

T.C.  
İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



LOJİSTİK PERFORMANSININ ULUSLARARASI TİCARETE ETKİSİ:  
TÜRKİYE ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Özden DURAK

Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı

Uluslararası Ticaret Tezli Yüksek Lisans Programı

MART 2022

T.C.  
İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



LOJİSTİK PERFORMANSININ ULUSLARARASI TİCARETE ETKİSİ:  
TÜRKİYE ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Özden DURAK  
(191205002)

Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı

Uluslararası Ticaret Tezli Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Dr. Öğretim Üyesi Ümit BOZOKLU

MART 2022



**T.C.**  
**İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ**

**Yüksek Lisans Tez Onay Belgesi**

Enstitümüz, Uluslararası Ticaret Tezli Yüksek Lisans Programı 191205002 numaralı öğrencisi Özden DURAK'ın "Lojistik Performansının Uluslararası Ticarete Etkisi: Türkiye Örneği" adlı tez çalışması 04.03.2022 tarihinde yapılan tez savunma sınavında aşağıdaki jüri tarafından *Oy Birliği* ile Yüksek Lisans tezi olarak *Kabul* edilmiştir.

**Öğretim Üyesi Adı Soyadı**

- 1) Tez Danışmanı:** Dr. Öğr. Üyesi Ümit BOZOKLU
- 2) Jüri Üyesi:** Dr. Öğr. Üyesi Mustafa ÖZAN
- 3) Jüri Üyesi:** Dr. Öğr. Üyesi Ahmet ERKASAP

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Lojistik Performansının Uluslararası Ticarete Etkisi: Türkiye Örneği” adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Bibliyografya’da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim (04/03/2022).

Özden DURAK



## ÖNSÖZ

Hayatımın tüm sürecinde sevgilerini, fedakârlıklarını, maddi ve manevi desteklerini benden biran olsun esirgemeyen her an beni çok değerli hissettirip, kendilerinden önce her zaman evlatlarını düşünüp onlar için çabalayan sevgili annem ve babama, bana her zaman güçlü, çalışkan, azimli, paylaşmayı ve insanlığın tüm manevi değerlerini öğreten canım ablalarım ve dostlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans eğitimim döneminde kıymetli zamanını bana ayıran ve desteğini esirgemeyen birlikte çalışmaktan onur duyduğum hoşgörü, nezaket ve sabrından dolayı çok değerli Sayın Dr. Ümit BOZOKLU hocama teşekkürlerimi borç bilirim.

Mart 2022

Özden DURAK

---

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖNSÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER .....	v
KISALTMALAR .....	viii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	x
ŞEKİL LİSTESİ.....	xi
ÖZET.....	xii
ABSTRACT .....	xiii
1. GİRİŞ .....	1
2. LOJİSTİK SÜREÇLER: KAVRAMSAL ÇERÇEVE .....	4
2.1 Lojistiğin Tanımı ve Unsurları .....	4
2.1.1 Lojistik yönetimi .....	4
2.1.2 Lojistik merkezi .....	4
2.1.3 Lojistiğin gelişimi .....	5
2.1.4 Entegre lojistik .....	7
2.2 Lojistiğin İş Süreçleri .....	7
2.2.1 Tedarik lojistiği .....	7
2.2.2 Üretim lojistiği .....	8
2.2.3 Dağıtım lojistiği .....	8
2.2.4 Tersine lojistik.....	8
2.3 Lojistik Maliyetler.....	9
2.3.1 Taşıma maliyeti .....	10
2.3.2 Depolama maliyeti .....	10
2.3.3 Elleçleme maliyeti.....	11
2.3.4 Sipariş işleme ve bilgi yönetimi maliyeti.....	11
2.3.5 Stok yönetimi maliyeti .....	11
2.4 Lojistik Faaliyetler .....	11
2.4.1 Müşteri hizmetleri .....	12
2.4.2 Depolama .....	12
2.4.3 Taşıma .....	13
2.4.3.1 Karayolu taşımacılığı .....	13
2.4.3.2 Havayolu taşımacılığı.....	13
2.4.3.3 Demiryolu taşımacılığı.....	14
2.4.3.4 Denizyolu taşımacılığı .....	15
2.4.4 Bilgi ve kontrol .....	16
2.4.5 Ambalajlama .....	16
2.4.6 Stoklama.....	16
2.5 Lojistik Performans Endeksi .....	16
2.6 Lojistik Sektörüne İlişkin Trendler .....	17
2.6.1 Lojistik 4.0 ile değişim ve gelecek planlamaları.....	17
2.6.2 Yeşil lojistik .....	18
2.6.3 E-Lojistik .....	19

<b>3. ULUSLARARASI TİCARET SÜRECİ: KAVRAMSAL ÇERÇEVE .....</b>	<b>20</b>
3.1 Uluslararası Ticaretin Tarihçesi .....	20
3.2 Uluslararası Ticaret: Tanımı, Politikasının Amacı ve Araçları.....	22
3.2.1 Uluslararası ticaretin tanımı .....	22
3.2.2 Uluslararası ticaret politikasının amaçları.....	22
3.2.3 Uluslararası ticaret politikasının araçları .....	24
3.3 Uluslararası Ticaret Çeşitleri.....	25
3.3.1 İthalat: tanımı ve türleri.....	25
3.3.2 İhracat: tanımı ve türleri.....	28
3.4 Uluslararası Ticaret Teorileri .....	30
3.4.1 Eski teoriler .....	30
3.4.1.1 Mutlak üstünlükler teorisi .....	30
3.4.1.2 Karşılaştırmalı üstünlükler teorisi .....	31
3.4.1.3 Faktör donatımı teorisi .....	31
3.4.2 Yeni teoriler .....	32
3.4.2.1 Nitelikli işgücü teorisi .....	32
3.4.2.2 Teknoloji açığı teorisi .....	32
3.4.2.3 Ürün dönemleri teorisi .....	33
3.4.2.4 Tercihlerde benzerlik teorisi .....	33
3.4.2.5 Ölçek ekonomileri teorisi.....	33
3.4.2.6 Monopolcü rekabet teorisi.....	33
3.4.2.7 Yeni ekonomik coğrafya teorisi.....	34
3.4.2.8 Üretimin parçalanması teorisi .....	34
3.5 Uluslararası Ticarete Gelişen Trendler ve Teknolojiler.....	35
3.5.1 Dijital ticaret platformları .....	35
3.5.2 Uluslararası e-ticaret .....	36
3.5.3 Mobil ödeme teknikleri.....	36
3.5.4 Fin-Tech .....	36
3.5.5 Yönetişim .....	37
3.5.6 Blok zincir .....	38
3.5.7 Büyük veri.....	38
3.5.8 Yapay zekâ ve makine öğrenilmesi .....	38
3.5.9 Üç boyutlu (3D) yazıcılarla baskı .....	39
3.6 Lojistiğin Ekonomi Üzerindeki Etkileri.....	39
3.7 Uluslararası Ticaret ve Lojistik İlişkisi .....	40
<b>4. LOJİSTİK PERFORMANSIN TÜRK DIŞ TİCARETİNE ETKİSİ.....</b>	<b>43</b>
4.1 Türkiye'nin Uluslararası Ticaret ve Lojistik İlişkisine Yönelik Literatür Taraması.....	43
4.2 Türkiye'de Uluslararası Ticaretin Gelişimi .....	46
4.2.1 Ülkeler bazında gelişimi .....	47
4.2.2 Bölgeler bazında gelişimi.....	48
4.2.3 Fasıllara Göre Gelişimi .....	50
4.3 Türkiye'nin Ülkeler Arasındaki İhracat Menzili.....	51
4.4 Tek Kuşak Tek Yol Projesinin Türkiye Lojistik Sektörüne Etkisi .....	55
4.5 Türkiye'de Lojistiğin İyileştirilmesine Yönelik Altyapı Çalışmaları .....	57
4.5.1 Karayoluna ait altyapı yatırımları .....	58
4.5.2 Demiryolu altyapı yatırımları.....	59
4.5.3 Havayolu altyapı yatırımları .....	61
4.5.4 Denizyolu altyapı yatırımları .....	63
4.6 Türkiye'de Lojistik Performans Endeksi .....	65

4.6.1 Dünya’da lojistik performans endeksi .....	65
4.6.2 Türkiye’de lojistik performans endeksi .....	69
4.7 Türkiye’nin Taşımacılık Türlerine Göre Lojistik Sektörünün Dış Ticaretteki Payı 71	
4.7.1 Karayolu taşımacılığında dış ticaret incelenmesi.....	72
4.7.2 Denizyolu taşımacılığında dış ticaret incelenmesi.....	75
4.7.3 Demiryolu taşımacılığında dış ticaret incelenmesi .....	78
4.7.4 Havayolu taşımacılığında dış ticaret incelenmesi.....	80
4.8 Türkiye’nin Lojistik Sektörüne Ait Güçlü ve Zayıf Yönleri (SWOT Analizi) 82	
4.8.1 Güçlü yönleri.....	83
4.8.2 Zayıf yönleri.....	84
4.8.3 Fırsatlar .....	84
4.8.4 Tehditler .....	85
<b>5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>86</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>90</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>96</b>



