



**T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ**

**DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
WORKING PAPER SERIES**

Tartışma Metinleri

WPS NO/ 22 / 2016-05

**TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİ VE
GELECEK ÖNGÖRÜLERİ**

Elif Simge DAŞKAN¹

¹ elifsimgee@gmail.com, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Uluslararası Ticaret Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİ VE GELECEK ÖNGÖRÜLERİ

Özet

Küreselleşen dünyada ticaret üzerinde oluşan gelişim ve yeni olguların etkisi yoğun bir şekilde lojistik sektörüne de yansımıştır. Nerdeyse bütün sektörlerle iç içe, doğrudan ilişkisi bulunan lojistik, firmaların rekabet avantajı sağlamasında anahtar olmuştur. Günümüzde ticaretin serbestleşmesi ve teknolojik gelişmeler ile birlikte Türkiye’de turizmden sonra en hızlı gelişen ve en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran sektör halini almıştır. Bu anlamda makale bir literatür taramasıdır. İlk bölümde lojistiğin tanımı, içeriği, lojistik ile ilgili genel kavramlar ve temel lojistik faaliyetleri yer almaktadır. İkinci bölümde ise Dünya’da ve Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi ve Türkiye’nin güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehdit unsurlarını içeren SWOT analizi yer almaktadır. Son bölümde ise sektörün gelişimi için izlenmesi gereken stratejiler ve gelecek için öngörüler sunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Swot Analizi, Rekabet, Strateji

Abstract

In a globalized world, the development of new cases occurring on trade and impact on the logistics industry is also reflected in an intense. Almost logistics has been in a direct relationship with all sectors, the key of providing competitive advantage of firms. Today, trade liberalization and technological advances, logistics sector has been the fastest growing and most potential sector after tourism in Turkey. In this sense, the article is a literature review. In the first chapter, the definition of logistics, content, logistics and general logistics concepts and basic activities. In the second chapter, the SWOT Analysis of the development of the logistics industry in Turkey and in the world and the elements of Turkey's strengths and weaknesses, opportunities and threats. In the last section, strategies that should be followed for the development of the sector and predictions for the future are presented.

Keywords: Logistics, Swot analysis, Competition, Strategy

GİRİŞ

Lojistik; müşteriler tarafından talep edilen ürün ve hizmetlerin istenilen yerde, istenilen zamanda etkin ve efektif olarak temin edilmesi olarak tanımlanabilir. İlk olarak askeri alanda ortaya çıkan lojistik kavramı ‘orduların erzak ve mühimmat desteğinin düşünülerek hareket ettirilmesi sanatı’ olarak düşünülmüştür. Daha sonra 1950’li yıllara kadar sadece fiziksel dağıtım olarak algılanmış fakat zamanla taşıma, depolama, elleçleme, gibi faaliyetleri de içine alacak şekilde geliştirilmiştir. Teknolojinin her geçen gün geliştiği, mesafelerin kısaldığı ve ticarete konu olan malların çeşitlenip, miktar olarak artışının yaşandığı bir ortamda lojistik, dünya ticaretinde olduğu kadar Türkiye’de de önem kazanmıştır. Bu makale Türkiye’de son zamanlarda lojistik sektöründe yaşanan değişim ve gelişim olgularını kapsayan bir çerçeveden ele alınmıştır.

Son yıllarda küresel düzeyde yaşanan rekabet, işletmeleri müşterilere karşı verilen hizmetlerde hızlı ve kaliteli olmaya, aynı zamanda zamanında teslimata zorlamaktadır. Dolayısıyla rekabet edebilir olabilmek adına lojistik hizmetlerin önemi her geçen gün artmakta buda lojistik sektöründe pazarın gittikçe büyümesine yol açmaktadır. Lojistik hizmetler, ürün akışını sağlanması ve bu sürecin devamlılığının olması açısından Türkiye ekonomisi için büyük önem taşımaktadır. Türkiye’de lojistik sektörü istihdam açısından ülke ekonomisini direkt olarak etkilemektedir. Lojistik sektörünün gelişimine bağlı olarak özel sektörde kurulan firmaların sayıları artmakta ve sektör büyüdükçe istihdam edilen personelin de sayısı artmaktadır. 1990 yılı ve sonrasında gelişen lojistik sektörü Türkiye’de turizm sektöründen sonra en fazla gelişim gösteren sektör halini almıştır. Çalışmada temel amaç, Türkiye’nin lojistik anlamda gelişme potansiyelinin ortaya konulması ve bu potansiyel ışığında mevcut gelişmeler değerlendirilerek geleceğe dair öngörüler sunulması olacaktır.

