedeflenen amaçlar doğrultusunda çalışmasına ve lojistik faali-

yetlerinin etkin yürütülmesine önemli katkıda bulunurlar. Depolar, üretim tesislerinin içinde veya yanında bulunabileceği gibi, ayrı, özel olarak inşa edilmiş yapılar halinde de kurulabilirler.

Malzeme/ürünler, bu tipik depoda raflarda depolanmakta, malzeme giriş çıkışları depo rampaları üzerinden gerçekleşmekte, yükleme/boşaltma işlemleri forklift olarak adlandırılan araçlar kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Deponun yönetimi, Depo Yöneticisi (*Warehouse Manager*) ya da Depo Müdürü unvanını taşıyan bir lojistik uzmanı tarafından yürütülmektedir. [59]

Depolamanın tedarik zincirinde hangi bağlamda yer aldığını anlamak için öncelikle temel malzeme/ürün dağıtım stratejileri anlaşılmalıdır. Malzeme/ürün dağıtımında kullanılan üç temel strateji şunlardır: [59]

- **Geleneksel dağıtım (*traditional distribution*):** Depolar üzerinden gerçekleşen bu dağıtımda depolar malzemelerin geçici bir süre için saklandığı noktalardır. Bu stratejide depolarda mal kabul, raflama, depolama, ikmal (malzeme yenileme), sipariş toplama, sevkiyata hazırlama ve paketleme fonksiyonları gerçekleşir.
- **Doğrudan nakliyat (*direct shipment*):** Malzemelerin tedarikçiden müşteriye doğrudan ulaştırılmasıdır.
- **Çapraz sevkiyat (*cross-docking*):** Tedarikçiden gelen malzemelerin çapraz sevkiyat tesisi olarak adlandırılan depolarda saklanmadan sadece geçici bir süre (24 saatin altında) tutularak müşteriye gönderilmesidir.

Depolama; belirli nokta/noktalardan gelen ürünlerin/yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta/noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Depolama, ürünler için zaman ve yer faydası sağlayarak firmalara dinamik ve katma değerli müşteri hizmetleri sunmalarını sağlayan bir fonksiyondur.

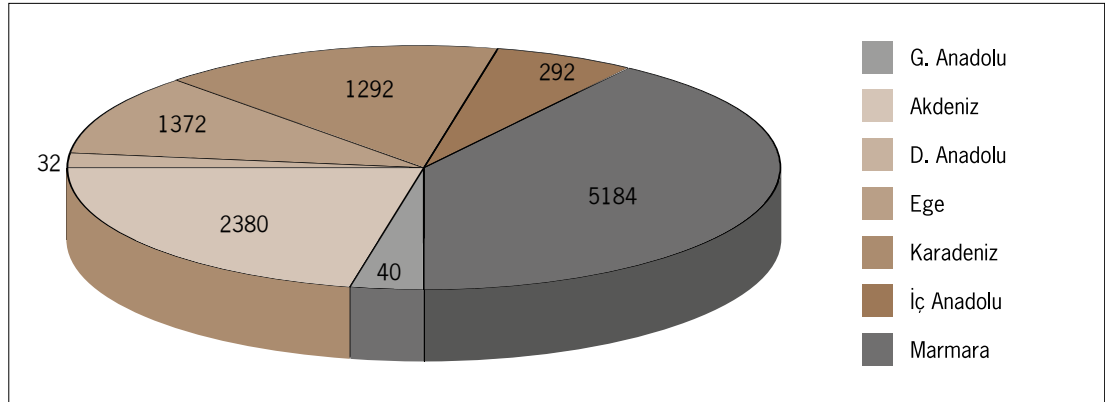
Antrepo kelime olarak Fransızcadan dilimize geçmiştir ve kelime anlamı olarak gümrüklere gelen ticari eşyanın konulduğu, korunduğu yer, ardiye anlamlarına gelmektedir. Antrepo gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerlere denir. Ayrıca antrepolar eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde konulması halinde süresiz kalabildiği ve eşyanın antrepoda kaldığı süre içerisinde eşyaya terettüp eden vergilerin ödenmediği bir gümrük rejimidir. [58]

Türkiye’de toplam antrepo sayısı 1.326’dır. Bu antrepoların adresi belirtilmeyen az sayıda olanlar hariç tutulduğu takdirde toplamda 48 ilde yerleştiği görülmektedir. Toplam

alanı net olarak belirlenen antrepolar 45 ilde 10.592 m² olup ayrıca adresleri net olarak bilinmeyen yaklaşık 468 bin m² antrepolarla birlikte yaklaşık 11 milyon m² antrepo alanından söz etmek mümkündür. Bu toplama Kırıkkale, Tekirdağ ve İzmit illeri antrepo alanları hakkındaki bilgi m³ veya m² olduğu net olmadığı için dâhil edilmemiştir. Rakamlar itibariyle bakıldığında ilk sırada 356,4 milyon m² ile yer alan Kırıkkale’de sadece 3 antrepo bulunmasına karşın bunlar Tüpraş ve MKE kuruluşlarına aittir. İzmit’te 6.325 milyon m², Tekirdağ’da 3,983 milyon m² alan gözükmekte olup bu rakamlar bu hali ile İstanbul’un (2,2 milyon m²) çok üzerindedir. Tabii ki, bu illerdeki alanların önemli bir bölümü m³ olmalıdır. Sıvı ve gaz depolama imkânlarına sahip antrepo sayısı çok daha az olmakla birlikte hacim olarak 896 milyon m³e ulaşmaktadır.

Türkiye’de bölgeler baz alınarak antrepolarla bakıldığında; Marmara Bölgesi toplamda 721 antrepopla ve 5,2 milyon m²’lik alan ile bölgeler arasında ilk sırada yer almaktadır. Akdeniz Bölgesi 132 antrepo ve toplamda 2,4 milyon m²’lik alanla ikinci, Ege Bölgesi 130 antrepo ve toplamda 1,4 milyon m²’lik alan ile üçüncü sıradadır. Son yıllarda Rusya ile ilişkilerin gelişmesinden olacak Karadeniz bölgesi az sayıdaki (40 adet) ancak alan olarak 1,3 milyon m² varlığı ile bu bölgeleri izlemektedir.

Şekil 5.6. Türkiye’de Bulunan Antrepoların İllere Göre Dağılımı



Altıncı Bölüm

TÜRKİYE’NİN 2023 HEDEFLERİ VE LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

Türkiye’nin sunduğu avantajlar, özellikle AB Gümrük Birliği’ne katılımdan sonra gelişen lojistik endüstrisini de içermektedir. Ülkenin coğrafi, fiziki ve kurumsal altyapısı potansiyel yatırımcıları cezbeden en önemli unsurlardır:

- Türkiye’nin BDT, Ortadoğu ve Kuzey Afrika’nın belli başlı pazarlarına yakınlığı, 1,5 milyar tüketiciye kolaylıkla erişim imkânı sağlamaktadır.
- Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü’nün en önemli üyelerinden biri olan Türkiye, Pan-Avrupa ulaşım koridorlarının Orta Asya’ya bağlanmasında kilit rol oynamaktadır. Ayrıca, Türkiye’nin doğal su yolu bağlantısı olan Akdeniz havzası da gerek Doğu-Batı gerekse Kuzey-Güney bağlantıları açısından gittikçe daha fazla önem kazanmaktadır.
- Ulusal kara ve demiryolları ağı, tamamıyla Avrasya altyapısına entegre edilmiştir. İpek Yolu Demiryolu, Türkiye üzerinden Avrupa, Ortadoğu, Türkî Cumhuriyetler ve Uzakdoğu’ya aynı tipte bir demiryolu bağlantısı sağlayacaktır. Düzenli kamyon nakliyatı ve Ro-Ro feribot seferleri ile lojistik hizmet kapasitesi sürekli olarak artırılmaktadır.

Türkiye güçlü altyapısı, güvenilir ulaşım hizmetleri ve bölgedeki stratejik konumu sayesinde verimli ve maliyet-etkin nakliyat gereksinimlerinin tümüne cevap vermektedir.

Türkiye'nin, Cumhuriyetin 100. yılının kutlanacağı 2023 yılına yönelik iddialı vizyonu gereği taşımacılık ve lojistik sektörüne ilişkin yüksek hedefler öngörülmektedir. Bu hedefler arasında aşağıdakiler yer almaktadır:

- 16 adet büyük ölçekli yeni lojistik merkezi,
- 36.500 km'lik bölünmüş yol, 7.500 km'lik otoyol,
- 70.000 km'lik bitümlü sıcak karışım asfalt,
- 2019 yılında Boğaz'da bir denizaltı tüp geçit ve 3. köprü,
- Çanakkale Boğazı'nda köprü,
- 10.000 km'lik hızlı tren demiryolu, 4.000 km'lik ilave demiryolu,
- 8.000 km'lik hattın elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi,
- Yılda 500 km'lik demiryolunun yenilenmesi,
- Demiryollarının özel sektöre açılması,
- Terminal ve istasyonların yenilenmesi, hızlı trenlere yönelik yeni terminallerin inşası,
- Türkiye'yi; Kafkaslar, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya bağlayacak demiryolu projelerinin desteklenmesi,
- Yeni havaalanları, 400 milyonluk yolcu kapasitesi (165 milyon),
- İstanbul'a 3 yeni havaalanı,
- 750 uçaklık filo (200 bölgesel),
- Ana limanların demiryollarına bağlanması,
- Ege/Akdeniz/Marmara ve Karadeniz'de transfer limanları,
- 2019 yılında dünyanın en iyi 10 limanından en az birine sahip olmak,
- Konteynır taşımacılığı için 32 milyon TEU'luk elleçleme kapasitesi,
- 500 milyon ton katı, 350 milyon ton sıvı yük elleçlemek,
- 10 milyon DWT'lik gemi inşaatı kapasitesi,
- 50.000 yat kapasiteli 100 marina.