## KISALTMALAR

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>API</b>	: Uygulama Programlama Arayüzü (Application Programming Interface)
<b>B2B</b>	: İşletmeden işletmeye (Business to Business)
<b>B2C</b>	: İşletmeden Tüketiciye (Business to Consumer)
<b>C2B</b>	: Tüketiciden işletmeye (Consumer– to – Business)
<b>C2C</b>	: Tüketiciden Tüketiciye (Consumer– to- Consumer)
<b>CSCMP</b>	: Tedarik Zinciri Yönetimi Uzmanları Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals)
<b>DTO</b>	: Dünya Ticaret Örgütü
<b>ECR</b>	: Elektronik Yazarkasa (Electronic Cash Register)
<b>EUROCONTROL</b>	: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (European Organisation for the Safety of Air Navigation)
<b>FTK</b>	: Yük ton kilometre
<b>GATT</b>	: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade)
<b>GSMH</b>	: Gayri Safi Millî Hasıla
<b>GSYİH</b>	: Gayrisafî Yurtiçi Hasıla
<b>GB</b>	: Gümrük Birliği
<b>ICAO</b>	: Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (International Civil Aviation Organisation)
<b>ITF</b>	: International Transport Workers' Federation
<b>ISIC</b>	: Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities)
<b>JIT</b>	: Tam Zamanında Üretim (Just in Time)
<b>KGM</b>	: Karayolları Genel Müdürlüğü
<b>KM</b>	: Kilometre
<b>LPE</b>	: Lojistik Performans Endeksi
<b>LOC</b>	: Kredi Mektubu (Ultimate Guide)
<b>M.Ö</b>	: Milattan Önce
<b>M.S</b>	: Milattan Sonra
<b>NAFTA</b>	: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (North American Free Trade Agreement)
<b>NATO</b>	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization)
<b>OECD</b>	: İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatıdır (The Organisation For Economic Co-Operation And Development)
<b>ÖTV</b>	: Özel Tüketim Vergisi
<b>RTK</b>	: Ücretli Ton kilometre
<b>RPK</b>	: Ücretli yolcu kilometre

<b>TÜBİTAK</b>	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
<b>TÜİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
<b>TİM</b>	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
<b>TRACECA</b>	: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)
<b>THY</b>	: Türk Hava Yolları
<b>TCMM</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Millet Meclisi
<b>USD</b>	: United States Dollar
<b>UND</b>	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
<b>WTO</b>	: Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)
<b>QR</b>	: Quick Response
<b>\$</b>	: Dolar
<b>%</b>	: Yüzde



## ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Çizelge 2.1: Taşıma Modları Arasında Karşılaştırılma .....	15
Çizelge 2.2: E-Lojistik İle Geleneksel Lojistiğin Karşılaştırılması.....	19
Çizelge 3.1: Ülkelere Göre Yıllık İthalat (Bin ABD \$).....	27
Çizelge 3.2: Ülkelere Göre Yıllık İhracat (Bin ABD \$).....	29
Çizelge 3.3: Fin-Tech Ekosisteminde Etkili Olan Faktörler .....	37
Çizelge 4.1: Türkiye’de En Fazla İhracat Yapılan İlk 10 Ülke (2021) .....	54
Çizelge 4.2: Türkiye’nin 18 Hedef Ülkeye İhracatı .....	54
Çizelge 4.3: Lojistik Hedef Kalemleri .....	57
Çizelge 4.4: Lojistik ve Ulaştırma Hedef Kalemleri .....	58
Çizelge 4.5: Türkiye’nin Demiryolu Hattına Ait Kilometre Bazında Uzunluğu.....	61
Çizelge 4.6: 2003-2017 Yılları Havayolu Taşımacılığındaki Değişiklik .....	62
Çizelge 4.7: Türkiye’deki Havayolu Kapasiteleri .....	62
Çizelge 4.8: Limanlarda Elleçleme Yapılan Yük Miktarları (Milyon Ton).....	65
Çizelge 4.9: Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye.....	66
Çizelge 4.10: En Yüksek LPI Sahip 10 Ülke .....	69
Çizelge 4.11: Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi Sonuçları.....	70
Çizelge 4.12: Seçilen Avrupa Ülkeleri ve Türkiye’de Karayolu Uzunluğu (km) .....	73

## ŞEKİL LİSTESİ

### Sayfa

Şekil 2.1: Lojistik 4.0 ‘ın Evrim Süreci.....	18
Şekil 3.1: Lojistik Yönetiminde Ulusal ve Uluslararası Süreçler.....	41
Şekil 4.1: 2013-2021 Yılları Arası İhracat Verileri.....	46
Şekil 4.2: 2013-2021 Yılları Arası İthalat Verileri.....	47
Şekil 4.3: 2013-2021 Yılları Arası Ülkeler Bazında İhracat Yüzdeler Dağılımı .....	47
Şekil 4.4: 2013-2021 Yılları Arası Ülkeler Bazında İthalat Yüzdeler Dağılımı .....	48
Şekil 4.5: 2013-2021 Yılları Arası Bölgeler Bazında İthalat Yüzdeler Dağılımı .....	48
Şekil 4.6: 2013-2021 Yılları Arası Bölgeler Bazında İhracat Yüzdeler Dağılımı.....	49
Şekil 4.7: Türkiye'nin En Çok İhracat Yaptığı Fasılların Oranı .....	50
Şekil 4.8: Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı Fasılların Oranı .....	51
Şekil 4.9: Mesafeler Arasında %1’lik Artıştaki İhracat Etkisi .....	52
Şekil 4.10: Türkiye’nin ve Bazı Ülkelerin İhracat Menzilleri.....	53
Şekil 4.11: Türkiye’de Geleneksel İhracatın İlk 10 Pazar Payındaki Uzaklıklar .....	53
Şekil 4.12: Kuşak ve Yol Projesi Güzergâhı .....	56
Şekil 4.13: Ulaşım Modlarına Göre Yurtiçi Taşımaları .....	59
Şekil 4.14: Türkiye’nin Demiryolu Ağları .....	60
Şekil 4.15: Türkiye Üzerindeki Limanlar .....	64
Şekil 4.16: Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi Durumu.....	71
Şekil 4.17: Türkiye’de İhracatın Taşıma Türlerine Göre Dağılımı.....	72
Şekil 4.18: Türkiye’de İthalatın Taşıma Türlerine Göre Dağılımı.....	72
Şekil 4.19: Türkiye’nin Yol Ağının Bazı Ülkeler İle Karşılaştırılması.....	73
Şekil 4.20: Türkiye’nin Uluslararası Karayolu Koridorları.....	74
Şekil 4.21: Türk Limanlarına ait Mevcut Durum .....	75
Şekil 4.22: Türk Uluslararası Ro-Ro Hatları .....	76
Şekil 4.23: Dünya Konteyner Trafığı .....	76
Şekil 4.24: Türkiye’nin Uluslararası Ulaştırma Koridorları Bağlantıları.....	78
Şekil 4.25: Türkiye’yi Etkileyen Ulaşım Koridorları .....	79
Şekil 4.26: 2023 Yılı Hedefleri İçerisinde Yer Alan Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları .....	79
Şekil 4.27: 2023 Yılına Kadar Yapılacak Konvansiyonel Demiryolu Hatları .....	80
Şekil 4.28: Taşınan Yük Sayısı.....	81

## LOJİSTİK PERFORMANSININ ULUSLARARASI TİCARETE ETKİSİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

### ÖZET

Globalleşen dünyada ticaret üzerindeki gelişen ve yeniliklerin etkisini yüksek oranda lojistik sektörüne de yansıdığını görmekteyiz. Lojistik sektörünün tüm sektörler ile etkileşim halinde bağlantısı olan firmaların rekabet üstünlüğü sağlayarak pazar payının arttırılmasına olanak sağlamaktadır.

Lojistik globalleşmenin oluşturduğu rekabet ortamı ile uluslararası ticaretin önemli noktalarından biri haline gelerek ticareti kolaylaştırması ile uluslararası lojistiğin ticaret hacmini büyüterek iktisadi alanda büyümesinin oranı içe çokça tartışma noktaları haline gelmiştir.

Ülkemizin sektörde lojistik performans durum incelemesinin içerisinde mevcut olan yapısal artılara ve eksilere dikkat çekilerek ve gelecek döneme yönelik tahminler oluşturularak öneri noktalarına değinilmiştir.

İlgili çalışmada lojistik, lojistik kavramları, Türkiye ve Dünya üzerinde lojistik performans endeksleri, Türkiye'nin lojistik performansının uluslararası ticaretteki etkisi incelenmesi ile, ülkemizde lojistik sektörüne ait mevcut durumu hakkında sonuçlar verilmiştir. İlgili durum ile Dünya ve Türkiye nezdinde lojistik hizmetine ait durumları ve süreçleri anlatılarak, uluslararası ticaret üzerinde etkilileri anlatılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** *Lojistik, Dış Ticaret, Rekabet, Lojistik Performans İndeksi (LPI)*

## **THE EFFECT OF LOGISTICS PERFORMANCE ON INTERNATIONAL TRADE: THE CASE OF TURKEY**

### **ABSTRACT**

We think that in the globalizing world, trade and developments are highly reflected in the sector. Logistics enables the market to be evaluated in a good way from students interacting with all sectors.

Logistics has become one of the important points of international trade with the competitive environment created by globalization, and the rate of growth in the economic field by increasing the trade volume of international logistics has become a controversial point.

Suggestion points have been mentioned by drawing attention to the structural pros and cons of the logistics performance situation analysis in the sector of our country and by making predictions for the future period.

In the related study, logistics, logistics concepts, logistics performance indices in Turkey and in the world, the effect of Turkey's logistics performance on international trade, and results about the current situation analysis of the logistics sector in our country are given. The situation and processes of the logistics service in the world and in Turkey are explained, and their effects on international trade are explained.

**Keywords:** *Logistics, Foreign Trade, Logistics Performance Index (LPI)*

## 1. GİRİŞ

Lojistik kavramı, malın çıkış noktasından varış noktasına kadar olan süreci kapsar. Depolama, sigortalama, stoklama, gümrükleme ve elleçleme gibi birçok faaliyetin gerçekleştiği zamanda eksiksiz planlayarak kontrollü şekilde ilerletilmesi ve sonuca bağlanması önemli bir husustur.

İthalat ve ihracatın lojistik performans ile istatistiksel yönde önemli şekilde ilişkisi olduğu bilinmektedir. Lojistik altyapısı ve hizmetlerine sürekli yatırım yapılması ile uluslararası alanda ticareti olumlu yönde etkileyecektir.