1. LOJİSTİĞİN TANIMI, KAPSAMI VE FAALİYETLERİ

Lojistik kavramı çok geniş bir alanda kullanıldığı için çeşitli kaynaklarda birden fazla lojistik tanımına rastlamak mümkündür. Bunlardan en kapsamlısı;

Müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile ürünün istenilen yerde, istenilen zamanda, etkin ve efektif olarak planlama, yürütme ve kontrol etme sürecini kapsamaktadır (Gürdal, 2006; 10).

Son yıllarda yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmelere paralel olarak lojistiğin tanımında ve kapsamında da değişim yaşanmıştır. Herhangi bir kurum ya da firmada lojistiğin var olması için sadece depolama ve taşıma faaliyetlerinin olması yeterli değildir. Bu unsurlara ek olarak en az bir faaliyet daha olmalıdır ki lojistik faaliyetlerin varlığından bahsedilebilsin. Lojistiğin kapsamında; taşıma, depolama, müşteri hizmetleri, pazarlama, sigorta, satış gibi birbirinden ayrı işlemler vardır. Anlaşıldığı üzere lojistiğin kapsadığı alan oldukça geniş olup küresel dünyada yaşanan değişimler göz önüne alındığında bu kapsamın daha da genişleyebileceği öngörülmektedir (Dinçel, 2014; 4).

Talep edilen ürün ve hizmetlerin müşteriye ulaştırılması için işletmeler tarafından farklı lojistik faaliyetler yerine getirilir. İlk zamanlar sadece taşıma ve depolama hizmetlerinden ibaret olan lojistik faaliyetler zaman içerisinde rekabet unsuru ile birlikte daha fazla alanı kapsayacak şekilde çeşitlendirilmiştir. Günümüzde lojistik faaliyetler; taşıma, depolama, elleçleme, sigorta, müşteri hizmetleri, satınalma, sipariş ve talep yönetiminden oluşmaktadır. Bu faaliyetlerden taşıma sistemleri lojistik süreçler içerisinde en önemli unsuru oluşturmaktadır. Taşımacılık, insanlığı modern ve gelişmiş dünya ticaretine taşıyan en önemli araçlardan biridir. Taşımacılık olmadan insanlığın gelişmesi ticaretin ve teknolojinin yaygınlaşması mümkün değildir. Kısaca insan ilişkileri ile ekonominin kilit noktası taşımacılıktır (Akdemir, 2011; 22-23).

Taşıma sistemleri; Karayolu Taşımacılığı, Havayolu Taşımacılığı, Denizyolu Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı ve Boru Taşımacılığı olmak üzere beşe ayrılmaktadır. Bu sistemler kendi içlerinde maliyet, hız, hizmet alanı ve sefer sıklığı açısından değişiklik gösterebilir. Bu kıyaslama tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1. Taşıma Sistemlerinin Kıyaslanması

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek
İç su yolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: (Vural, D., Gençer, C. ve Karadoğan, D. (2014). Ulaştırma Uygulamalarına Yönelik Çok Modlu Model Önerisi, Savunma Bilimleri Dergisi, C.13, S 2, s 2).

Tablo 1’de görüleceği üzere karayolu taşımacılığının diğer sistemlere göre sefer sıklığı derecesinin yüksek olduğu, taşıma hızının fazla olduğu ve hizmet alanı açısından geniş bir alanı kapsadığı sonuçları çıkarılabilir. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda Türkiye’de en çok kullanılan taşıma türü olması kaçınılmaz olmaktadır.

2. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Günden güne gelişen lojistik sektörü, 1980’li ve 1990’lı yıllar arasında kara, hava, demiryolu, deniz ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını hazırlamış, 1990’lı yıllarda da yükselişe geçmiştir. Türkiye’de lojistik sektörü, 2000’li yılların başına gelindiğinde, ulusal ve uluslararası firmalarla işbirliği yapan, yurtdışı büroları açan, verdiği hizmetlerin kalitesini arttıran, sürekli gelişen dinamik bir sektör haline gelmiştir (Babacan, 2013; 10).

Günümüzde lojistik sektörü, dünyada lojistik alanında yaşanan değişim ve gelişimleri anlık takip edebilmektedir. Ayrıca dünyada lojistik sektöründe belli başarıya ulaşmış firmalar Türkiye pazarına kolaylıkla girebilmekte ve Türkiye’de bulunan firmalara lojistik çözümler sağlamaktadır. Türkiye coğrafi konumunun yanı sıra genç ve dinamik bir nüfusa sahip olması ve lojistik sektörüne verdiği önemden dolayı yatırımlar yapması sayesinde dünya üzerinde önemli bir üs konumuna gelebilecek bir potansiyele sahip olmuştur (Orhan, 2014; 95).

Taşıma sistemlerinden bir tanesi olan havayolu taşımacılığı sayesinde artık şehirler, ülkeler ve hatta kıtalar birbirine bağlanmaktadır. Türkiye'nin sivil havacılık sektöründe, hâlihazırda 13 havayolu şirketi faaliyet göstermekte olup, hem yolcu hem de kargo taşımacılığı yapmaktadır. 2013 yılında havayolu şirketlerinin 385 olan uçak filosu, 2014 yılında % 9,61 artışla 422'ye ulaşmıştır. Bu uçakların 401'i yolcu, 21'i kargo uçağıdır. Havayolu filosunun kargo uçakları yük kapasitesi 2014 yılı itibari ile 1.349.875 kg'dır. Türkiye'de uçak, yolcu ve kargo taşımacılığında dünya ortalamalarına göre 2014 yılında da önemli artışlar gerçekleşmiştir. 2013 yılında 1.504.973 olan uçak trafiğı 2014'te %11,45 oranında artarak 1.677.350 olarak gerçekleşmiştir (www.shgm.gov.tr).

Tüm dünyada olduğu kadar Türkiye'de de denizyolu eşya taşımacılığı, taşınan yükün hacmi olarak en büyük paya sahip taşımacılık türüdür. Bu anlamda dış ticaretin %11'i karayolu, %80'i denizyolu, %8'i havayolu, % 1'i de demiryolu ile gerçekleşmektedir (Peker, 2013; 23-24). Türkiye'de yıl bazında analiz yapıldığında 2004-2013 yılları arasında yapılan değerlendirme sonucunda denizyolu taşımacılığında elleçlenen yük tonajında ciddi bir artış yaşanmış, 2013 yılı sonunda 384.930.758 tona ulaşmıştır (www.ubak.gov.tr).

Sürdürülebilir ulaşım sistemlerinden birisi olan demiryolu taşımacılığı ise Türkiye'de altyapı eksikliğinden dolayı yeterince kullanılamamaktadır. Fakat diğer taşıma türlerine göre demiryolları altyapısına neredeyse hiç yatırım yapılmamasına rağmen 2000'li yıllarda Kalkınma Planlarında demiryollarının desteklenmesine yönelik politikalar izlenmiş, iyileştirme ve geliştirme çalışmalarında önemli artışlar olmuştur. Yapılan iyileştirmeler neticesinde 1950 yılında ana hat olarak 7.671 km olan demiryolu altyapısının uzunluğu 2013 yılında 9.080 km olmuştur (Çekerol ve Nalçakan, 2011; 326). Bu anlamda demiryolu altyapısı yatırımlar ile desteklenirse %18 oranında olan artışın daha iyi seviyelere gelerek gelişeceği tahmin edilmektedir.

3. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN MEVCUT DURUMU

Türkiye'de hızla büyüme ve gelişme gösteren, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiğı birçok hedefe ulaşılmasında

oynayacağı roller itibari ile önemli sektörler arasına girmiştir. Bu anlamda Türkiye'nin durum analizi aşağıda maddeler halinde verilmiş ve detaylı olarak incelenmiştir.