Türk lojistik sektörünün SWAT analizi ise aşağıdaki gibi gösterilmektedir: [24]

Şekil 6.1. Türk Lojistik Sektörü SWOT Analizi

GÜÇLÜ NOKTALAR
<ul style="list-style-type: none">- Jeostratejik önem; Türkiye geliştirmekte olan Ortadoğu ve Türki Cumhuriyetlerden Avrupa'ya uzanan yol üzerinde bir merkez konumundadır.- Çokuluslu lojistik şirketlerin ülkedeki varlığı yerel şirketlere bu çokuluslu şirketlerin teknik bilgi birikimlerinden faydalanma imkânı sunmaktadır.- Türkiye'de Avrupa'nın en büyük kamyon filolarından biri ve gelişmiş bir karayolu taşımacılık sektörü bulunmaktadır.
ZAYIF NOKTALAR
<ul style="list-style-type: none">- Fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlamakta ve özellikle kamyon taşımacılığındaki kâr marjlarını olumsuz etkilemektedir.- Sektörde kayıtdışı şirketlerin bulunması, özellikle demiryolu ve denizyolu altyapısında modernizasyon gereksinimi.
FIRSATLAR
<ul style="list-style-type: none">- Demiryollarının yeniden yapılandırılması verimliliği artıracaktır.- Sektörün boyutu AB ülkelerine kıyasla önemli ölçüde küçüktür ve pazar henüz doymamıştır.- Artan uluslararası ticaret.- Türkiye'nin olası AB üyeliği ticaret hacimlerinin daha da artmasını sağlayacaktır.- Yeni limanların inşa edilmesine uygun topografya
TEHDİTLER
<ul style="list-style-type: none">- Kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri.- Bulgaristan gibi komşu ülkelerle rekabet.- Yüksek derecede yatırım gereksinimi.

Yedinci Bölüm

TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Geçtiğimiz yıllarda açıklanan en son resmi veriler İstanbul nüfusunun 15 milyonun altında olduğunu gösterse de, hepimiz bu rakamın şu an için 15 milyonun üzerinde olduğunu ve her geçen gün de arttığını biliyoruz. Bununla birlikte İstanbul'da sadece nüfusun değil aynı zamanda yeni binaların, piyasaya çıkan yeni arabaların da sayısında ciddi artışların olduğunu net bir şekilde gözlemliyoruz. Sadece Türkiye'nin değil aynı zamanda tüm dünyanın gözbebeği olan bu güzel şehir; yaşanan bu nüfus, bina ve araç artışlarıyla birlikte lojistik anlamda kendi yükünü kaldıramaz bir hale geliyor. Yerel yönetim bu sorunun çözümü için elinden geleni yapıyor, mümkün olduğu kadar halkı toplu taşımaya yönlendiriyor, raylı sistem inşasına hız ve ağırlık veriyor, daha önce uygulaması akla bile gelmeyen metrobüs hattını hayata geçiriyor, tüm otobüsleri daha kaliteli hale getiriyor... Hükümetimiz ise yerel yönetimimizin bu güzel ve etkin çalışmalarına Marmaray ve üçüncü köprü gibi önemli ve etkin projelerle destek oluyor. Bunca kaliteli ve hızlı çalışmaların yapıldığı dünya başkenti İstanbul, aslında sadece kendi yükünü değil aynı zamanda ülkemizin diğer şehirlerinin ve hatta diğer ülkelerin bile yükünü çekmeye çalışıyor ve olmuyor.

Kapıkule'den giriş yaparak Azerbaycan'a giden bir tır, Hadımköy'deki işyerinden Kâğıthane'deki evine giden bir İstanbulluyla aynı yolu kullanıyor. Sakarya'dan Almanya'ya ihracat yapan bir firmanın ürünlerini taşıyan tır İstanbul yollarından geçmek zorunda olduğu için trafiğe ayrı bir yoğunluk katıyor. Örneklerini vermiş olduğumuz bu konu hiç de yadsınamayacak derecede önemli ve ciddi. Bu du-

rumu rakamlarla da desteklemek gerekirse; ülkemizde üretilen gelirin yaklaşık % 22'lik kısmının İstanbul'a ait olduğunu, ülkemizin dış ticaretinin % 51'lik kısmını İstanbul'un gerçekleştirdiğini, dünyanın en işlek ikinci sınır kapısı Kapıkule'de ve diğer batı sınır kapılarında işlem gören günlük 2300'ün üzerindeki tırların önemli bir bölümünün geçiş güzergâhı veya ürün boşaltma noktalarının İstanbul olduğunu rahatlıkla belirtebiliriz.

Sadece İstanbul'un değil aynı zamanda tüm Türkiye'nin de neredeyse en işlek gümrüklerinin İstanbul'daki Halkalı ve Erenköy gümrükleri olduğu hesaba katılarak düşünülürse; Avrupa Yakası'nda Halkalı Gümrüğü ile İstanbul il sınırına yakın, Ambarlı gibi bir sahil limanı ile; Anadolu Yakası'nda Erenköy Gümrüğü ile İstanbul il sınırına yakın, Tuzla gibi bir sahil limanı arasında bir feribot hattı açılabilir. Açılacak bu hattın sefer saatleri olarak tırlara uygulanan sabah 06.00–10.00, akşam 16.00–22.00 saatleri araları belirlenebilir. Bu yolla hem tırların İstanbul'u geçişindeki 10 saatlik kısıtlama ortadan kalkmış olur, hem de ilgili yasak saatlerinden önce ve sonra İstanbul trafiğindeki tır yoğunluğu, tırların büyük bir çoğunluğu bu hattı kullanacağı için azalmış olur. Ayrıca açılacak bu hattın kullanılmasıyla birlikte aşağıdaki avantajlarda beraberinde gelecektir;

1. Daha az karbon salınımı olacak ve bu vesileyle hava kirliliği azalacak,
2. Özellikle yaz aylarında bu tırların yollara vermiş oldukları zararlar ortadan kalkmış olacak,
3. En önemlisi; tırların oluşturduğu trafik ortadan kalkmış olacak,
4. Nakliyeciler firmalar yoğun trafikteki dur-kalklar dolayısıyla harcamış oldukları ekstra mazotlardan tasarruf sağlamış olacak,
5. Şoförler saatlerce araç kullanmak yerine dinlenebilecek,
6. Aracın eskime payı düşecek ve bu vesileyle araçların değer kaybı ortadan kalkacak,
7. Takograf kısıtı dolayısıyla araç kullanamayacak şoförlerin bu yasak saati feribot hattında dolacak ve aynı zamanda araçlarıyla mesafede kat etmiş olacak,
8. Yasak saati dolayısıyla ürünlerini zamanında alamayan veya gönderemeyen firmaların mağduriyetleri ortadan kalkmış olacak,
9. Yeni bir sektör doğacak ve bu vesileyle yeni gelir kapıları ve istihdam ortaya çıkacak.

1. Benim ülkemin havasını kirletmene izin veremem,
2. Benim vatandaşımın kullandığı otobanı kullanarak trafik yoğunluğu oluşturmaya izin veremem,
3. Ağır vasıta aracınla benim yolumu yıpratmana izin veremem,
4. Benim ülkemden bedava geçişine izin veremem; gibi gerekçelerle, kendi ülkesini transit geçecek araçları, oluşturmuş olduğu tren güzergâhına yönlendiriyor ve böylece tüm dezavantajları kendi lehine çevirerek bir de bu işten ciddi miktarda paralar kazanıyor.

Sonuç itibarıyla; tırların kullanamadığı sadece Harem–Sirkeci feribot hattına sahip olan dünya başkenti İstanbul’da, özellikle ağır vasıta araçlar için bir feribot hattının daha açılması, deniz trafiğine hiçbir şekilde olumsuz etki oluşturmayacak ve fakat İstanbul trafiğinden çok çok ciddi miktarda bir yükü alarak trafiğin rahatlamasına sebep olacaktır.

Lojistik sektöründe yoğun bir trafiğe sahip olan Türkiye’de yaşanan kazalar ve kaza oranlarının diğer ülkelere kıyasla çok daha yüksek olması sektörün bir başka sorunudur. Sadece son 20 yılın kara trafiği kaza istatistikleri incelendiğinde Türkiye’de her yıl ortalama 569.421 trafik kazası yaşandığı, bu kazalarda her yıl ortalama 3.740 kişinin hayatını kaybettiği ve 124.988 kişinin yaralandığı gözlemlenmektedir. Bir başka ifadeyle, Türkiye’de yollarda her gün yaklaşık 1.560 kaza gerçekleşmekte, bu kazalarda ortalama günde 10 kişi hayatını kaybetmekte ve 342 kişi yaralanmaktadır. Bu durum, içinde bulunulan toplum ve vatandaşlar için büyük ekonomik zayıyata neden olmaktadır. [51]

Türk lojistik sektöründe yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri aşağıdaki ölçütlerle ifade edilmektedir: [50]

Ölçüt 1: *Gümrüklerin ve Diğer Sınır İşlemlerinin Etkinliği*

- Gümrük mevzuatının özünü kaybetmeden lojistik maliyetleri azaltıcı yönde sürekli geliştirilmesi,
- Gümrük süreçlerinin basitleştirilmesi, otomasyonu, gümrük, taşımacılık, lojistik vd. şirketler ile entegrasyonunun sağlanması,
- Güvene, ön ve sonradan kontrole dayalı sistemlerin geliştirilmesi,
- Sınır kapılarının modernizasyonunun sağlanması.