Günümüz döneminde artarak giden rekabet ortamında ülkeler, daha az maliyet yapısını sağlarken yapılan hizmetten verim alarak geliri yüksek oranlı iş süreci yapabilmek için önemli bir maliyet kalemi olan lojistik sektörüne odaklanarak özen göstermektedir. Başarı ve ekonomik kazanç gelirini oluşturmak adına, lojistik maliyet kalemlerini azaltarak bu alanda etkili rol almalarını sağlayarak çalışmalar yapılmaya başlatılmıştır. Lojistik sektörü için alınan önem artışı ile ülkelerin bu alan içerisinde performanslarının seviye ölçümü net bir şekilde görülebilme durumu gerçekleşmesi ile lojistik performans ölçme durumu gerekli hal almıştır. Bu süreç içerisinde birçok indeks ölçüm gelişimleri yapılarak ölçümler yapılmıştır. Yapılan ölçümlerden bir diğeri Dünya Bankası'nın yaptığı Lojistik Performans Endeksi'dir. Yapılan bu makale çalışması üzerinde lojistik performans konusuna odaklanılmıştır.

Gelişmiş ekonominin en önemli unsurlarından biri olan lojistik performans durumunun uygun koşullar ile geliştirilmesidir. Bu durum ile lojistik sektörü, sağlamış olduğu fayda ile sosyal ve ekonomik kalkınmada önemi yüksek bir role sahip olarak ticaret üzerinde rekabet avantajı sağlar.

Dünya ticareti içerisinde büyüme, lojistik hizmetleri gibi ticari alanda desteklerin verimliliği ile ilgilidir. Ticari faaliyetlerin desteklenmesi ile lojistik vazgeçilmezlik durumuna göre ticaret uygulayıcılarının düşük oranda analiz ve ticaret politika araştırmalarının odak noktasındadır.

Son dönemlerde lojistik sektörü içerisinde yaşanan değişimler ve gelişimler ile Türkiye’de lojistik kavramı gelişerek ulaştırma sistemleri içerisinde etkili duruma gelmeye başlamıştır. Bu çalışma ile Türkiye’nin gelişen lojistik sektörü içerisinde dış ticaret üzerindeki etkileri incelenmiştir.

Ülkelerin etkin yapılarını korumalarında lojistik sektörü en önemli faktörlerdendir. Lojistik sektörünün ülkeler içerisinde ticaret artışı ile firmalar arasında rekabet avantajı sağlaması ve konumlarını sürdürebilmeleri adına üzerinde durulan bir faaliyet halindedir. Firmalar ürünlerini ilk zamanlarda taşıma modelini tek seçenek bazında seçip kullanırken, 1960’lı yıllardan sonra minimum iki seçenekli taşıma şekline geçilmiştir. Birleştirilen taşıma sistemlerinin firmaların etkinliklerini arttırırken bir yandan da maliyetlerinde azaltmalara sebep olmuştur. Firmalar mevcut faaliyet hizmetlerinde hız faktörünü sürdürürken buldukları pazar faaliyetlerini kaybetmemek adına uygulama sağladıkları taşıma modlarının maliyetlerinde düşüş hedefi amaçlamaktadır.

Ülkelerin birbirleri ile sınırların yok olması ve globalleşme kavramının gelişimine paralel olarak dış ticaret hacminde artış, lojistik sektöründe de son dönemlerde önem artışına neden olmuştur. Hizmetler ve mallar dünya üzerinde herhangi bir coğrafi noktada tasarlanmakta, farklı bir ülke içerisinde üretilmekte ve başka noktalardan da talebi gerçekleşmektedir. Bu şekilde ön plana çıkıp avantaj sahibi olmak adına zamanında teslimat, hizmet ve yatırım yapan şirketler önemli bir durum haline gelmiştir. Dış ticaret için bir diğer roller ise; planlama, reklam, projelerin verimli ilerlemesi, ekipman, tesis, teknik bilgiler ve bilgili personel tedariği ile lojistik sektörüyle günümüz döneminde modern yaşam dünyasına sürdürülebilirlik ve küresel boyutta rekabet edilebilirliği kapsamaktadır.

İthalat ve ihracat maliyetlerinde zaman, karmaşık durumlar olarak bilinen ticari lojistik performans durumu birçok ülkenin ekonomisini çeşitlendirmede engelleyici boyutlar sergiler ve ticari büyümede istihdamı etkileyebilir. Güçlü lojistik çevresi olan bir ülkenin ticaret fırsatları avantajıdır. Bu durum zayıflığı olan bir lojistik ortamının genel de ticarete engel koyduğu gelişmekte olan ülkeler için söylenebilir. Lojistik zincirlerinde oluşabilecek aksaklıklar maliyetlerde artış yapmakta, ihracatı ise daha düşük seviyede tutmaktadır. Yükselen lojistik zincir performansı ile daha fazla ticaret, büyüme ve rekabet gücü attırarak genellikle ülke içerisine politik şekilde daha fazla üstünlük sağlamaktadır.

Bu amaç ile çalışma üzerinde lojistiğin ülkelerde (özellikle Türkiye) ekonomik kalkınmasında önemi, küresel rekabeti, lojistik performanslarına etkisi ile de ilişkisi anlatılmaya çalışılmıştır. Çalışmanın teorik bölümünde lojistiğin kavramsal ve tarihsel durumuna değinilmiş, ülkelerin lojistik alanındaki başarılarının en önemli ölçütlerinden olan Lojistik Performans Endeksi incelenmiştir. Ve Türkiye’de lojistik sektörün önemini, uluslararası sektöre etkisini, gelişimini, rekabet gücünü Lojistik Performans Endeksi ile ele alınmıştır.



## **2. LOJİSTİK SÜREÇLER: KAVRAMSAL ÇERÇEVE**

Lojistiğin Tanımı ve Unsurları, Lojistiğin İş Süreçleri, Maliyetleri, Faaliyetleri, Lojistik Performans Endeksi, Lojistik Sektörüne İlişkin Trendler anlatılmıştır.

### **2.1 Lojistiğin Tanımı ve Unsurları**

Lojistik, Latin kökeninden gelmektedir. Logic ve Statics olarak ikiye ayrılmaktadır. Mantık ve hesap olarak sözlük anlamında geçmektedir. Lojistik Yunan uygarlığı döneminde askeri alanda kullanıma geçilerek ilerleyen zamanlarda askeri alanda daha fazla kullanımı günümüz dönemine kadar gelmiştir.

Lojistik, müşterinin isteğine ihtiyaç durumlarına göre başlangıç noktasından varış noktasına kadar ürünlerin taşıma sürecinde bilginin etken olduğu şekilde depolanıp taşınmasıdır (Keskin, Yusuf Bahadır, t.y.).

Teslimatı yapılacak ürünlerin tedarikçiden alınıp müşteriye kadar olan bütün fiziki süreci kapsayan stok ve teslimattır. Lojistik sektörü depolamayı da içine alarak stoklama, dağıtım, ürünü katkı sağlayarak entegre olarak tedarik zinciri ile faaliyetlerini gerçekleştirdiği bir bütünlüktür.

Lojistik tüm bu süreçleri kapsarken ürünün doğru zaman, adet, kalite ve rekabeti sağlayarak taşıma ve hizmet süreçlerinin tamamını kapsamaktadır. (<https://www.lojport.com>).

#### **2.1.1 Lojistik yönetimi**

Müşteri taleplerini karşılayarak ürünlerin ve hizmet taleplerinin üretim noktasından varış noktasına kadar olan sürecin verimli olarak taşınarak, denetlenmesi, depolaması, planlaması ve uygulanarak kullanımı sağlanan bir tedarik zinciri yönetimi uygulamasıdır (<http://www.megep.meb.gov.tr/>).

#### **2.1.2 Lojistik merkezi**

Lojistik Merkezi, lojistik şirketlerine ait resmi ve özel kurumların içerisinde bulunduğu ve her çeşit taşımacılık türüne göre etkin sistemleri olan, bakım ve

onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, ağırlık ölçümü, yük birleştirme, ambalajlama gibi faaliyetleri gerçekleştirme imkânı ile taşıma türleri ilişkisinde ekonomik, zamanda dakik, güvenilir, çevre dostu tesis alanları ile donanımına ait, içinde taşımacılık, dağıtım ve lojistik gibi tüm faaliyetleri gerçekleştirdiği alanlardır (Elgün Nevfel Mahmut, 2011).

### **2.1.3 Lojistiğin gelişimi**

Lojistiğin operasyonuna ait süreçlerden bir türü de taşımacılık diğer süreci ise depolamadır. Son 30 yıl içerisinde en fazla lojistik sektörünün gelişmiş olması ile birlikte depolama hizmetleri de gelişen bir operasyon türü olmuştur. Depolama faaliyetlerinde başlangıç durumu, üretimi sağlanan ürünlerinde mevsimsel olarak farklılık gösteren dönemlerde kullanım amacının gerçekleştirildiği stok fazlalığı ile takas işlemi sonrasında ise değerli maden türlerinin alışveriş yönünde kullanılması ile satışı gerçekleşen durumlarda mesafesi olan noktaları taşınarak yaşamın arasında ticaretin oluşmasına da etken olmuştur.

Ortaçağ döneminde gemi ve kervanlar ile ilgili devletler arasında ticaret başlayarak sömürgecilik ile daha ekonomik üretim ve üretilen ürünlerin uygun fiyatlara taşınmasını sağlamıştır. Böylelikle ülkelerde finansal artış, kıta keşfi ile beraber denizyolunun önemi artmıştır, karayollarında iyileştirme ve gelişme yapılmış, liman ve depo inşaları yapılmıştır. Atlas Okyanusunda bulunan ülkelerdeki ekonomik zenginlik bu dönemlerden gelmektedir.

Denizyolu, Karayolu, ve Demiryolunda buhar ve motor gücüyle taşınmaya başlanması ticareti sağlanan malların çeşitliliğinin artmasına fayda sağlamış taşımacılık ve depolamada ürün miktar oranında artış sağlamıştır.