3.1. Güçlü Yönler

Türkiye'de lojistik sektörü faaliyetlerini çeşitlendirerek yerli-yabancı firmalar ile işbirliği yapan, yurtdışında acenteler açarak hizmet kalitesini arttırmayı hedefleyen, dinamik bir sektör halini almıştır. Türkiye'nin lojistik anlamda güçlü yönleri ise şunlardır (Çokay, 2012; 58-59):

- Türkiye; Asya ile Avrupa kıtaları arasında yer alan, bulunduğu stratejik alandaki mevcut ve potansiyel pazarlara dağıtım ve hizmet verebilecek lojistik üs konumuna sahip bir ülkedir. Ayrıca Kuzey Afrika ve Orta Asya ülkeleri için transit geçiş ülkesidir.
- Türkiye'nin dünyanın en önemli enerji yolları üzerinde bulunması sebebiyle diğer ülkeler ile arasında oluşan ticaret bağı, Türkiye'nin lojistik sektöründe operasyonel gücünü arttırmaktadır.
- Türkiye Avrupa'nın en büyük kamyon filolarından birisi olup kara nakliyesinde yeterli sermaye birikimi sağlanarak gelişmiş bir karayolu taşımacılık ağına sahiptir.
- Türkiye üç tarafının denizlerle çevrili konumundan dolayı liman yapımına elverişli bir ülkedir. Karadeniz'e kıyıları olmayan yeni Cumhuriyetlerin, Akdeniz'de ve Kızıldeniz ile Basra Körfezi'nde kıyıları bulunmayan Ortadoğu ülkelerinin ticari malları Türkiye üzerinden taşınmaktadır. Liman hinterlandında sanayileşme olması limanları geliştirmekte ve bu durum ülkede istihdamı artırmaktadır.
- Avrupa'nın lojistik üssü olmaya aday olan Türkiye; büyüyen ekonomisi ve coğrafi üstünlüğü nedeni ile yabancı sermayeli şirketlerin birbiri ile yarıştığı bir ülke haline gelmiştir. Bu anlamda YDTA verilerine göre lojistik alanda 2005-2015 yılları arasında ülkeye 1,9 milyar dolar tutarında yabancı sermayeli yatırım gerçekleşmiştir.

- Türkiye’de lojistik sektöründe düşük maliyetli, ucuz işçilik sağlanabilen bir insan gücü mevcuttur. Firmalar lojistik eğitimi almış insanların istihdamını tercih etmektedir. Ayrıca ülke lojistik sektöründe genç ve dinamik bir nüfusa sahiptir.
- Lojistik alanında akademik çalışmalar ve incelemeler yapılması için birçok üniversitede bölümler açılmıştır. Üniversitelerde lojistik sektöründe çalışacak olan kişileri yetiştirmek üzere yeni yüksekokullar ve fakülteler oluşturulmuştur.

3.2. Zayıf Yönler

Türkiye’de lojistik sektörü alanında, bünyesinde birçok avantaj unsuru barındırmasının yanında geliştirilmesi gereken eksikliklerden de söz edilmesi gerekmektedir. Lojistik anlamda hizmet sağlayanlar açısından Türkiye’de işletmelerin kendilerini güvence altına almasını sağlayan uzun vadeli kontratların olmaması lojistik firmalarının müşterilere verdikleri hizmet kalitesini doğrudan etkilemektedir. Bu gibi durumlar sektörün gelişimini olumsuz yönde etkileyen önemli unsurlardandır (Gürdal, 2006; 114).