Ölçüt 2: *Ticaret ve Taşımacılık Altyapısının Lojistik Açısından Kalitesi*

- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılık dengesinin oluşturulması,
- Tüm taşımacılık alt yapısındaki kapasite ve kalite yetersizliklerinin giderilmesi,
- Tüm taşımacılık araçlarının modernizasyonu,
- Karma taşımacılığa dayalı uluslararası ve ulusal ulaştırma altyapısının kurulması,
- Depo ve dağıtım merkezlerine yönelik standardizasyonun oluşturulması,
- Uygun yerlerde liman, sanayi bölgeleri ve şirketlerinin uluslararası demiryolu ulaşım ağı ile bağlanması,
- Çağdaş lojistik köylerin (Organize Lojistik İhtisas Bölgeleri) oluşturulması.

Ölçüt 3: *Uluslararası Sevkiyatların Düzenlenmesinin Kolaylığı ve Maliyeti*

- KOBİ'lere dış ticarete konsolide taşımacılık, ortak depolama, stok yönetimi, palet/kap bankası, koruyucu ambalajlama ve diğer operasyonel destek sağlanması,
- Taşıma güzergâhı ve taşıma türü bazında dış ticaret dengelenmeye çalışılmalı, boş araç dönüşü ve boş kap nakli en aza indirilmeye çalışılmalı,
- Komşu ülkelerle olan ticaret canlandırılmalı, bu ülkelerin serbestleştirme ve altyapı çalışmalarına destek olunmalı, ortak şirketler teşvik edilmeli ve lojistik entegrasyonlar sağlanmalı,
- Dış ülkelerde ihracatçı birlikleri yoluyla depolama ve lojistik tesisler kurulmalı,
- Birleşmeler ve yatırımlar yoluyla ölçek büyütme desteklenmeli,
- Kayıtdışı ekonomi ve haksız rekabet önlenmelidir.

Ölçüt 4: *Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik*

- Sektörde ve sektör girdilerinde yabancı sermaye girişi, özelleştirme, serbestleştirme yoluyla tam rekabet ve etkin denetim bir plan dahilinde gerçekleştirilmeli,
- Lojistik eğitimi yaygınlaştırılmalı, çeşitlendirilmeli ve kalitesi artırılmalı, ilgili öğretim kurumunun bulunduğu bölgenin gereksinmelerine uygun olarak ders planları düzenlenmeli,
- Lojistik meslek standartları (görev tanımları, görevli nitelikleri, vd.) oluşturulmalı,
- Lojistik meslek içi eğitim ve öğretimi teşvik edilmeli,

- Eğitimcinin eğitimi sağlanmalı,
- Sektörde güven ortamı sağlamak için kurumsallaşma ve profesyonelleşme teşvik edilmeli, lojistik şirketlerin akreditasyonu, lojistik çalışanların sertifikasyonu çalışmalarına destek verilmeli,
- Lojistik araştırma, tez, kongre, yayın vb faaliyetler desteklenmeli,
- Yeşil ve tersine lojistiğe önem verilmeli.

Ölçüt 5: *Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi*

- İnternet altyapısı sürekli geliştirilmeli,
- E-devlet, e-belge uygulamaları hızla yaygınlaştırılmalı ve desteklenmelidir (e-vergi, e-tescil, e-sözleşme, e-imza, e-beyanname vd.),
- Elektronik ticaret desteklenmeli,
- Lojistik bilişim ve iletişim standartları oluşturulmalı,
- Bilgi Teknolojileri yatırımları Tedarik Zinciri Yönetimi kapsamında gerçekleştirilmeli,
- Araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği (uydu haberleşmesi, akıllı ulaş-tırma sistemleri, vd.) artırılmalı,
- Lojistik merkezler arasında iletişim, planlama, koordinasyon ve izlenebilirliğin sağlanmasına yönelik bir yapılanma gerçekleştirilmelidir.

Ölçüt 6: *Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması*

- Uluslararası kurum ve konvansiyonlara (ADR, ATP, vd.) uyum sağlanmalı,
- Tüm üretim ve tüketim merkezleri lojistik açıdan yeterli duruma getirilmeli,
- Riskli bölgelerdeki lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinde gerekli önlemleri alın-malı ve destek sağlanmalı,
- Kentsel lojistiğe önem verilmeli,
- Global lojistik gelişmeler yakından izlenmeli ve gerekli önlemler zamanında alınmalı,
- Lojistikte uluslararası koordinasyon ve işbirliği artırılmalı, ikili ve uluslararası ticari görüşmelerde lojistik konulara gerekli önem verilmeli,
- Lojistikte ulusal koordinasyon sağlanmalıdır.

Sekizinci Bölüm

LOJİSTİKTE TOPLAM KALİTE YÖNETİMİ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE ÖRNEK BİR KALİTE ÇALIŞMASI

Küreselleşen, serbest piyasa ve rekabet şartlarının olduğu günümüz dünyasında müşteri beklenti ve memnuniyeti son derece hızlı bir şekilde artmakta ve firmalarda bu beklentilere cevap verebilmek adına kalite çalışmalarına hız vermektedirler. Ticaretin hemen hemen her alanında var olan lojistik ise yapılan bu kalite çalışmalarının merkezinde bulunmaktadır. Lojistikte kalite çalışmalarının amacı, sadece kalite belgeleri almak veya alınan bu belgeleri muhafaza ederek şirketin farklı bir değerinin olduğunu göstermek olmamalı; aynı zamanda bu kalite standartlarının seviyesinin yükseltilerek sürekliliğini sağlamak ve hatta sıfır hata seviyesine gelmeye çalışmak olmalıdır. Böyle bir seviyeye ulaşabilmek için kullanılacak en iyi yöntem ise, Hata Türleri ve Etkileri Analizi - HTEA'dır. Hatalı ürün veya hizmetin müşteriye ulaşmasını ve hatta bu hataların oluşmasının önüne geçmek için kullanılan HTEA, aslında istatistikî veriler kullanılmak suretiyle yapılan bir takım çalışmasıdır.

Günümüz lojistik yapısının temel taşı olan ulaştırma; lojistik sektöründe, ihtiyaç duyulan mal veya hizmetlerin ihtiyaç duyuldukları anda, buldukları yerden ihtiyaç duyuldukları yere fiziksel hareketini ifade eder. Malzemenin taşınması sürecini, stoklama aşaması takip etmektedir. Bu aşamada hassas dengeler ön plandadır. Aşırı

stok tutulması stoklama maliyetini yükselteceği gibi stoku tutulan malzemelerin bozulması, eskimesi ya da modasının geçmesi gibi tehlikeleri ortaya çıkarır. Gereğinden az stok tutulması ya da sıfır stokla ilerlenmesi ise müşteri taleplerindeki olası dalgalanmaları tolere etmede güçlük yaşatabileceği gibi üretim kopmaları ya da müşteri memnuniyetsizliklerine de neden olabilmektedir. Bu çalışmada, bir lojistik firmasının farklı departmanlarında meydana gelen hatalar Hata Türü ve Etkileri Analizi yardımıyla incelenmiş ve bu hataların önüne geçebilmek için yapılması gereken çalışmalar üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın birinci bölümünde; lojistik incelenmiş olup, lojistiğin tanımı, tarihsel gelişimi ve lojistiğin alanları, Türkiye ve dünyadaki lojistik uygulamaları, sektörün SWOT analizi, lojistik ile ilgili beklentiler ve kalite-lojistik ilişkilerinden bahsedilmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde Hata Türleri ve Etkileri Analizi kavramı incelenmiş olup; HTEA'nın tanımı, HTEA ile ilgili kavramlar, HTEA'nın tarihçesi, önemi, amaçları, sağladığı faydalar, Sistem, Tasarım, Proses ve Servis HTEA olmak üzere türleri, HTEA takımı, HTEA süreç ve uygulaması kavramları detaylı bir şekilde araştırılmıştır.

Çalışmanın son bölümünde ise; uluslararası karayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren bir firmanın, sevkiyatlarında meydana gelen hasarların, yanlış faturalama işlemlerinin, çıkış işlemlerinin zamanında yapılmamasının ve kamyon seferi bazında ortaya çıkan zararın Hata Türü ve Etkileri Analizi yöntemiyle değerlendirilmesi yapılmıştır.

Bu bölümde; uluslararası karayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren bir firmanın sevkiyatlarında meydana gelen hasarların, yanlış faturalama işlemlerinin, çıkış işlemlerinin zamanında yapılmamasının, kamyon seferi bazında ortaya çıkan zararın Hata Türü ve Etkileri Analizi yöntemiyle incelenmiştir. Ancak uygulamaya geçmeden önce HTEA (Hata Türü ve Etkileri Analizi) bahsetmek doğru olacaktır.