Taşımacılık sırasında stoklama ve dağıtımda entegreli şekilde ilerleyiş taşımacılık hızını arttırarak yeterli depolama, talep esnasında hızlıca ürünlerin hazırlanması, ürün ömrünü sağlama ve ters lojistiğinde süreçlerin başlaması 2.Dünya Savaşı döneminde olmuştur.

Savaşın sonucunda ABD galip gelerek bu dönemden sonra lojistik sektörünü kontrol etmeye başlamıştır, uygulamalar da ilgili ülkede başlamıştır. Bu savaştan sonra ABD üretimin artışı ile ürünlerin tüketim noktasına ulaşımının sağlanması sonucunu aktif hale getirerek sorunların sonucuna istinaden lojistiğin ve dağıtımın alanında çalışma gerçekleştirmiştir. Taşıma avantaj sağlayarak hammadde de başlangıç sağlamıştır.

Taşıma türlerinde kullanılan araçlar geliştirilerek taşıma maliyetlerinde fiyat düşüklüğü avantajı yaşanmış ve malların maliyetlerinde düşüş yaşanarak global rekabet üzerinde finansal avantaj yaşanmıştır.

Savaş bittikten sonra galip gelen ülkeler dünya ticaretindeki serbestleşme ile alınan kararların uygulamaya sokulması ile GATT ve WTO'nun çalışma ve incelemeleri ile global alanda ticaret hayata geçmiştir.

Modern lojistik, 1970 yılında firmaların lojistik yönetiminde faaliyet alanlarını düşük maliyet ve daha verimli gerçekleştirme süreci ile organizasyonun oluşturulmasıyla başlatılmıştır. Bu dönemden sonra tedarik ve dağıtım süreçleri birbirine bağlı olmuştur. 1970 yılının orta dönemlerine doğru müşteriye ait operasyon yapılmamış, koordinasyon süreci de oluşturulmamıştır.

1980'li yıllarda akademik kadro personellerinin lojistik sektörünün ilgi alanlarına girmesi ile sektörün gelişmesini hızlandırmıştır. Teorilerin uygulamaya geçilmesiyle verimli hale gelmiştir.

1980 ile 2000 yılları arasında madde-malzeme yönetimi ve fiziki dağıtım ile birleşme dönemi başlamıştır. 1980 yılında tam zamanında üretim düşüncesi ile dış kaynak üzerinde kullanım artışı ve bununla birlikte tedarik zinciri, kaliteli yönetim düşüncesi sonucu ile entegreli lojistik durumunun önemine fayda sağlamıştır.

1990 yılında globalleşme ile ithalat ve ihracat alanı, ulaşımı ekonomik ve belirtilen zaman içerisinde pazar payında yer alması ile öne çıkarmış, taşıma şekillerinin entegre olması çalışmaya alınmıştır. Bir taşıma şekli ile yapılan operasyon seçiminden birden fazla taşıma şekli faaliyete girmesiyle, firmaların taşıma alanlarını takip etmekte problemler yaşamıştır. Bu durum ile birlikte firmalara ait faaliyet durumlarının gelişimi sağlanırken, maliyetlerde artış olmuş, maliyet artışı ile düşüş yaşanması adına ulaşım stratejik avantaj sağlamıştır. Ulaşım organizasyonu ile sürecin yapılması bütün süreçleri lojistik yönetim kavramını oluşturmuştur.

2000 yılı itibariyle bütün süreçlerin birleşmesi olarak bilinmektedir. Tüm lojistik faaliyetlerin bir hizmet süreci olarak bilinmesi Entegre Lojistik'i oluşturmuştur. (<https://www.lojiport.com>).

### **2.1.4 Entegre lojistik**

Entegre lojistik, işletmelere ait ihtiyaçların öncesinde belirlenmesi ile bu ihtiyaçların karşılanarak, gelecek dönemlere ait karşılaşılabilecek tüm ihtiyaçlara yönelik öncesinde belirlenmesiyle profesyonel bir lojistik yöntemidir. Entegre lojistik ile işletmelerde bulunan hammaddenin, sermayenin, insan gücünün, teknolojinin verimli bir şekilde kullanılmasını sağlamaktadır. Müşteri taleplerini zamanında karşılayarak memnuniyeti de arttırmaktadır. Entegre lojistik, hizmet odaklı çalışarak gelişme sağlayan firmaların kazanç sağlamasını ve gelişmesini sağlayan bir yöntemdir. Bu yöntem ile firmalara uzun dönem boyunca daha fazla profesyonel yönde ilerlemesi adına kazanç sağlamaktadır (<https://lojistikbilimi.com/>).

### **2.2 Lojistiğin İş Süreçleri**

Lojistiğin süreçleri ürünlerin hareket alanındaki işleyişi kolay hale getirmektedir. Zaman, maliyet, ürün kalitesini ise üretimde ön planda görmekteyiz.

Firmalar lojistik sektörünün basamaklarını oluşturduklarında tedariki, üretimi, depolamayı, dağıtımı ve tüketimi tersine lojistik ile takibi sağlanabilir.

Lojistik iş süreçlerini dört lojistik süreç bulunmaktadır. Bunlar (Koban ve Keser, 2008:82):

- Tedarik Lojistiği
- Üretim Lojistiği
- Dağıtım Lojistiği
- Tersine Lojistiği

#### **2.2.1 Tedarik lojistiği**

Tedarik lojistiği, üretim öncesi hizmetleri oluşturarak tedarikçi kaynaklardan üretim tesislerine, depo alanlarına veya mağaza noktalarına, malzeme, üretim parçaları vb. ürünlerin başlangıç noktasından varış noktasına kadar tedarik sürecini sağlayan birincil lojistik türüdür.

Operasyonel tarafı ilk süreçte ürünlerin stoklanması, depolaması, envanter yönetimi diğer süreçte ise ürünlerin çıkışının yapılmasıdır. Tedarik zinciri boyutunda operasyonda aksama olmadan tedarikçiden çıkışı ile işletmeye varışına kadar hızlı,

güvenilir ve zamanlama ile teslimatı işletmeye ait işletmenin faaliyet sürecini arttırır. (Knoll, Prüglmeierb ve Reinharta, 2016:145)

### **2.2.2 Üretim lojistiği**

Üretim lojistiği, fabrika ve işletme alanlarında kullanımı sağlanan makine ve teçhizatın, doğru ürünün miktarını, kalitesini ve zamanını sağlayarak süreci tamamlamayı amaçlar. Üretici tarafından malların toplanarak stok işlemlerinin yapılması ve müşteri noktalarını ulaştırılmasını sağlayarak üretim öncesindeki lojistik faaliyetlerini sağlar. Üretim için kullanılacak hammadde, yarı mamul veya tamamlayıcı ürünlerin yurtiçi veya yurt dışından tedariği sağlandıktan sonra taşıma türlerinden biri ile ürünün fabrika yerine gönderiminin yapılmasıdır. Süreç içerisinde ürünlerin üretim faaliyetinde aksama yaşatmayacak şekilde geçici olarak depolamaları yapılması gerekmektedir.

Lojistik faaliyet sonuç durumu elde edilene kadar malzemenin tamamlanma işlemi sağlanıp tüketici veya kullanım sağlanan ilgiliye teslimatı yapılanaya kadar ki süreçte üretim lojistiği kapsama alanındadır.

Amaçları ise; üretim zamanını düşürme, yeni malların piyasa sürülmesindeki hizmet, rahat üretim alanı oluşturmak, müşteri talebine ve hızlı çözüm faaliyeti sağlar. (Koban ve Keser, 2008:84, Karacan ve Kaya, 2011:77).

### **2.2.3 Dağıtım lojistiği**

Ürünlerin üretim alanının son noktasından son kullanıcı noktasına kadar taşınması ve depolanmasıdır. Müşteri ilişkileri yönetimi tarafından önemli bir rolü mevcuttur. Depolanması ve tedariği sağlanan ürünlerin varış yeri belli olduktan sonra nasıl dağıtım yapılacağı konusunda planlamaları yönetir. Malzemenin hareketi ile stok takibini sağlayıp kullanım süreçlerini içermektedir (Şen, 2014:86).

### **2.2.4 Tersine lojistik**

Tersine lojistik, ürünün son tüketiciye teslimi gerçekleştikten sonra süreci bitmemektedir. Nihai varış noktasından ilk üretici veya işlem faaliyetlerini (iadesini) sağlayan noktalara akışını sağlamaktadır. Tüketici tarafından üretim noktasına kadar ürünlerin tam kapasite ile yönetiminin sağlanması adına ters lojistik kullanımı gereği mevcuttur.

Ürünlerin fazla teslimatının yapılması, yanlış gönderimi, iade süreci, hasarlı ürün teslimatı, toplu ürün alımı, stok fazlalık durumu, ürünlerdeki bakım-onarım, geri dönüşümü sağlanan süreç, nihai tüketicinin iade durumunu başlatması gibi durumlar ters lojistiği oluşturmaktadır (Ghiani vd., 2013:9;Elmas ve Erdoğan, 2011).