Türkiye’de lojistik sektörünün en önemli sorunu gelişmiş ülkelerde olduğu gibi yatırımların altyapı ve plan dahilinde gerçekleşmemesidir. Bu anlamda karşılaşılan sorunlar aşağıda maddeler halinde verilmiştir. Bunlar (Uçar, 2007, s 80);

- Eğitimli işgücü yetersizliği; Yetiştirilmiş nitelikli eleman potansiyelinin genellikle yabancı sermayeli şirketlerde istihdam etmesi ve bu durumun Türk lojistik sektörünü zora sokması.
- Teknolojinin etkin kullanılmaması ve altyapı eksikliği; Türkiye’de lojistik sektörüne yapılan yatırımların yeni olması nedeni ile ülkede altyapı ve bilişim eksiklikleri mevcuttur. Ayrıca lojistik programların işletmelere pahalı gelmesi nedeni ile çok tercih edilmemesi.
- Demiryolu ağ uzunluklarının yetersiz oluşunun yanı sıra bakımsız olması ve yatırımların yetersiz oluşu gibi nedenlerle demiryolu taşımacılığının etkin kullanılmaması.

- Kombine taşımacılık türünün yetersizliği; Kombine taşımacılığın dünyada en uygun şeklinin denizyolu-demiryolu taşıması olması ve uzun mesafeli taşımalarda ekonomik avantaj sağlamasına rağmen kombine taşıma sisteminin hala yeteri kadar geliştirilememiş olması.
- Hukuksal düzenlemelerdeki eksiklik ve karışıklıklar; Gümrük Mevzuatından kaynaklanan karışıklık ve yasalar nedeni ile gümrük işlemlerinin memurlar tarafından yavaş yürütülmesi.
- Lojistik ve taşımacılık ile ilgili akademik çalışmaların yetersiz olması.
- İşletmelerce insan odaklı olmayan çalışma prensibinin varlığı nedeni ile personel devir hızında yaşanan hızlı sirkülasyonlar.
- Taşımacılıkta kullanılan araç ve ekipmanların (örneğin forklift gibi) pahalı olmasından dolayı sınırlı sayıda kullanılışı.

Sektörün önemli bir diğer sorunu ise; lojistikte tam bir bakış açısının yakalanamamış olması, yapılan rutin işlemlerde belli bir standardizasyon ve sertifikasyonun oluşturulmamış olmasıdır. Bu anlamda Türkiye'nin zayıf yönlerinin güçlendirilerek geliştirilmesi için lojistikte insan kaynakları, bilgi, beceri ve yetkinliklerin artırılması, çağdaş ve ekonomik donanım, bilişim, iletişim teknolojilerinden yararlanılması gerekmektedir (Narin, 2009; 111).

3.3. Fırsatlar

Türkiye'de lojistik açıdan fırsat olarak değerlendirilebilecek bir konu; demiryollarına gerekli yatırımların yapıldığı takdirde en önemli yedi liman ile bağlantısı olan Türkiye'nin bölgesel konumu güçlenecektir. Ayrıca limanların bölgesel konumu itibarıyla transit taşımacılığa uygun olması ve uluslararası taşıma koridorları arasında yer alması taşımacılık potansiyelini de arttıracaktır (Müsiad, 2013; 83).

Globalleşen dünyada ülkeler arasında serbestleşen ticaret politikaları sayesinde artan uluslararası ticaret potansiyeli Türkiye'nin taşımacılık alanında stratejik bir fırsattır.

Türkiye'nin olası AB üyeliği ticaret hacimlerini doğrudan arttıracığından dolayı son zamanlarda Çin'in kaydettiği ekonomik gelişmeler Türkiye için bir fırsattır. Neredeyse bütün ülkeler ile ticari ilişkisi bulunan Çin'in gelecek birkaç yıl içinde Almanya'nın dünya ihracat şampiyonluğunu elinden alması beklenmektedir. AB'nin en önemli dış ticaret partneri konumundaki Çin'in yarattığı bu potansiyel göz önüne alınarak, vizyonun genişletilmesi ve ülkeden AB'ye lojistik alanında ortaya çıkan büyük pastadan pay almaya yönelmesi önemli bir değer arz etmektedir (Tutar vd. 2009; 205).