8.1. HATA TÜRLERİ ETKİLERİ ANALİZİ (HTEA)

Günümüz global rekabet ortamına entegre olabilmek üzere toplam kalite ve sürekli geliştirme anlayışı, pek çok kurum tarafından zamanla daha fazla benimsenmeye başlanmıştır. Bu anlayışın yayılması yeni strateji, teknik ve uygulamaların meydana gelmesine sebep olmuştur. Bu yaklaşımlardan biri olan Hata Türü ve Etkileri Analizi (HTEA), potansiyel hataların değerlendirilmesi ve bunların meydana gelme-

den engellenmesi için değerlendirilen güçlü bir araçtır. HTEA yaklaşımında; “Ne yanlış gidebilir?” ve “Herhangi bir şey yanlış giderse sonuçları ne olur?” sorularını yanıtlamaya çalışarak, imalat süreçlerinde meydana gelebilecek potansiyel hataları engelleyerek, daha ilk başında kalitesizliğin yok edilmesini amaçlamaktadır.

HTEA; İngilizce “FMEA” (*Failure Mode and Effects Analysis*) sözcük dizisinden dilimize “Hata Türü ve Etkileri Analizi” şeklinde çevrilmiş olup, literatürde kimi yazarlarca “HMEA (Hata Modu Etki Analizi)” olarak da kullanılmaktadır.

HTEA; çok sayıda hata türünün hepsine geliştirme yapılması yerine sistemin tümü üzerinde en büyük katkıyı gerçekleştirecek olan hata türlerini öncelikli olarak inceleyerek çözümler üretmektedir.

Fakat; çok sayıda hata türü için, veri derleme ve analizi de oldukça fazla zaman ve işgücü kaybına neden olmaktadır. HTEA’nın başlangıcında ön eleme yapmak ve yalnızca önemli olarak tespit edilen parçalar için veri derlemek, HTEA’nın etkililiğini çoğaltacaktır. Tasarım safhasında çok sayıda parça için HTEA’nın uygulanmasına gereksinim hissedilebildiğinden önerilen model, ürün planlama ve planlama süresini de azaltmış olacaktır.

Hataların önlenmesine yönelik olarak gerçekleştirilen araştırmalarda eski ve yeni görüş biçimleri karşılaştırıldığında aşağıdaki gibi bir durum elde edilmektedir:

Tablo 8.1. Hataların Önlenmesinde Eski ve Yeni Düşünce Şekilleri

Eski Düşünce Şekli	Yeni Düşünce Şekli
Hurdaların gözlenmesi	Hurdaların önüne geçilmesi
Güvenirliliğin ortaya konması	Güvensizliğin azaltılması
Problemlere çözüm üretilmesi	Olası problemlerin önlenmesi

Çok sayıda yazar ve araştırmacı tarafından HTEA’nın tanımı yapılmıştır. HTEA en genel ifadesiyle, bir üründe meydana gelebilecek tasarım ya da süreç temelli bütün hata çeşitlerinin engellenmesi için sistematik biçimde gerçekleştirilen bir analizdir. Her çeşit hata ve arızanın, müşteri üzerinde yaratacağı muhtemel tesirlere göre analizler gerçekleştirilmektedir. Bu analizlerin tümü mamul henüz pazara ulaşmadan önce, hatta tasarım ve/veya deneme üretimleri aşamasında gerçekleştirmektedir. Böylelikle herhangi bir hatanın daha meydana gelmeden engellenmesi sağlanmaktadır.

HTEA ilk defa 1960’lı yıllarda uzay endüstrisinde güvenlik ve güvenilirlik gereksinimlerinden ötürü bir tasarım yöntemi olarak geliştirilmiş; daha sonra otomotiv,

elektronik olmak üzere çok sayıda endüstri alanında geniş kullanım alanı bulmuştur. İlk HTEA prosedürünü ABD ordusu (MIL-P-1629A) hazırlamış; sonrasında değişik endüstrileri kendilerine uygun HTEA standartlarını geliştirmişlerdir. Bunlara örnek olarak Automotive Industry Action Group tarafından geliştirilen “AIAG” (1993), USDOD (Amerikan Savunma Bakanlığı) tarafından geliştirilen “MILSTD-1629A” (1984), SAE (Society of Automobile Engineers) tarafından geliştirilen “SAE J1739” (1994) ve VDA (Verband der Automobilindustrie) tarafından geliştirilen “VDA 96”, “Heft 4”, “Teil 2” (1996) verilebilir.

HTEA tekniğinin günümüzdeki uygulama alanları ise aşağıdaki gibi gösterilebilmektedir:

- Uzay,
- Atom,
- Otomobil,
- İlaç,
- İletişim,
- Ev gereçleri endüstrisi.

8.2. HATA TÜRÜ VE ETKİLERİ ANALİZİNİN ÖNEMİ

HTEA çalışması, ağırlıklı olarak potansiyel hatalar üzerine yoğunlaşmaktadır ve zamanla güncelliğini kaybetmemektedir. Bundan dolayı HTEA her süreç safhasında ve bütün zaman dilimlerinde yinelenmesi hataların ayıklanması ve gelişim bakımından son derece önemlidir.

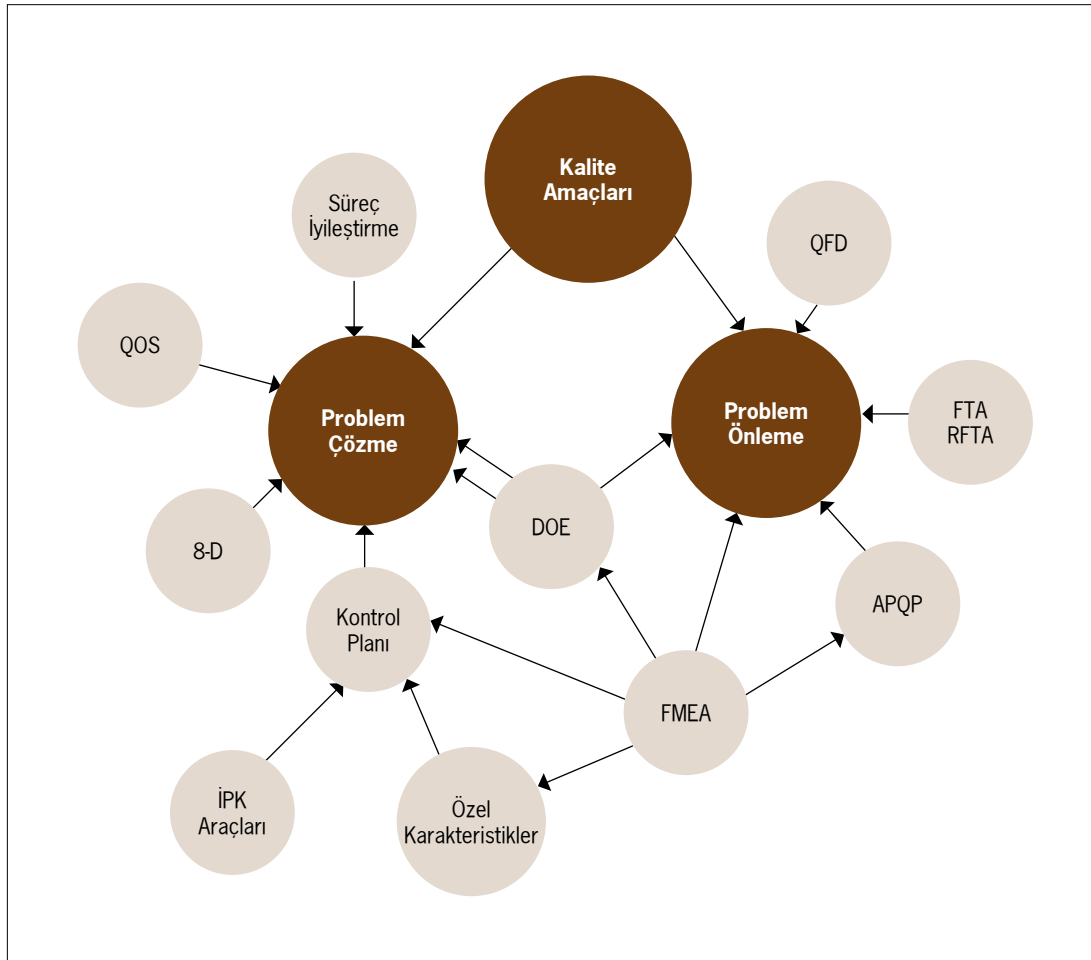
Günümüzde HTEA işletmeler için de önemli bir yere sahiptir. HTEA'nın kullanım nedenleri ise aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir:

- Ürün ve süreçte meydana gelebilecek muhtemel hataları önceden tespit ederek bu hataların meydana gelmesini önlemek,
- Tasarım karakteristiklerinin analizi ile işletmenin müşteri talep ve gereksinimlerinin karşılanabilme seviyesini tespit etmek,
- Hatalara karşı tedbir geliştirmek ve hata oluşması riskini düşürmek,
- Süreç dokümantasyonunu sağlamak,

- Hatanın meydana gelme sıklığını saptamak,
- Hatanın şiddetini saptamak,
- Ürün müşteriye ulaşmadan, sistem içinde hatayı yakalayabilme becerisini ölçmek,
- Sistemi geliştirerek, daha güvenli ve daha güvenilir bir duruma getirmek,
- Güvenlik için kritik öneme sahip bileşenleri tanımlamak,
- Bileşenlerde oluşabilecek hataların sistem üzerinde meydana gelebilecek etkilerini meydana çıkarmak.