### **2.3 Lojistik Maliyetler**

Lojistik maliyetlerinin firmalara ait taşıma, depolama gibi lojistik süreçlerin faaliyetinin sürdürülebilmesi adına ödeme sağladığı maliyetlerdir. Maliyet kalemleri, ürünün başlangıç noktasından varış noktasına kadar tüm faaliyetler maliyetleri oluşturur. Lojistik süreçlerde taşımacılık, depolama işlemleri, stoklama, elleçleme, siparişlerin girişi gibi durumların tamamı lojistik maliyetleri oluşturmaktadır. Lojistik maliyetlerini genel şekilde sıraladığımızda bunlar;

- Lojistiğin giriş durumuna istinaden maliyet,
- Elleçleme ve Depolamaya ait maliyet,
- Sevkiyatların çıkışına istinaden maliyet

Günümüz döneminde sektördeki firmaların bazıları lojistik maliyetlerini ayrı bir maliyet olarak görmez. Bu firmalar lojistik maliyetini geçmişte yapılan maliyet belirleme olanaklarıyla veya içgüdü ile hesaplama yapabilmektedir. Firmalar üzerinde lojistik maliyetlerin diğer maliyet oranlarına göre artışını da görmekteyiz. Bu durum lojistik maliyetleri içerisinde de ayrıştır, en yüksek maliyetin taşıma maliyeti olduğunu da görmekteyiz. Firmaların maliyet hesaplamaları içerisinde ise lojistik maliyetinin önemi gözle görülmektedir. (İşletmeler için lojistik maliyetlerin yönetimi; mamul, müşteri, işletme kârlılığı ve fiyat kararları konularında büyük öneme sahip olur hale gelmiştir. Çünkü lojistik; hizmet farklılaştırma ve maliyetleri düşürerek kârlılığı artırma konularında ciddi rekabet avantajı sağlamaktadır (Demir, 2008:49)

Genel olarak lojistik maliyetleri şu başlıklar altında ifade edebiliriz; tedarik, üretim, satış ve dağıtımın yapılması için sebep olan maliyetlerdir. Ancak lojistik maliyetler, firmanın çalışma kapsamına, sipariş durumuna, iş süreçlerine göre firmadan firmaya farklılık gösterecektir.

Lojistik maliyetler zemininde; lojistik faaliyetlere bağı olarak oluşan maliyetlerin tümünü oluşturup; firmaların lojistik faaliyetlerde öncelik verdiği durumdur. Ürünün tedarik sürecinden başlanıp satış ve dağıtım ile satıştan sonra hizmetlerle oluşan taşımacılık, sigorta, gümrükleme, depolama, kayıp, teslimat gecikmesi, ceza durumu, hata sonrası oluşan maliyet, bilgi sistemi, bilgi iletişimi, personel, stok, taşıma araçlarının oluşturduğu maliyetlerden oluşur.

Lojistik süreçlerle ilgili şekilde lojistik maliyetlerin, firmaların genel maliyetleri içerisindeki oranı gittikçe artış göstermektedir. Taşıma süreçleri, lojistik faaliyetlerini, hız, kalite ve maliyet alanında gerçekleşen durum hız sürecini direkt etkilemektedir. Lojistik maliyetler arasında en fazla maliyetin taşıma alanına ait maliyetler olduğunu görmekteyiz (Deran, 2006: 175-185).

Lojistik Maliyetlerini sıraladığımızda ise;

- Taşımacılık Maliyeti
- Depoculuk Maliyeti
- Elleçleme Maliyeti
- Sipariş İşleme ve Bilgi Yönetimi Maliyeti
- Stok Yönetimi Maliyeti
- Diğer lojistik maliyet unsurları

### **2.3.1 Taşıma maliyeti**

Malların çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınılacak ürünün hacmi, ton ağırlığı, ölçüleri, ürünün tehlikeli madde içerip içermemesi, mesafe aralığı gibi durumlardan kaynaklanan maliyettir. Güncel dönemde firmaların dış kaynak kullanıma ile sağladığı taşıma faaliyetleri içerisinde yer alan dağıtım hizmetlerine ait maliyetler düşürülerek taşıma maliyetlerinde de düşüş yapılabilmektedir. Dağıtım sürecinin içerisinde taşıma maliyeti önemli bir seviyededir (Ceran ve Alagöz, 2007).

### **2.3.2 Depolama maliyeti**

Depolanması sağlanan hammaddeler, malzemeler gibi ürünlerin depolanması ile oluşan maliyetlerdir. Ortaya çıkan maliyetlerin içerisine depolama, ambar faaliyeti, üretim yeri gibi durumlardan oluşmaktadır. Depo içerisinde yer alan temel kaynak

giderleri, ürün çeşidine göre deponun kaynaklarına ait giderler depolama maliyetlerinin unsurlarındandır (Ceran ve Alagöz, 2007).

### **2.3.3 Elleçleme maliyeti**

Ürünlerin üretim noktasından depoya sevki veya depodan tüketiciye sevki konusunda ürünlerin sayımı, kontrolü, yüklenip boşaltılması gibi faaliyetleri sürdüren personel maliyetleridir (Ceran ve Alagöz, 2007)

### **2.3.4 Sipariş işleme ve bilgi yönetimi maliyeti**

Sipariş sisteminde sipariş içeriği olan ürünlerin hızlı teslimatı verimli sipariş işleyişi, iletişim halinde kaliteli süreç zarfında bilgilendirme aktarımı gereklidir. Bu durumda etkinlik ve maliyet sürecini etkiliyor durumdadır. Siparişlerin alınması, teslim edilmesi, talebin yerine getirilmesi, ilgili bilgilerin alanlarına iletilmesi ve taşıma bilgi kaynakları gibi maliyetlerden oluşmaktadır (Ceran ve Alagöz, 2007)

### **2.3.5 Stok yönetimi maliyeti**

Farklı türlerdeki ürünlerin yarımamul, mamul, hammadde veya hizmetlerden oluşan durumların firmaya maliyeti ve bu maliyet kalemlerinin de toplam lojistik maliyetler içerisindeki payı, lojistik maliyet yönetimi bakımından önemli bir konudur.

Stok maliyetlerinde en fazla stok bulundurma maliyeti oluşturan durumlar; stokların kontrolü, paketlenmesi, yenilenmesi ve atık maddelerinin imha durumu gibi faaliyetlerle olan, stokların az veya çok tutulmasının maliyeti, sigorta, vergi, envanter sistemi ve hasardan kaynaklı oluşacak eskimesi, çalınması gibi maliyetlerdir (Ceran ve Alagöz, 2007).

## **2.4 Lojistik Faaliyetler**

Lojistik faaliyet süreci, sektör ve pazar içerisinde ürünlerin sevki, dağıtımı, depolanması gibi durumları kapsamaktadır. Önceki zamanlarda ulaşım ve depolamadan oluşan olarak bilinen bu faaliyetler, globalleşme, teknoloji gelişimi, stok kontrolü, taşımacılık, paketleme, alan nokta seçimi, sipariş veri girişleri gibi faaliyetleri de kapsamaktadır. Diğer ilgili alanları, servis destek durumu, iadesi toplanan ürünlerin işlemleri, hasarlı ürünlerin değerlendirilmesi, teslimatı,

etiketlemesi, üretim planlaması, müşteri hizmetleri gibi durumlardır. Lojistik faaliyetlerini sıraladığımız da ise; (Ceran ve Alagöz, 2007: 155-156)

- Müşteri hizmetleri
- Depolama
- Taşıma
- Bilgi ve Kontrol
- Ambalajlama
- Stoklama

#### **2.4.1 Müşteri hizmetleri**

Müşteri hizmetleri faaliyetleri lojistik alanında lojistiğin fonksiyonları içerisinde müşteri tarafının beklenti ve bu duruma uygun süreçlerin oluşumlarını kapsamaktadır. Müşteriden gelecek taleplerin zamanında yapılması, ürünlerin hasarsız teslim edilmesi gibi durumlardır. Rekabet artışı ile globalleşen pazarda müşteri beklentilerinde değişikliğe sebep olarak müşteri hizmet düzeyinin önemi artmıştır. Müşterinin ürünü hakkında çıkış noktasından varış noktasına kadar depolama, stok, taşıma faaliyetlerinin takibini sağlayarak raporlama ve maliyetlerine yanıt vererek müşteri memnuniyeti sağlayan ana noktadır (<https://docplayer.biz.tr/>).

#### **2.4.2 Depolama**

Belirli bir noktadan alınan yük teslim alındıktan sonra belirli bir süre içerisinde saklanıp, belirli bir yere taşınmak üzere hazırlandığı noktadır. Depolama zamanı uzadıkça bu süreci farklı hale getirir. Depolama zamanı uzadığında bu yere depo, kısaltıkça dağıtım merkezi (Distribution Centre), daha da kısaltıldığını gördüğümüz de ise aktarma merkezi (transfer center- hub) denir. Tedarik sürecinde de üretim girişlerinin, ürün çıkışına kadar korunduğu olanları da ifade eder. Depolama içerisindeki işlemler; üretimin aksamamasını, zamanında ürün çıkışını ve müşteri memnuniyetini oluşturan hizmeti oluşturur. Bu alanda kontrol mekanizması, stok sayımı, saklama, paketlenme, gönderime hazır vaziyete getirme faaliyetlerini oluşturur. Depolama işleminin aşamalarında; Kamyon, kamyonet, tır, konteyner vb. araçların gidiş-geliş zamanlarının oluşturulması, aracın yükünün indirilmesi, depo içerisine girişi, stok yerleşimi ve müşteri talebine göre hazırlanıp depodan çıkışı gibi sevkiyat aşamalarının yapılmasıdır (Demir, 2008:30).

### **2.4.3 Taşıma**

Taşıma lojistiğın en önemli sürecidir. Sunulan hizmetin üretim noktasından tüketim noktasına kadar tüm süreci sağlar. Taşımacılık talep üzerine malların, araçlara yüklemesi yapıldıktan sonra güvenli, ekonomik, hızlı, sağlam taşıma sürecinin gerçekleştirilip tüketiciye varışına taşımacılık denir. Temel taşıma yolları; Havayolu, Karayolu, Demiryolu, Denizyoludur (Şen, 2014:90).