3.4. Tehditler

Türk lojistik sektörünün temelde bürokratik engellemelerden kaynaklanan sorunlarının giderilmesi konusunda ciddi bir diplomatik atığa ihtiyaç duyulmaktadır. Bu sorunların yanı sıra, sektör içinde de yeni stratejiler ve modernizasyon gerekmektedir. Yeni ve güçlü taşıma araçları ile dünya rekabetinde ciddi avantajlara sahip olan Türkiye, sektörün bilhassa küçük ve orta boy aktörlerinin modern teknolojik araçları çalışma sistemine hala dahil edememiş olması nedeniyle risk altındadır. Ayrıca son yıllarda korumacılık politikası adı altında uygulanan katı vize kuralları, keyfi veya kasıtlı cezalar gibi lojistik süreçlerin devamlılığını etkileyen sorunlar ortaya çıkmıştır. Kamyon taşımacılığındaki kotalar ve gümrük belgesi yükümlülükleri bu tehdit unsurlarının başında gelir (Tutar vd. 2009; 205).

Yunanistan, Bulgaristan gibi komşu ülkelerle lojistik alanında yaşanan rekabet Türkiye için büyük bir tehdit unsurudur. Ayrıca yüksek miktarda yatırıma gereksinimi duyan lojistik sektörü Türkiye'de olası ekonomik krizlerden etkilenmektedir. Dolayısı ile ihracat ve ithalatta yaşanabilecek ekonomik daralmalar doğrudan lojistik sektörünü etkileyerek gerilemelere neden olabilmektedir (Müsiad, 2013; 83).

4. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞTİRİLMESİNE İLİŞKİN ÖNERİLER

Bir ülkenin lojistik sektörünün gelişmesi, o ülkenin yatırım imkânları ve lojistik altyapıları ile doğru orantılıdır. Lojistik sektörü Türkiye'de gelişmekte olan sektörler arasında yer almaktadır. Mevcut durumu korumak ve bu sektördeki gelişimin sürmesi

için Türkiye'nin fiziksel ve kurumsal alanlarda var olan eksikliklerini gidermesi gerekmektedir.

Fiziksel alt yapı eksikliklerinden ilk olarak Türkiye'de taşımacılık türleri arasında mukayese yapıldığında taşınan ürünlerin %93,5'i karayolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Türkiye, taşıma türleri arasında oluşan bu eşitsizliği gidermeye yönelik cmler üretilmelidir. Ayrıca uluslararası taşıma sektöründe en ekonomik taşıma şeklinin kombine taşımacılık olduğu gerçeği düşünüldüğünde, Türkiye'nin genel bir ulaştırma stratejisi geliştirmesi ve tüm taşıma türlerinin birbirleriyle uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir (Kara vd, 2009; 81-82).

Lojistik anlamda gelişmiş ülkelere bakıldığında Türkiye'de taşımacılıkta kullandığı GPS (Global Positioning System), GPRS (General Packet Radio Service) ve RFID (Radio Frequency Identification) gibi bilgi teknolojileri yetersizdir. Türkiye'deki teknolojik altyapı açığının e-devlet, e-belge uygulamalar ile desteklenerek yaygınlaştırılması gerekmektedir (Oda, 2008; 101).

Türkiye'de lojistik potansiyelinin gelişmesi için; yasal, yönetsel ve finansal altyapıda da iyileştirmeler yapmalıdır. Yasal anlamda, lojistik sektörü ile ilgili mevzuat ve düzenlemelerin ck yönlü düşünülüp, ele alınması gerekmektedir. Bu bağlamda lojistik hizmetler ve dış ticarete ilişkin gerçekleşen işlemler sadeleştirilmeli, bürokrasi azaltılmalıdır. Finansal anlamda, lojistiğin gelişimi için dış kaynak kullanan firmalarında güven ortamı oluşturulmalıdır. Yönetsel anlamda ise, lojistik şirketlerin kurumsallaşması gerekmektedir. Sektördeki firmalarda calışanların tanımları, görevli nitelikleri lojistik meslek standartları oluşturulmalıdır (Kara vd, 2009; 82).