Kalite sistemi içinde HTEA kritik ve önemli karakteristikleri saptamakta ve kontrol planı için başlangıç noktasını meydana getirmektedir. Aşağıdaki şekilde kalite sistemi içerisinde HTEA'nın yeri gösterilmektedir:

Şekil 8.1. Kalite Sistemleri İçerisinde HTEA'nın Yeri



8.3. HATA TÜRÜ VE ETKİLERİ ANALİZİNİN AMAÇLARI

HTEA tekniğine ihtiyaç hissedilmesinin sebepleri ve bu tekniğin amaçları aşağıda gibi ifade edilebilmektedir:

1. Hata/arıza modlarını, etkilerini ve kritiklerini kararlaştırmak,
2. Hem tasarım hem de proses bakımından meydana gelebilecek problemleri tanımlamak,
3. Ürünün kritik (tehlikeli) hata/arızalarını saptamak,
4. Müşteri açısından en tehlikeli durumu bu kritik arızalar meydana getirmektedir,
5. Hataları, kusurları, arızaları ve kritiklikleri yok edecek ya da minimuma çekebilecek farklılıkları, metotları ve testleri kararlaştırarak ürünü geliştirmeyi başarmak,
6. Hataları, kusurları, arızaları ve kritiklikleri yok etmek ya da en azından düşürmek için bu HTEA çalışması gerçekleştirilmektedir,
7. Sistemin güvenilirliğini ve/veya güvenliğini engellemek, gelişmesine imkân sağlama,
8. Tüketici şikâyetlerini ve garanti ödemeleri masraflarını düşürmek,
9. Ürünü geliştirmek ve böylelikle tüketici tatminini yükseltmek.

HTEA'nın sahip olduğu temel ilkeler ise aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir:

1. Belirlenen her çözüm yolu dokümanite edilmelidir,
2. Hata modlarının etkilerini düşürmek hedef olarak belirlenmelidir,
3. Sistemin işlevsel yapısını gösteren fonksiyon matrisi yaratılmalıdır. Böylelikle, potansiyel hatalar kolay bir şekilde tespit edilebilmekte ve ifade edilebilmektedir,
4. Analizde sistemi meydana getiren her eleman detaylı bir şekilde araştırılmalıdır,
5. Belirlenen fonksiyonları yerine getirmede, hatalı parçanın muhtemel durumlarından birisi olan "*hata modu*" kavramı detaylı olarak belirlenmelidir,
6. Analizin uygulanmasında, potansiyel sorunları yok etmede gerekli olabilecek yeni fiziksel nitelikler ve ihtiyaçların tanımlanması gerekmektedir,

8.4. HATA TÜRÜ VE ETKİLERİ ANALİZİNİN SAĞLADIĞI FAYDALAR

HTEA'nın ilgili kurum ya da kuruluşa sağlamış olduğu birtakım faydalar bulunmaktadır. İyi düzenlenmiş bir HTEA;

1. Her hatanın nedenlerini ve etkilerini belirlemektedir,
2. Potansiyel hataları tanımlamaktadır,
3. Olasılık, şiddet ve belirlemeye bağlı olarak hataların önceliğini çıkarmaktadır,
4. Sorunların takibini ve düzeltici faaliyetlerin belirlenerek uygulaması hususunda yol göstericidir,

Yapılan HTEA araştırmalarının daha ayrıntılı olarak sağlamış olduğu faydalar ise aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir:

1. Ürünlerde rakiplere oranla belirgin fark yaratabilecek önceliklerin tespit edilmesine destek olmaktadır,
2. Ürün ve servislerin kalitesinin, güvenilirliğinin ve güvenliğinin çoğaltılmasına destek olmaktadır,
3. İşletmelerin imajını ve rekabet edebilirliğini desteklemektedir,
4. Müşteri memnuniyet doyumunu çoğaltmaktadır,
5. Ürün geliştirme zamanını ve maliyetini düşürmektedir,
6. Ürün geliştirme faaliyetlerindeki önceliklerin tespit edilmesine destek olmaktadır,
7. Yeni üretim metotlarının geliştirilmesine destek olmaktadır,
8. Hurda ve fire sayılarının düşmesini sağlamaktadır,
9. Potansiyel hataların tanımlanmasını ve giderilmelerine yönelik düzeltici tedbirlerin oluşturulmasını sağlamaktadır,
10. İşletmenin genel bilincinin çoğalmasına ve takım çalışmalarının benimsenmesine ve geliştirilmesine destek olmaktadır.

HTEA'nın sağlamış olduğu avantajlar değerlendirildiğinde bu tekniğin, işletmelerin pazarda yüksek güvenilirliğe sahip, kaliteli ürünleri az maliyet ile tasarlamasını

ve üretmesini sağladığı ve kötüye giden operasyon maliyetlerini denetleyerek hataların müşteriye yansımadan en erken şekilde engellenmesine destek olduğu görülmektedir. Bu teknik, geliştirdiği belgelendirme yapısıyla devamlı olmak suretiyle güncelleştirilebildiğinden, uygulayan işletmelere sonsuz bir kalite gelişimi ve müşteri memnuniyeti kazandırmaktadır.

8.5. HATA TÜRÜ VE ETKİLERİ ANALİZİ ÜZERİNE BİR ÖRNEK UYGULAMA

8.5.1. İncelemeye Alınan Süreç

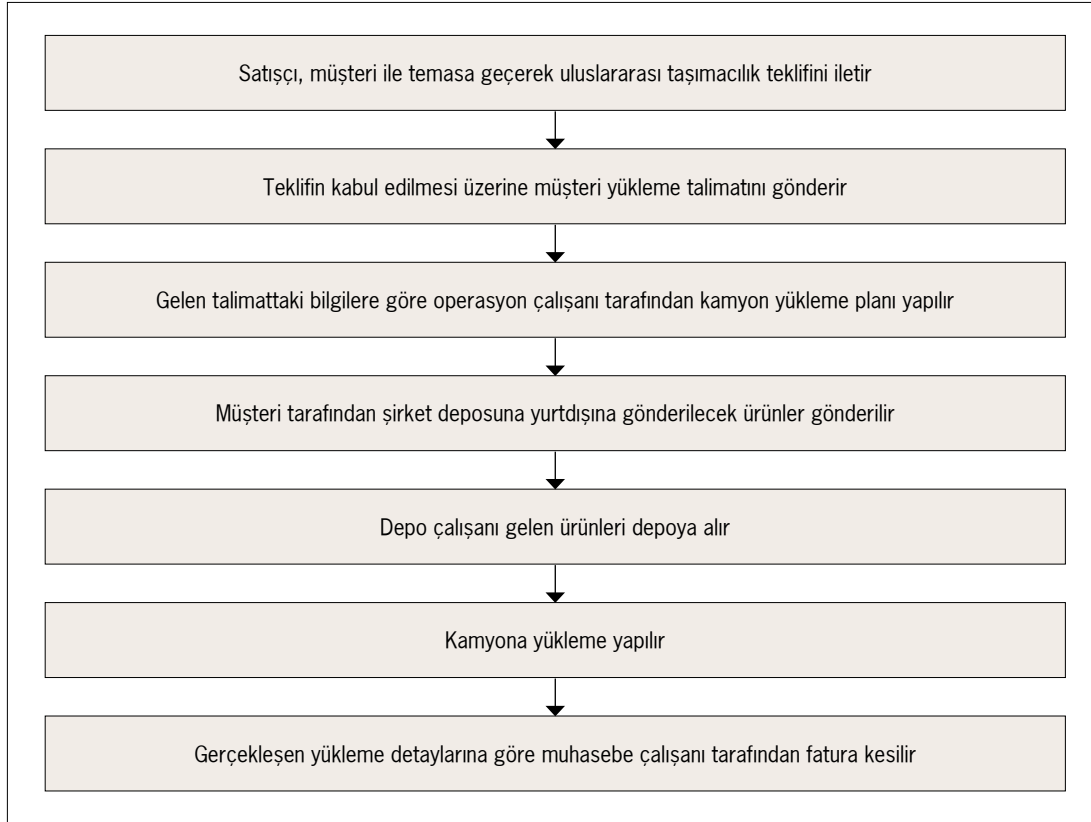
Uluslararası karayolu taşımacılığında kamyonlara iki şekilde yükleme yapılmaktadır; eğer kamyonu tek bir ihracatçı firmanın ürünleri yükleniyorsa bu yükleme komple kamyon yüklemesi, eğer kamyonu birden fazla ihracatçı firmanın ürünleri yükleniyorsa bu yükleme de parsiyel kamyon yüklemesi denilir. Her iki yüklemenin de kendine göre avantaj ve dezavantajları olmakla birlikte, parsiyel taşımacılıkta yaşanan sorunlar komple taşımacılığa nazaran çok daha fazladır. Parsiyel taşımacılıkta birden fazla müşteri ürünü taşındığı için herhangi bir müşteri sevkiyatında oluşabilecek sorun diğer müşterilerin sevkiyatlarını ve dolayısıyla taşıyıcı firmayı da olumsuz yönde etkilemektedir. Bu sebeple tüm ürünlerin müşterilerden beklenildiği şekilde taşıyıcı firmaya teslimi, bilgi ve belgelerin tam ve hatasız oluşu sorunların olmaması bakımında son derece önemlidir. Bir başka deyişle taşıyıcı firma ne kadar iyi hizmet veren firma olursa olsun, müşterilerinden birinin hatası dolayısıyla başka bir müşterisine karşı operasyonel performansı düşebilir ve bu nedenle müşterisine sözünü vermiş olduğu kalite standardında hizmet verememiş olabilir. İşte bu nedenle taşıyıcı firmanın kendisi dışında gelişen olayları dahi kontrol altına alarak operasyonel disiplini sağlamak suretiyle kaliteli bir hizmet sunması son derece önem arz etmektedir.