#### **2.4.3.1 Karayolu taşımacılığı**

Türkiye’de uluslararası alanda ilk olarak yük taşımacılığı 1968 yılında Frintaş adı olarak bilinen, Irak ve İran ülkelerine sebze ve meyve taşımacılığı yapılması ile başlamıştır. 1970’li yıllardan sonra Batı ile Ortadoğu arasında gerçekleşen ticaret artışı ile özel sektör başlamıştır. 1980’li yıllardaki ihracat artışı ile uluslararası alanda taşımacılık yapan firmaların sayılarında artış meydana gelmiştir. İran-İrak ve Körfez Savaşı ile yaşanan durumlar taşımacılık sektöründe olumsuz durumlar yaşatmış ve bazı taşıyıcılar iç piyasaya yönelme sağlamıştır. Doğu Bloğu’nda ki çatlamlar taşıyıcılarımız adına yeni olanaklar oluşturmuştur. Yugoslavya’da gerçekleşen iş savaş Batıya olan güzergâhların tekrardan şekillenmesini sağlamıştır. Ürünlerin istenilen noktaya karayolu üzerinden zaman kaybı olmadan ulaşım sağlayıp teslimatının sağlandığı durumdur. Teknoloji gelişimi ile sürekli entegre halinde olup karayolu taşımacılığını geliştirme yönünde devam etmektedir. Mesafe kısalığı ile maliyetin düşük olması, kapıya kadar teslimat tercih sebeplerindedir. Ulaştırma alanının geniş olması ile birlikte yüklere uygunluk sağlayan araç sorunu yoktur, araç çeşitliliği zengin bir filo sektörüne sahiptir. Karayolu taşımacılığı, diğer taşımacılık türleri ile bağlantılıdır (Şen, 2014:90; Erkayman, 2007).

#### **2.4.3.2 Havayolu taşımacılığı**

Havayolu Taşımacılığı, ağırlık ve hacim olarak düşük ancak değer bakımından yüksek ürünleri taşımaktadır. Fiyat performans açısından diğer taşımacılık türlerine göre daha fazladır ancak zaman açısından en avantaja sahip taşımacılık türüdür. Yüklerin yer ve zaman avantajı ile hava aracı olarak adlandırılır ve havadan yer değiştirilerek faaliyet sağlaması olarak tanımlanır. Yer değiştirilen bu durum havayolu taşımacılığı hizmeti ile mümkünlüğü olmaktadır. Havayolu taşımacılığı diğer taşıma şekillerine göre daha fazla talep görmektedir. Ülkemizde havayolu taşımacılığını etkileyen en önemli durumlardan biri 1983 yılında olan ekonomik liberalleşme

durumudur. Bu durum içerisinde dünya üzerinde önemli bir kısmı kamu tarafına ait olan havayolu taşımacılığı sektörü serbestleşmesiyle sektöre girişi kolay hale gelmiştir. 2003 yılı sonrasında ise Türkiye’de sektörün serbestleşerek Türk havayolu taşımacılığı hızla gelişmiştir. Yasal düzenlemeler ile yeni firma girişimleri sağlanmış ve sektörde faaliyet sağlayan şirket sayısında artış olmuştur (Şen, 2014:90; Erkayman, 2007).

#### **2.4.3.3 Demiryolu taşımacılığı**

Taşımacılık sektörleri arasında en fazla tercihi sağlanan ekonomik ve daha güvenilir düzeyde hizmet sağlayan bir taşımacılık türüdür. Ürün çeşidine göre açık-kapalı vagon hizmetleri mevcuttur. Demiryolu taşımacılığı, hammadde, kum, kömür gibi maddi değeri çok fazla olamayan, hacim ve ağırlık bakımından yüksek değere sahip ürünlerin taşımacılığında tercih edilir. Uzun mesafelerde sağlanan taşımacılık maliyet açısından önemli bir avantaja sahiptir. Karayolu taşımacılığında olan kapıdan kapıya teslimat avantajının demiryolu taşımacılığı için söylenemeyecektir bu süreçte elverişli bir taşıma türü değildir. Demiryollarında 3 tür yük taşımacılığı mevcuttur. Bunlar ise; (Şen, 2014:90; Erkayman, 2007)

**Dökme Yük Taşımacılığı:** Dökme yük hacimsel olarak bir platform üzerinde taşınmayarak genel tanımı ile bir gemi üzerinde güvertede bulunan çok fazla sayıdaki flat rack konteynere yüklenerak taşıma işi için sağlam hale getirilir. Sıvı, katı madde, herhangi bir kap türünün içerisine koyulmadan başarılı bir şekilde taşınabilmektedir. Petrol ürünleri tonaj olarak büyük yer kaplamaktadır.

**Karma Vagon Taşımacılığı:** Çok modlu taşıma türü olarak tanımlanan, taşımacılığın birden fazla yöntem ile uygulanmasının olduğu taşımacılıktır. Taşımacılığı yapan taşıma sürecinin birden çok süreçle gerçekleştirme sorumluluğunu alarak kendisi gerçekleştirirse dahi sözleşme ile taahhüt etmektedir. Karma taşıma yöntemi kıtalar arası veya uzun mesafesi olan kapıdan kapıya taşıma şeklidir.

**Intermodal Taşımacılık:** Türkiye’nin Avrupa hattına ait son aşamada en fazla kullandığı taşıma türüdür. Türkiye’ye ait Ambarlı, Mersin, Alsancak, Çeşme ve Pendik liman noktalarından Ro-Ro gemileri ile İtalya’da Trieste, Fransa’da Toulon ve Sete, Yunanistan’da Lavrio limanlarından Ro-Ro gemileriyle Avrupa noktasına taşınan mallar demiryolu ve karayolu taşımacılığı ile nihai varış noktasına

ulaşmaktadır. Türkiye içerisinde birçok lojistik firmaları Türkiye-Avrupa hattı üzerinde yeni Intermodal hat noktaları geliştirmek adına çalışmalar yapılmaktadır.

#### 2.4.3.4 Denizyolu taşımacılığı

Denizyolu mesafelerinden en doğru taşıma yolu olmasıyla birlikte tek seferde oldukça yüklü konteynerin taşınarak yükleme-boşaltmasıyla birlikte tercih sebebi olan taşıma türüdür. Taşımacılık şekilleri arasında taşıma maliyetleri içerisinde en az ve güvenilir taşımacılık türüdür. Hacim boyutu fazla olan yük taşımacılığı adına en uygun taşımacılık şekli ile zaman olarak en geride olan bir türdür. Dünya ticareti üzerinde hacim oranı yüksek olan ürünlerin taşınmasında birçok firma denizyolu taşımacılığını kullanmaktadır. Taşınan ürün çeşidi fark etmeksizin teknolojik değişimlerden hızla etkilenen bir sektör durumundadır. Kıtalararasında tercih edilen taşımacılık türü, ülkelerin limanları içerisinde ilerlemesine kaynak sağlamıştır. Denizyolu ulaşımı ile mesafe ve zamanın minimum düzeye indirilmesinden kaynaklı tercih sebeplerindedir.

**Çizelge 2.1:** Taşıma Modları Arasında Karşılaştırılma

Ulaştırma Modları	Hız	Maliyet	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerileri	Güvenilirliği	Tarife Sıklığı
Karayolu	Hızlı	Yüksek	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Yavaş	Çok Düşük	Sınırlı	Çok Yüksek	Orta	Çok Düşük
Havayolu	Çok Hızlı	Çok Yüksek	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Yavaş	Düşük	Sınırlı	Yüksek	Yüksek	Düşük
Boru Hattı	Yavaş	Düşük	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Yüksek	Orta

**Kaynak:** (Takım, 2015:391)

Taşımacılık türlerinde ihracat ve ithalat oranları kontrol edildiğinde taşımacılık alanında en fazla denizyolu taşımacılığının tercih edildiği görülmektedir. Türkiye'nin üç tarafının da denizlerle çevrili olması, tek seferde taşınacak olan yükün fazla olması ve maliyet açısından çok düşük olması denizyolu taşımacılığının tercih edilme sebeplerindedir. Bu taşımacılık türüyle taşınması sağlanan malların depolara ve tüketicilere taşınma sürecinde karayolu taşımacılığının katkısıyla taşıma durumu bulunmaktadır. Bu malların, liman noktalarından demiryolu, denizyolu, havayolu ve en yüksek oranda da karayolu taşımacılığıyla teslim edilmesi istenen noktaya ulaştırılmaktadır. Denizyolu taşımacılığı türünden sonra en fazla kullanımı sağlanan karayolu taşımacılığıdır. Bu durumun en büyük sebeplerinden biri de hız oranının

yüksek olması, tarife sıklık oranının fazla olması, kapıdan kapıya teslim edilme durumudur (Şen, 2014: 90; Erkayman, 2007).

#### **2.4.4 Bilgi ve kontrol**

Lojistiğin tüm boyutu bilgi ve kontrol sistem olanağıyla yönetilme durumundadır. Lojistiğin operasyonel tarafında siparişlerin oluşturulması, taşıma boyutuna geçilmesi ve planlama operasyonunun gerçekleştirilmesidir. Bilgi ve Kontrol operasyonun önemli bir alanıdır (Şen, 2014:90).

#### **2.4.5 Ambalajlama**

Malların tedarikçiden üretim noktasına veya üretim noktasından tüketiciye kadar ulaştırılmasında hasarlanmadan taşınmasını sağlayan lojistik faaliyetlerdir. Ambalajlama ürünün sağlam bir şekilde tam, hasarlanma, bozulma olmadan taşınması için ambalajlama büyük bir öneme sahiptir. Ambalajlamanın taşımadaki avantajı kolaylaştırmasıyla birlikte depolamanın ve taşımacılığın maliyetinde de düşüş göstermektedir (Şen, 2014:90).

#### **2.4.6 Stoklama**

Üretim sürecinde istenilen zamanda, istenilen yere sunulması açısından uygulanan faaliyetlerdir. Müşterinin talebi üzerine firmanın stoklandığı ürünlerdir. Tedarik zinciriyle bağlantılı olarak ürünün son durumdaki halini veya hammadde, yarı mamul ürünlerinin stoklarının tutulmasını oluşturur (Şen, 2014:90).