Lojistik sektörünün gelişmesine yönelik hkmet tarafından bir master planın hazırlanması ve stratejileri doğru analiz edilmiş bir teşvik politikası uygulanması gerekmektedir. Dünyada başarılı olan lojistik merkezlerinin özellikleri detaylı olarak analiz edilerek Türkiye'de bulunan limanların da bu yönde yapılandırılması şarttır. Bu anlamda; yukarıda bahsedilen fiziksel, kurumsal ve yasal altyapı eksiklerinin tamamlanarak ileriye yönelik lojistik planlarının oluşturulması halinde Türkiye'de gelişmekte olan lojistik sektörünün rekabet gücü artacaktır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Lojistik, faaliyet alanı her ne olursa olsun her firmanın mutlaka ihtiyaç duyduğu bir sektördür. Öyle ki lojistik sektörü, her sektörün yanında mutlaka yan bir sektör olarak çalışmak zorundadır. Bu nedenle Türkiye’de lojistik her gün yükselen bir çizgi ile ilerlemektedir.

Lojistik sektörü genel olarak diğer tüm sektörlerdeki gelişmelere paralel olarak büyümektedir. Bu anlamda taşıma sistemlerinin alt unsurlarını oluşturan karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığı birbiri ile bağlantılı olarak gelişim göstermektedir. 1990 yılı sonrasında gelişen ve dinamik bir sektör olan Türk lojistik sektörü, mevcut durum analizi, öneri ve öngörüler ile değerlendirilmiştir. Yapılan çalışmada ortaya çıkan genel sonuç şu şekildedir; Türkiye’nin lojistik anlamda coğrafi olarak mevcut konumundan faydalanabilmesi ve gelişmesinin sürdürülebilmesi için sağlam bir lojistik altyapıya ihtiyacı vardır. Bu anlamda ülkenin lojistik sektörüne yönelik yasal düzenlemelerinin tekrardan gözden geçirilmesi, sektöre yönelik yatırımlara hız verilmesi gibi iyileştirmeler sektörün gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Türkiye’ye gerek kalkınma gerekse de istihdam açısından olanak sağlayan lojistik sektörünün gelişmesinin önündeki önemli diğer bir unsur bilişim ve altyapıya yönelik eksikliklerdir. Lojistik süreçlerin doğru işleyebilmesi adına bilgi akışı önemlidir. Bilgi akışının tam olarak sağlanamadığı firmalarda büyümenin mümkün olmayacağından genel olarak tüm lojistik firmaların bu konuya önemli vermesi gerekir. Bahsedilen altyapı eksikliklerinin tamamlanmasıyla birlikte Türk lojistik sektörü gelişime açık olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye, coğrafi avantajları ile birlikte konumunu iyi kullanır ve değerlendirir ise gerçek anlamda ileriki yıllarda lojistik üs konumuna gelecektir.

KAYNAKÇA

- Akdemir, H. Y. (2011). Lojistik Sektörü İşgücü Profiline Değerlendirilmesi İzmir İli Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu. Ege Akademik Bakış, C. 3, S. 1
- Çekerol, G. ve Nalçakan, M. (2011). Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Ridge Regresyonla Analizi, Marmara Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi, C. 31, S. 2
- Çokay, F. (2012). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Sorunları, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep
- Dinçel, S. (2014). Lojistik Sektöründe Girişimcilik; Örnek Bir Firma İncelemesi. İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Gürdal, S. (2006). Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi. İstanbul: İTO
- Kara, M. Tayfur, L. Basık, H. (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye, Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 6, S. 11
- MÜSİAD Araştırma Raporları: 87, “Lojistik Sektör Raporu 2013”, İstanbul.
- Narin, D. (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörü Yapısı, Sorunları ve Çözüm Önerileri, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Oda, S. (2008). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Edirne

- Orhan, O.Z. (2003). Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Peker, A. (2013). İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Ve Bir Uygulama. Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Aksaray
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2013). Deniz Ticaret İstatistikleri. (Erişim Tarihi: 16.03.2016), www.ubak.gov.tr
- Tutar, E. Tutar, F. Yetişen, H. (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya Ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi, KİİBF Dergisi, S.17
- Uçar, A. (2007). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları, Dokuz Eylül Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2014). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu. (Erişim Tarihi: 16.03.2016), www.shgm.gov.tr
- Vural, D., Gençer, C. Karadoğan, D. (2014). Ulaştırma Uygulamalarına Yönelik Çok Modlu Model Önerisi, Savunma Bilimleri Dergisi, C. 13, S. 1