Parsiyel taşımacılıkta süreç aşağıdaki şekilde işlemektedir:

Satış ve pazarlama departmanı çalışanı müşteriyle temasa geçerek müşterinin kendisine vermiş olduğu ölçülere istinaden fiyat teklifi verir ve müşteri ilgili teklifi kabul ederek satışçıya yükleme talimatını iletir. Yükleme talimatı tır yükleme planını yapan operasyon çalışanına gönderilir. Talimatı alan operasyon çalışanı ürünlerin ölçülerine göre tırın içindeki yükleme planını kâğıt üzerinde tamamlayarak depo çalışanına verir. Müşteri firmanın deposuna ilgili ürünleri gönderir. Ürünlerin depoya girişini yapan depo çalışanı ise, depoya gelen ürünlerin ölçüleri ile talimattaki

ürünlerin ölçülerini kontrol ettikten sonra yüklemeyi gerçekleştirir. Yüklemenin tamamlanmasını müteakip muhasebe departmanı tarafından faturalandırma işlemi yapılır ve finans departmanı tarafından da tahsilat gerçekleştirilerek süreç tamamlanır.

Şekil 8.2. Parsiyel Taşımacılıkta Süreç



İşte bu süreç içinde bazı hatalar meydana gelmektedir. Bu durum, depoya gelen ürünlerin ölçüleri ile talimattaki ürünlerin ölçülerinin aynı olmadığı gerekçesiyle kamyon yükleme yapmakta zorlanmayla başlar. Depoya gelen ürünlerin ölçüleri; kolilerin içine kapasitesinden fazla gömlek konulması dolayısıyla şişmiş ve ölçüleri artmıştır. Kamyon içinde ayrılan yer ise, talimattaki ölçülere göre ve dolayısıyla gelen ürünler ancak sıkıştırılarak yükleme yapılması durumunda araca sığmaktadır ve bu durumda da yurtdışındaki teslimatta hasarlar oluşmakta ve bu nedenle de müşteri memnuniyetsizliği ile firma zararı medya gelmektedir. Ölçüsü artmış kolilerin hasarsız bir şekilde yurtdışına gidebilmesi ise; sonraki günlerde gerçekleşecek araç çıkışında mümkün olabilmektedir; ama bu seferde ürünlerin teslimatında gecikme yaşanacak, ölçü farklılığı dolayısıyla fiyat artacak ve bu malzemeler için ayrılan yerin boş olması dolayısıyla ilk çıkan araçta zarar oluşacaktır.

8.5.2. Parsiyel Taşımacılık Sürecinde HTEA Uygulaması

Parsiyel taşımacılık sürecinde HTEA uygulaması sektörde faaliyet gösteren çok sayıda firmada uygulanabilmektedir. Bu uygulama ise; uluslararası nakliye, gümrükleme hizmeti, gümrüklü antrepo, depolama, stok yönetimi, depo yönetimi, yurtiçi nakliye, dağıtım ve parsiyel alanlarında faaliyet göstermekte olan GAT Lojistik Yatırımları Sanayi ve Ticaret A.Ş.'de gerçekleştirilmiştir.

Firmada yapılan inceleme ve gözlemler sonucu hata türleri aşağıdaki gibi tespit edilmiş ve kodlanarak sıralanmıştır:

- **PT11.** Sevkiyatta hasarların meydana gelmesi
- **PT12.** Yanlış faturalama
- **PT13.** Kamyonun boş gönderilmesi
- **PT14.** Sevkiyatın zamanında gerçekleşmemesi

Bu hata türlerinin müşteri ve taşıyıcı firma üzerinde meydana getirdiği şiddet değerini oluşturan etmenlere hata etkileri adı verilir. Konuya ilişkin hata etkilerinin açıklamaları aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- **PT111.** Hasar ödemeleri dolayısıyla oluşan zarar
- **PT121.** Fatura iptalleri ve değişiklikleri
- **PT131.** Kamyonun boş gönderilmesi itibarıyla oluşan zarar
- **PT141.** Müşteri memnuniyetsizliği

Hata türleri ve etkileri belirlendikten sonra hatanın nedenleri de belirlenmelidir.

- **PT11A.** Ürünlerin, müşterinin belirtmiş olduğu hacimden daha fazla olmasına rağmen kamyonla yükleme yapabilmek için sıkıştırılması.
- **PT12A.** Ürünlerin yeni hacimleri ile ilgili müşteriye bilgi verip kendisinden teyit almadan fatura düzenlenmesi.
- **PT13A.** Ürünlerin hacimsel farklılıkları ile ilgili müşteriye bilgi verilip, kamyon- da ayrılan yer oranındaki ürünlerle çıkışın yapılması hususunda kendilerinden teyit alınmaması.
- **PT14A.** Ürünlerin hacimsel farklılıkları ile ilgili müşteriye bilgi verilip bu sebeple çıkışın yapılamayacağı bilgisinin kendilerine verilmemiş olması.

Hata nedenleri belirlendikten sonra bu hataların tekrar etme sıklıkları olasılık değerlendirilmesinde yer alacaktır. Adımlardan biride analizin üçüncü değişkeni olan “*keşfedilebilirlik*” tir.

8.5.2.1. Şiddet Derecelendirmesi

Bu derecelendirme, PT111 ile PT141 arasında kodlanan hata etkilerinin müşteri ve taşıyıcı firmada ne şekilde bir etki bıraktığının matematiksel bir ifadesidir. Puanlamada 1 ile 10 arasında rakamlar kullanılmıştır.

Tablo 8.2. Şiddet Derecelendirmesi

KOD	ARIZA ETKİSİ	ŞİDDET PUANI
PT111	Hasar ödemeleri dolayısıyla oluşan zarar	4
		ORTA ETKİ
PT121	Fatura iptalleri ve değişiklikleri	3
		DÜŞÜK ETKİ
PT131	Kamyonun boş çıkması itibariyle oluşan zarar	8
		BÜYÜK ETKİ
PT141	Müşteri memnuniyetsizliği	9
		ÇOK BÜYÜK ETKİ

8.5.2.2. Olasılık Derecelendirmesi

Olasılık, hatanın frekansı olup, hatanın oluşma ihtimali anlamına gelmektedir. Uygulama örneğimizde müşterilerin hatalı bildirimleri incelendiğinde her 10 sevkiyattan 7 tanesinin hatalı bildirimle depoya ulaştığı, bu sevkiyatlardan 4 tanesinin sıkıştırılmak suretiyle kamyonla yüklenerek çıkış işlemlerinin tamamlandığı, 3 tanesinin ise bir sonraki kamyon ile gönderildiği tespit edilmiştir. Aşağıdaki tablo ile olasılık derecelendirmeleri yapılmış ve analizde bu değerlendirmeler baz alınmıştır.

Tablo 8.3. Olasılık Derecelendirmesi

HATA OLASILIĞI	OLASI HATA ORANLARI	DERECE
Hemen Hemen Kesin	1/2'DEN fazla	10
Çok Yüksek	01.Mar	9
Yüksek	01.Ağu	8
Yüksek	Oca.20	7
Orta	Oca.80	6
Orta	1/400	5
Orta	Oca.00	4
Düşük	1/15000	3
Çok Düşük	1/150000	2
Hemen Hemen Olanaksız	1/1500000'den düşük	1

KOD	HATA NEDENİ	OLASILIK PUANI
PT11A	Ürünlerin sıkıştırılarak yüklenmesi	4
PT12A	Müşteriden teyit alınmadan fatura düzenlenmesi	4
PT13A	Kamyonda ayrılan yer oranında çıkış yapılmaması	3
PT14A	Müşteriye geri bildirim yapılması	7

8.5.2.3. Keşfedilebilirlik Derecelendirmesi

Keşfedilebilirlik derecelendirmesinin yapılabilmesi için öncelikle hatanın ne zaman tespit edilebileceğini belirlemek gerekir. Bunun için gerekli tespitler yapılabilir ve aşağıdaki listede A ile J harfleri arasında kodlanmıştır:

- A. Depoda gerçekleştirilen günlük sayım kontrolü,
- B. Kamyon bazında yapılan yükleme kontrolü,
- C. Kamyon bazında yapılan gümrük çıkış kontrolü,
- D. İki günde bir yapılan yurtdışı gümrük kontrolü,
- E. Haftalık bazda gerçekleşen acente mutabakat kontrolü,
- F. Bir hafta içinde alıcıya ulaşmayan sevkiyat nedeniyle gelen müşteri şikâyetlerinin kontrolü,
- G. Bir hafta içinde müşteriye ulaşan faturanın hatalı olması sebebiyle gelen müşteri şikâyeti kontrolü,
- H. 15 günde bir yapılan fatura kontrolü,
- I. Aylık bazda yapılan operasyon karlılık raporunun kontrolü,
- J. İki ayda bir gerçekleşen müşteri memnuniyet anketinin kontrolü.