### **2.5 Lojistik Performans Endeksi**

Lojistik performans süreci lojistik faaliyetlerin maximum zaman ve miktar olarak oluşturmayı hedeflemiştir. Dış ticarete rekabet gücünün arttığını görmekteyiz, ticari yaşamın hizmet olanaklarından lojistik alanı da aynı şekilde değişiklik ve gelişim göstermektedir. Lojistik alanında hareketlilik gösteren ülkelerin rekabetlerinin incelenmesi, mevcutta olan performans seviyelerinin geçmiş dönemler ile mukayese edilmesi için performans ölçüm sistemleri mevcuttur. Bu ölçüm sistemi ile ülkelerarası rekabet avantajı sağlarken, hizmet kalitesini de yükselterek ve önem kazanarak ticari açıdan yükseliş ve gelişme olanağına da katkısı olmuştur (Bekmezci, 2018: 70; Şekkel, 2016:129).

Yönetilmesi güç ve belirsizliklerle oluşan ticari yaşamı da LPI, ülkelerin lojistik alandaki başarılarını attırmadan, rakiplere karşı avantaj sağlar. Lojistik alanında bölgesel olarak ön planda olmak ülkelerin ekonomilerine olumlu etken sağlar. LPI avantajlarına ülkeler önemli bir maddi gelir sağladığını lojistik alanında gelişme sağladığını ekleyebiliriz. LPI, Dünya Bankası tarafından finans sağlar ve düzenlenir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015:110).

Dünya Bankasının, Lojistik Performans Endeksinin oluşumunu sağlamasındaki amaç, ülkelerin ticaret lojistiğinde performansları açısından karşılaşılan zorluklar, fırsatlar, performanslar geliştirilmek adına yapılabilecek durumların oluşturulmasını sağlamaktadır. Lojistik Performans Endeksi uygulamasının ölçmesine ait alt boyutları mevcuttur. Bunlar; Gümrük boyutları, Altyapı boyutları, Lojistik hizmet kalitesi boyutları, Sevkiyat ayarlanabilirlik boyutları, Takip edilebilirlik boyutları, Zamanlama boyutları (Ener, 2010:51).

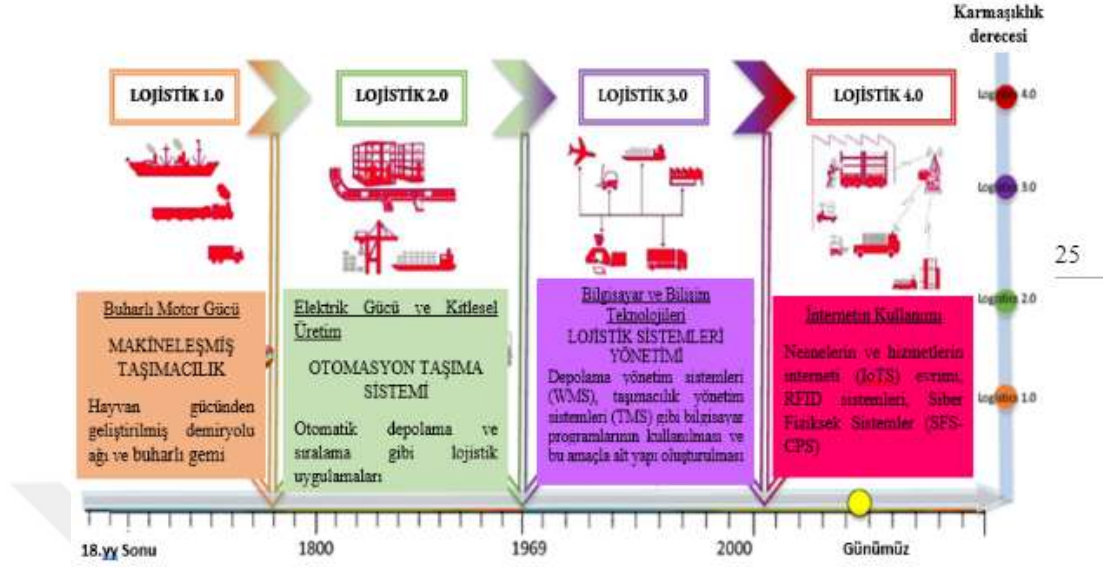
## **2.6 Lojistik Sektörüne İlişkin Trendler**

### **2.6.1 Lojistik 4.0 ile değişim ve gelecek planlamaları**

Endüstri 4.0 ile ortaya çıkan lojistik 4.0 ile beraber bu sektörle oluşan birden fazla teknoloji ile ne şekilde yapılacağı önem arz etmektedir. Gelecekte lojistik sektörü üzerinde şekil verecek teknolojilere bakıldığında; blok zinciri, sürücü olmadan çalışan araçlar, makinelerin kullanımı, kıyafetli teknoloji lojistik sektöründeki değişimlerin iş hayatına etkisi gibi durumların yeni teknolojilere katılarak sektöre gelecek vadede bulunduğu görülmektedir.

Siber ile psikolojik sistemler oluşan değişimlerin faaliyetleri ile lojistik sektöründe entegre olması Lojistik 4.0 süreci oluşmuştur. Lojistik 4.0 akıllı ürünlerin ve hizmet kaynaklarının tanımıdır, bu tanıma akıllı lojistik teknolojisi denilmektedir. Akıllı lojistik, firmaların rahatlığını sağlayarak Pazar içerisinde ve müşterilerin taleplerine daha ilgili duruma gelen bir sistemdir. Bu süreç ile müşteride memnuniyet oluşturarak üretimi en iyi hale getirerek depolama ve üretim maliyetlerinde minimum duruma inmektedir. Lojistik 4.0 insanların ve makinelerin birbirleri ile aralarında zamanın gerçekliği dijitalleşme sistemi ile internetten faydalanma sonucunu oluşturmuştur. Bu durumu etkileyen faktörler vardır. Bunlar; Kaynakların Planlanması, Depo Yönetimi Sistemleri, Taşımacılığa ait Yönetimi Sistemleri, Akıllı

Ulaşım Sistemleri, Bilgi Güvenliği Sistemleridir (Çelik, 2020; Lin ve Jones, 2009: 592).



Şekil 2.1: Lojistik 4.0 'ın Evrim Süreci

Kaynak: (Galindo, 2016:25)

Birinci endüstri devrimi ile buhar makinesinin icad edilmesi gelişmemiş yaşamdan uzaklaşarak sanayi devrimine geçiş yapılmıştır. Hayvanlar ile veya gelişmiş olmayan araçlar ile taşınan üretim faaliyet alanları makineler ile yapılma süreci başlatılmıştır. Dönem içerisinde sıklıkla karayolu taşımacılığı kullanılmaktaydı. Buhar makinesinin kullanımı ulaşım ağı demiryolu ve havayolu taşımacılığı ile yapılmıştır, bu iki taşımacılık türü ile karayolu taşımacılığı daha az tercih edilmiştir. Bu dönem ile birlikte depolar hazır ürünlerin muhafaza edilmesi için kullanılmıştır. Depoya girişi ve çıkışı olan ürünlerin insan gücü ile elleçlemesi ve taşınması sağlanmaktadır. Dağıtım karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir.

### 2.6.2 Yeşil lojistik

Yeşil lojistik ile ürünlerin geliştirilmesi, çevreci davranışı ile ürün ve hizmetlerin üretim stratejilerindeki birleşme yaklaşımıdır. Ürün ve hizmetin çevreye olan hassasiyet ile üretilerek satın alma ve dağıtımın yapılarak tarihlerinin tamamlaması gerçekleşmiş ürünlerin geri dönüşüm işlemlerinin yapılarak tekrardan üretimi yapılarak iade ya da hasarlı ürünlerin diğer satış noktalarında tekrardan satışının yapılması adına yeşil lojistik faaliyetleri durumuna gereklilik vardır. İlgili lojistik çeşidinin amacı, tedarik zincirinde ürünlerin ihtiyaç durumuna göre uygunluğu ve az

maliyet ile çevreye zarar oluşturmadan, geri dönüşümü olan kaynaklar ile depolanması, stoklanması ve paketlenmesi, taşınması gibi durumları yönetmektedir.

### 2.6.3 E-Lojistik

E-ticaret; özellikle günümüz döneminde vazgeçilmez hale gelen yaşantımızın, ihtiyaçlarımızın büyük bir bölümünü oluşturduğu bir havuzdur. Bu işlemler ile tedarikçi, müşteri çok daha fazla ilgilendirmektedir. Geleneksel lojistikten uzaklaşmış gelişen hale gelen bilgi ve hizmetin sunularak kaliteli bir hale gelen lojistik türüdür. Satın almanın, depolamanın, müşteri hizmetleri gibi durumların internet teknolojisi ile gelişip ilerleyerek oluşan bir sistemdir (Copacino, 1997: 126; Groznik ve Kovacic, 2004).

**Çizelge 2.2:** E-Lojistik İle Geleneksel Lojistiğin Karşılaştırılması

	<b>Geleneksel Lojistik</b>	<b>E-Lojistik</b>
Yükleme Tipi	Dökme Yük	Parça Yük
Müşteri	Stratejik	Bilinmiyor
Talep Türü	İtme Sistemi	Çekme Sistemi
Stok/Sipariş Akışı	Tek Yönlü	İki Yönlü
Ortalama Sipariş Miktarı	1000 \$ dan Çok	1000 \$ dan Az
Varış	Toplu	Çok Dağılımlı
Talep	Sabit	Mevsimsel, Parçalı
Mali Sorumluluk	Zincirin Bir Halkasında	Tedarik Zinciri Boyunca

**Kaynak:** (<https://dargeb.com/e-lojistik/>)

İnternette yapılan satışlardaki artış ile dağıtım, taşıma ve lojistik tiplerini de gündem halinde tutacaktır. Bir diğer durum ise perakendecilikte ki değişim ile depolamanın, dağıtımın, ambalajlamanın olduğu durumlar değişip gelişim gösterecektir. Lojistik üzerinde e-ticaret sisteminin uygulanma durumu, ürünlerin temin edilmesi, ürünlerin uygun şekilde konumlandırma durumları, fiyatlandırmadaki eşitlik, ürünlerin talep edilen zamanda kullanılabilir durumda olması ve doğru zamanda teslimatının yapılmasıdır (Bayles, 2001:3; Reynolds, 2001: 9; Damen, 2001).