Kodlamanın tamamlanmasını müteakip yapılması gereken işlem daha öncede belirtildiği üzere aşağıdaki şekilde keşfedilebilirlik derecelendirmesinin oluşturulmasıdır:

8.5.2.4. Risk Öncelik Sayısının Hesaplanması

Risk öncelik sayısı; şiddet, olasılık ve keşif puanlarının çarpılması suretiyle bulunmaktadır. Bulunan sayının 100 puanın altına düşürülebilmesi, HTEA çalışmasının en önemli ayaklarından birini teşkil etmektedir. Bir başka ifadeyle, çalışma sürecinde 100 puanın üzerinde olan RÖS'lerine odaklanılmalı ve bu puana sahip hataların üzerine gidilmesi gerekmektedir.

Tablo 8.4. Keşfedilebilirlik Derecelendirmesi

KOD	HATA NEDENİ	KONTROL	KEŞİF PUANI
PT11A	Ürünlerin sıkıştırılarak yüklenmesi	A, B	9
PT12A	Müşteriden teyit alınmadan fatura düzenlenmesi	G, H	5
PT13A	Kamyonda ayrılan yer oranında çıkış yapılmaması	A,B,C,D,E,F,I	8
PT14A	Müşteriye geri bildirim yapılmaması	F,J	4

8.5.2.5. Mevcut Durum Risk Analizi

Belirtilen olasılık, şiddet ve keşif puanlarının çarpılması suretiyle bulunan RÖS ile birlikte yapılması gereken diğer bir hususta, mevcut durumun analizini yaparak RÖS 100 puanın üzerinde olanlara yoğunlaşmaktadır. Aşağıdaki durum tespitinde 100 puanın üzerinde olan üç nokta olmakla birlikte, çalışmaya başlanacak ilk nokta müşteriye geri bildirim yapılmaması durumu olmalıdır.

Tablo 8.5. Mevcut Durum Risk Analizi

KOD	HATA NEDENİ	O	K	Ş	RÖS
PT11A	Ürünlerin sıkıştırılarak yüklenmesi	4	9	4	144
PT12A	Müşteriden teyit alınmadan fatura düzenlenmesi	4	5	3	60
PT13A	Kamyonda ayrılan yer oranında çıkış yapılmaması	3	8	8	192
PT14A	Müşteriye geri bildirim yapılmaması	7	4	9	252

8.5.2.6. Düzeltici Önlemler

HTEA'da düzeltici önlemler çalışmanın en önemli adımlarından birini oluşturmaktadır. Bundan önceki adımlar bir hastalığın teşhisi için yapılan tahlil ve tetkiklerken, bu adım ise tedavi yönteminin belirlendiği kısım olarak son derece önem arz etmektedir.

İlgili örnekte, düzeltici önlemlerin sorumlusu olarak iki departman çalışan görevlendirilmiştir. Bundan sonraki yüklemelerde satış departmanı çalışanı müşteriyle muhakkak, içinde “teklife konu olan yüklemenin ölçüleri ile depoya gelen ürünlerin ölçüleri arasında bir farklılık olması durumunda; fiyatlandırmada, gelen ürünlerin ölçülerinin baz alınacağı ve aracın içinde ayrılan yer kadar ilave tutarın müşteri tarafından ödenmesinin kabul edileceği ile, bir sonraki araç çıkışı ile ürünlerin gönderilmesini müşterinin şimdiden kabul ettiğine dair” bir maddenin olduğu imza ve kaşeli sözleşmeyi müşteriden alarak arşivleyecek, depo çalışanı ise depoya gelen ürünlerin fotoğraflarını çekerek müşteriye gönderecektir. Ürünlerin fotoğraflarının çekilerek müşteriye iletilmesi, taşıyıcı firmanın müşteri karşısındaki haklılığının ispatı ola-

cak, sözleşmenin yapılması ise, kendisine gelen tutarsız bilgiler nedeniyle mağdur olan taşıyıcı firmanın mağduriyetinin ortadan kalkmasına neden olacaktır.

Uygulanan bu düzeltici önlemler sonucu gerçekleşen yeni RÖS ve diğer detaylar Tablo 5’te detaylarıyla gösterilmektedir:

Tablo 8.6. Mevcut Durum Risk Analizi

ANALİZ SONUÇLARI																
Parasiyel Karayolu Taşımacılık Sistemi					Mevcut Durum				Düzeltilen Önlemler			İyileştirilen Koşullar				
Sistem Adı	Sistem İşlevi	Hata Türü	Hatanın Sonuçları	Hata Nedeni	Kontrol Önlemleri	O	Ş	K	RÖS	İyileştirme	Sorumluluk	Analiz Tarihi	O	Ş	K	RÖS
P	PT	PT11	PT111	PT11A	A, B	4	9	4	144	Puanlanan ölçüye sahip ürünlerin yüklemelerinin yapılmaması	Depo ve Yükleme Sorumlusu	Ocak 2013	4	9	2	72
P	PT	PT12	PT121	PT12A	G, H	4	5	3	60				4	5	3	60
P	PT	PT13	PT131	PT13A	A,B,C,D,E,F,I	3	8	8	192	Müşteriyle cezai müeyyidelerin olduğu yazılı anlaşmaların yapılması	Satış Sorumlusu	Ocak 2013	3	8	2	48
P	PT	PT14	PT141	PT14A	F, J	7	4	9	252	Müşteriyle cezai müeyyidelerin olduğu yazılı anlaşmaların yapılması ve depoya gelen ürünlerin aynı gün içinde hemen fotoğraflarının çekilerek müşteriye iletilmesi	Satış Sorumlusu, Depo ve Yükleme Sorumlusu	Ocak 2013	7	4	2	56

Dokuzuncu Bölüm

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmada, lojistik firmasının iş akışında meydana gelen hatalar incelenmiştir. Çalışmanın parsiyel sevkiyatlar üzerinde yapılmasının en büyük nedeni ise, hataların en yoğun yaşandığı taşıma şekli olmasındandır. Parsiyel taşımalarda yaşanan hatalar üzerine yoğunlaşılana bu çalışmada, esas nokta olarak müşterinin lojistik firmasına iletmiş olduğu bilgilerin yanlışlığı konusuna odaklanılmış ve bu hatanın ortadan kaldırılabilmesi için HTEA yöntemi doğrultusunda çalışmalar yapılmıştır.

Konu ile ilgili ekibin oluşturulması ile başlayan süreçte iş akış şemasının da tamamlanması sonucu ilk önce hata türleri belirlenmiş, sonrasında bunların etkileri ve nedenleri belirlenmiş, daha sonrasında risk öncelik sayısının belirlenebilmesi için istatistikî verilerden yola çıkarak olasılık, şiddet ve keşfedilebilirlik puanlaması yapılmış ve genel mevcut durum değerlendirmesinin akabinde ise önleyici faaliyetlere bulunulmuştur.

Yapılan çalışma sonucunda, risk öncelik sayısı en yüksek çıkan konunun müşteriye zamanında geri bildirimde bulunulmaması yer almıştır. Bu vesileyle bir kez daha görülmüştür ki; rekabetin arttığı ve sürekli değişen piyasa koşullarının olduğu günümüz zor şartlı piyasa ekonomisi içinde müşterilerin beklentilerine cevap vermenin ve sürekli bir bilgi akışı içinde bulunulmasının ne denli önemli olduğu anlaşılmıştır.

Bu çalışmayla birlikte, lojistik sektöründe faaliyet gösteren pek çok firmada HTEA çalışmasının yapılabileceği ve sonuçlarının da kısa süre içinde olumlu şekilde alınabileceği düşünülmektedir.

Lojistiği, kalite maliyetlerinin işbirliği olmaksızın yönetmek; kalite yönetimine lojistiğin rolünü katmaksızın ele almak kadar kısa ömürlüdür. Yapılan literatür taraması sonucunda HTEA'nın sağlamış olduğu avantajlar değerlendirildiğinde bu tekniğin, işletmelerin pazarda yüksek güvenilirliğe sahip, kaliteli ürünleri az maliyet ile tasarlamasını ve üretmesini sağladığı ve kötüye giden operasyon maliyetlerini denetleyerek hataların müşteriye yansımadan en erken şekilde engellenmesine destek olduğu görülmektedir.

KAYNAKLAR

- [1] Council of Supply Chain Management Professionals, “Supply Chain Management Terms and Glossary”, Updates: February 2010.
- [2] Baki Birdoğan, *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Trabzon, Lega Kitabevi, 2004.
- [3] Murat Erdal, Ömer Faruk Görçün, Özhan Görçün, Mehmet Sıtkı Saygılı, *Entegre Lojistik Yönetimi*, İstanbul, Beta Basım, 2008.
- [4] Mehmet Tanbaş, *Taşımacılık ve Lojistik Rehberi*, İstanbul, TUGEM Yayınları, 2010.
- [5] Hasan Özgür Yarmalı, *Lojistikte Pazarlama*, Ankara, Nobel Akademik Yayıncılık, 2012.
- [6] Ömer Faruk Görçün, *Yasal Düzenlemeler ve Lojistik Yönetimi Perspektifinden Karayolu Taşımacılığı*, İstanbul, Beta Basım, 2010.
- [7] Süleyman Beşli, *Lojistik*, İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi Yayını, Ankara, 2004.
- [8] TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), *Yollara Göre İhracat ve İthalat*, Kasım 2011.
- [9] Mehmet Tanyaş, *Hastane Lojistik Yönetimi*, İstanbul, Kasım 2005.
- [10] Atilla Yıldıztekin, *Lojistiğin Tarihçesi: Bugünü ve Yarını*, 2001.
- [11] İstanbul Sanayi Odası, *Dünya Ekonomisine Küresel Bakış*, Dünya Ekonomisi Bülteni, Mayıs 2013.
- [12] IMF, *World Economic Outlook*, Nisan 2013.
- [13] Ekonomi Bakanlığı, <http://www.ekonomi.gov.tr>, 2013.
- [14] T.C. Başbakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, *Invest in Turkey*, <http://www.invest.gov.tr/tr-TR/investmentguide/investorsguide/Pages/FDIinTurkey.aspx>, 2013.
- [15] T.C. Başbakanlık Basın-Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü, <http://www.byegm.gov.tr/>, 2013.
- [16] Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), <http://www.tuik.gov.tr/>, 2013.
- [17] Eurostat, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, 2013.
- [18] Karayolları Genel Müdürlüğü, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIIYolEnvanter/SatihYolAgiUzunlugu.pdf>, 2013.
- [19] Karayolları Genel Müdürlüğü, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Projeler/b%20C3%20B6%20C3%20BCnm%20C3%20BC%20C5%209Fyol2013.png>, 2013.

- [20] Karayolları Genel Müdürlüğü, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Projeler/BolunmusYolProjeleri/BolunmusYolProjeleri.pdf>, 2013.
- [21] Deloitte, *Türkiye Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu*, 2012.
- [22] Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Merkezi (İGEME), *Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Raporu*, 2013.
- [23] T.C. Başbakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, *Invest in Turkey*, <http://www.invest.gov.tr/tr-TR/investmentguide/investorguide/PublishingImages/Infrastructure-Logistics-graphs-2012-TR/3-Airports-Turkey-2012-TR.jpg>, 2013.
- [24] T.C. Ekonomi Bakanlığı, İhracat Bilgi Platformu, <http://www.ibp.gov.tr>, 2013.
- [25] Marsh & McLennan Companies, “Lojistik, Dinamik ve Karma Bir Sektör İçin Risk Yönetimi Çözümleri”, 2013.
- [26] Doğan Karadoğan, “Lojistiğin Ekonomideki Rolü ve Lojistik Ekonomisi”, <http://www.lojistikci.com/?p=3824>, Ekim 2011.
- [27] Mustafa Yücel, “Küresel Ekonomik Kriz ve Lojistik Sektörü Üzerine Etkileri: Türkiye”, <http://iys.inonu.edu.tr/webpanel/dosyalar/1427/file/MustafaYucel.pdf>.
- [28] *Turkish Time*, Lojistik-3, <http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf>, Mayıs, 2013.
- [29] *Finans Gündem*, “Dünya Lojistik Sektörünün Kalbi İstanbul’da Atacak”, <http://www.finansgundem.com/haber/dunya-lojistik-sektorunun-kalbi-istanbul-da-atacak/331834>, Nisan 2013.
- [30] Delegation of the European Union to Turkey, “AB’de Ticaret ve Ekonomi”, <http://www.avrupa.info.tr/tr/abde-ticaret-ve-ekonomi.html>, 2013.
- [31] Wikipedia, Avrupa Birliği Ekonomisi, http://tr.wikipedia.org/wiki/Avrupa_Birli%C4%9Fi_ekonomisi, 2013.
- [32] İstanbul Sanayi Odası, “AB Ülkelerinin Temel Ekonomik Göstergeleri (Ülke ve Aday Ülkeler)”, 2013.
- [33] Ali Osman Dizman ve Efsan Nas Özen, *Ekonomik Krizden Siyasi Bunalıma*, TEPAV (Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı), Eylül 2012.
- [34] Bedriye Tunçsiper ve Şimal Yakut, “Avrupa Birliği’nin Ekonomik Parasal Birlik Hedefi ve Türkiye’nin Uyumu”, *BAÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 1, 1998.
- [35] Erol Kutlu, *Uluslararası İşletmecilik*, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2012.
- [36] T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, *AB’ye Genel Bakış*, No. 02, Ankara, 2013.
- [37] Delegation of the European Union to Turkey, “Avrupa Birliği Halen Dünyanın En

- üyük Pazarıdır”, http://www.avrupa.info.tr/fileadmin/Content/Downloads/DOC/EU_Trade_and_Economy_docs/tr/2._TR.pdf, 2013.
- [38] Delagation of the European Union to Turkey, “Avrupa Birliği Halen Dünya Ekonomisinin En Büyük Dayanaklarından Birisidir ve Öyle Kalacaktır”, http://www.avrupa.info.tr/fileadmin/Content/Downloads/DOC/EU_Trade_and_Economy_docs/tr/1._TR.pdf, 2013.
- [39] Atilla Akar, “Lojistik Üs Kavramı: Türkiye ve Avrupa Analizi”, <http://www.slideshare.net/atillakar/lojistik-s>, 2013.
- [40] Eyüp Akçetin, “Avrupa Birliği’ne Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl: 3, Sayı: 5, Aralık 2010.
- [41] Mikro PC, Avrupa Birliği’nde Lojistik Eylemler, Aralık 2013.
- [42] İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası”, <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, 2013.
- [43] ASTEK Lojistik, “Lojistik Nedir”, <http://asteklojistik.com/lojistik-nedir.php>, 2013.
- [44] Atilla Yıldıztekin, “Avrupa Birliği Lojistik Stratejileri”, <http://www.lojistikdunyasi.com/avrupa-birligi-lojistik-stratejileri.html>, Mayıs 2012.
- [45] Seçil Çevik ve Sait Kaya, “Türkiye’nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir’in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi”, İZTO Ar-Ge Bülten, Kasım 2010.
- [46] Network Global Logistics, “Türkiye Lojistik Sektöründe ‘En Hızlı Büyüyen’ 10 Ülke Arasında”, <http://networkgloballogistics.com/haberler/turkiye-lojistik-sektorunde-en-hizli-buyuyen-10-ulke-arasinda.html>, 2013.
- [47] TASAM (Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi), “Otomotiv, Lojistik, Ulaşım 2023”, http://www.tasam.org/Files/pdf/sectorler/TSV2023_sektor_09_otomotiv_lojistik_ulasim.pdf, 2013.
- [48] Erdinç Tutar, Filiz Tutar ve Handan Yetişen, “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya Ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi”, *KMU İİBF Dergisi*, Yıl: 11, Sayı: 17, Aralık 2009.
- [49] Serap Kutlu ve Furkan Amil Gür, “Lojistik Master Planı ve Bir Lojistik Üs Olarak Türkiye”, *Mevzuat Dergisi*, Yıl: 11, Sayı: 129, Eylül 2008.
- [50] Mehmet Tanyaş, “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri”, YA/EM 2010, Sabancı Üniversitesi, Temmuz 2010.
- [51] Yasin Serhat Şen, “Türkiye ve Dünyada Trafik Kazası Nedenleri, Alınabilecek Önlemler ve İlgili İstatistikler”, Beykent Üniversitesi Proje Ödevi, https://www.academia.edu/4439520/Turkiye_ve_Dunyada_Trafik_Kazasi_Nedenleri_Alinabilecek_Onlemler_ve_Ilgili_Istatistikler, Haziran 2013.

- [52] Deloitte, *Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu*, <http://www.invest.gov.tr/tr-TR/info-center/publications/Documents/LOJISTIK.SEKTORU.PDF> Ocak 2010.
- [53] Mehmet Tanyaş, Murat Erdal, Fikret Zorlu, Fuat Gürlesel ve Fevzi İlik, *Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi*, Türkiye İhracatçılar Meclisi, Ekim 2011.
- [54] Wikipedia, Marmaray, http://tr.wikipedia.org/wiki/Marmaray#Say.C4.B1larla_Marmaray, 2013.
- [55] UBAK (Ulaştırma Bakanlığı), Boru Hatları, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171138_204_1_64.pdf, 2013.
- [56] YARBİS (Yıldız Araştırmacı Bilgi Sistemi), Lojistik ve Taşımacılık Sektörü, Yıldız Teknik Üniversitesi, http://www.yarbis.yildiz.edu.tr/web/userCourseMaterials/tuzkaya_40ba519ba101a59fc5b3aeb52a9ecdf8.pdf, 2013.
- [57] Fatma Ateş, “Kombine Taşımacılık ve Dış Ticaretteki Yansımaları”, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mesleki Uygulama Bitirme Ödevi, Bursa, 2009.
- [58] Mustafa Atiker, *Antrepo Araştırma Raporu*, Konya Ticaret Odası, Mayıs 2005.
- [59] Hasan Özgür Yarmalı, “Lojistik Süreçlerde Hata Türü ve Etkileri Analizinin Uygulanması”, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Projesi, İstanbul, 2013.