### **3. ULUSLARARASI TİCARET SÜRECİ: KAVRAMSAL ÇERÇEVE**

Uluslararası Ticaretin Tanımı, Tarihsel Süreci, Politikasının Amaç ve Araçları, Uluslararası Ticaretin Çeşitleri, Teorileri ve Uluslararası Ticarete Gelişen Trendler ve Teknolojiler anlatılmıştır.

#### **3.1 Uluslararası Ticaretin Tarihçesi**

Eski tarihlerde ticaretin başlaması insanların arasında ticareti başlatması ile oluşmuştur. Önceki dönemlerde insanlar ihtiyaçlarını sağlamak adına birbirleri ile takas yapmıştır. Zaman içerisinde takas işlemi değerli mallar ile alışverişi değiştirmiş paracının icadından sonra farklı süreçlere gelmiştir. Paranın taşınması avantajı ile ticaretin faaliyete geçirilmesinde olumlu yönde başlangıç olmuş böylelikle ticaret yayılmış ve devletler arasında yapılabilecek duruma gelmiştir. Devletler arasındaki ticaretin mal ve hizmet alışveriş sürecinin tamamına uluslararası ticaret denilmektedir (Öztürk, 2009: 1; Ülgen, 2004: 303).

Devletler, uluslararası ticaret vasıtasıyla ithalat ile diğer devletlerden mal ve hizmet alımı sağlayabilirler, ihracat ile devlet içerisinde de diğer ülkelere mal ve hizmet pazarlaması yapılabilir haldedir. Bu şekilde ülkeler, ithalat ile mal ve hizmet oranının azalması gidererek, ihracat ile de mal ve hizmet fazlalık durumunu pazarlaması ülke ekonomi durumuna katkı sağlayabilmektedirler (Bayraktutan, 2003: 176).

15.yüzyıl döneminde pusula icadı, 16.yüzyıl döneminde coğrafi keşifler ile birlikte yeni ticaret süreçleri başlamıştır, 18.yüzyıl döneminde Sanayi Devrimi ile üretim kapasitesinin artışı ile hammadde ve yeni pazar başlangıcını başlatmıştır (Barber, 1995: 301).

18.yüzyılın son dönemlerine doğru ise Klasik İktisat ile oluşan Adam Smith, Wealth of Nations'ı yayımlaması ile ticaret teorisinde ticaretin başlangıcı oluşmuştur.

19. yüzyılda ise David Ricardo, dış ticarete karşılaştırmalı üstünlükler teorisini oluşturarak dış ticaretin karşılaştırmalı üstünlüklere dayanması gerektiğini savunmuştur.

1930 yılı içerisinde Büyük Buhran Bunalımı ile korunan ekonomiler ile Keynes' in Genel Teorisi oluşmuştur.

1990'lı yılların sonlarına doğru teknoloji alanında gelişmeler ve internet uygulamasının yaygınlaşmasıyla uluslararası ticaret alanında faaliyet gösteren firmaların daha çok pazar payına erişebilmelerine fayda sağlamıştır (Went, 2001: 27).

Uluslararası Ticaretin Tarihsel Gelişimi (WTO, 2020b):

**İlk Çağlarda Ticaret:** Anadolu Bölgesinde ilk yerleşim alanlarından Kapadokya Bölgesinin o dönemlerde önemi yüksek bir ticaret noktası olduğuna dair bulgular mevcuttur. Antik kent devletlerinin arasında gerçekleşen ticaret, imparatorlukların oluşmasıyla büyük miktar seviyelerine ulaşırken, ticaret yollarının ulaşımında olan gelişmelerle birlikte daha geniş bir çerçeveye sahiptir.

İlk Çağlarda dış ticarete eklenen vergiler, kent devleri ve imparatorluklar için önemli bir gelir kaynağı oluşturmaktaydı. İlerleyen zamanlarda liman kentleri ortaya çıkmış, İstanbul, Şangay, İskenderiye gibi önemini halen devam ettiren medeniyet merkezlerinin oluşumu sağlanmıştır.

**Orta Çağ'da Dış Ticaret:** Yerleşim alanları oluştuğunda insan nüfusunun artışı ile birlikte kent sayılarında artık meydana gelmiştir. Sosyal, siyasal, ekonomik gelişmelerle birlikte devletlerin birleşerek savaşlarla siyasal yapıyla birlikte imparatorluğa dönüşmüştür. Devletlerin ana amacı ticaret yollarını ele geçirerek korumaktı, yapılan bu çabanın asıl amacı ticaret üzerinden kazanılan gelirler, vergiler devletlerin bütçesine ekonomik yönden yüksek bir katkı sağlamaktaydı. Bu dönemde önemli ticaret yolları oluşturuldu; bugünkü İran İpek Yolu'nun ortasına kurulmuştur, yine aynı coğrafi konum üzerinde kurulan Bağdat şehridir. Ticaret üzerinde oluşabilecek olumlu/olumsuz tüm durumlar yolların geçiş sağladığı tüm bölgeyi etkiler durumdaydı.

**Yeni Çağ'da Dış Ticaret:** Orta Çağ'ın son dönemi ile Yakın Çağ ve Sanayi Devrimi ile arasındaki dönemi oluşturur. Bu dönemde eski dönemlerde karşılaşılan durumlarla karşılaşılmıştır. Yeni Çağ Döneminde dış ticaretin kısıtlamalarla karşılaştığı zamanlarda devletlerin aralarında anlaşmazlıklara yol açan nedenler oluşmuştur. O dönem de Japon Devleti'nin gemiler ile birlikte ABD mallarının ülkesine girişini yasaklamış ve iki devlet arasındaki dış ticaret anlaşmazlığı dönemin

ilk örneği olarak yaşanmıştır. Bu dönemle birlikte yeni ekonomik süreçleri başladı, kurumlar ortaya çıktı, gelişmiş hale geldi ve dönem sürecinde küresel olarak adlandırıldı. Bu süreç Kuzey İtalya devletlerinde, Batıda ise Cenova, Milano ve Venedik'te, Doğuda ise Hindistan'da başlamıştır.

### **3.2 Uluslararası Ticaret: Tanımı, Politikasının Amacı ve Araçları**

#### **3.2.1 Uluslararası ticaretin tanımı**

Uluslararası Ticaret, bağımsızlığı olan devletler ile aralarında mal ve hizmet ticaretinden oluşan tüm olayları kapsamaktadır. Ticaret boyutunda ithalat ve ihracat şeklinde iki yön bulunmaktadır. Uluslararası ticaret içerisinde iç ticaret farklılığı bulunmaktadır. Farklılıklar ise; Hukuki alt yapı süreçleri, uluslararası ticarete iç ticarete nazaran daha fazla risk oranı olması. Risk çeşitleri ise; Alıcı, Ticari, Politik, Taşıma ve Döviz Kuru Riskleridir. Ülkelerin birbiri ile ticaret yapma nedenleri mevcuttur. Bunlar; ülkelerin üretim alanlarında yetersiz olup kendi içinde kendine yetmemesi, üretim miktar oranını ve bileşimini gerçekleştirmede yeterli olmamasıdır. Durumun kaynağı, büyük oranda ülkelerin arasında doğal kaynakların eşit dağılmamasından kaynaklanır. Bazı ürünler bir ülkede verimli yetişirken veya oluşurken diğer ülkede olmaması ülkeler arasında ticaret yapılması kaçınılmaz hale gelmektedir.

Az gelişmiş ülkelerin malların üretimini sağlayacak teknolojik donanıma ve sermayeye sahip olmamalarından kaynaklı üretimini sağlayamadıkları malları diğer ülkelerden sağlamak durumunda kalmaktadırlar. Aynı durumda teknoloji ve sermaye bakımından gelişmiş ülkeler ise, yetersiz olduğu hammadde, tarım ürünleri gibi ürünler için gelişmekte olan ülkelere satın alma durumunda kalmaktadırlar. Uluslararası ticaretin bir diğer nedeni ise; bazı ürünlerin üretim noktasında bazı ülkelerin uzman durumda olması sebebiyle bazı ürünlerin kalite ve fiyat performans avantajının olmasıdır (Oguz, Saraç ve Develi, 2015).

#### **3.2.2 Uluslararası ticaret politikasının amaçları**

Uluslararası ticaret politikasına ait amaçları dengesizliklerin çözülmesi, dış rekabete ait korunma durumu, yurtiçi piyasasındaki aksaklıklarda giderilme, ekonomik kalkınma, iç kısımda istikrarın sağlanması, hazineye gelirin sağlanması

gibi durumlardır. Devletin ise ÷lkeye ait dış ticaret ilişkilerinde ki durumlara m¼dahale de bulunmasının nedenleri şu şekildedir (G¼rsoy, 2020);

**Dış ¼deme Dengesizliklerinin Giderilmesi:** ¼demeler bilançosunda oluşan açıklar ulusal ekonomi alanında ¼nemli d¼zeyde olumsuz durumlar sonuçlandırır. Dış ticaret açığı veren ÷lkeler bu konu üzerinde baskı g¼rmektedir. Belli zaman içerisinde d¼viz rezervlerin de t¼kenme durumu olacaktır. Bu ÷lkeler üzerinde dış ticaret politikasında ki amaç d¼viz gideri oluşturan işletmelerde ki kısıtlama ve d¼viz arttırıcı işlemlerde ¼nem verilmesi ve dış ticaret bilançosunda ki açıklıkların d¼zelmesine y¼neliktir.

**Dış Rekabette Korunma:** ¼lkeler dış piyasada olan rekabete katlanamayarak yerli end¼stri grubunu korumak adına ithalatı sınırlandırabilirler. Az gelişmiş ÷lkelerde yeni kurulan ya da kurulacak end¼stri grupları belirli bir aşamaya gelinceye kadar bu şekilde bir korumacılığa ihtiyaçları olacaktır. Sanayileşmiş devletler az gelişmiş ÷lkelerin ihraç ettiği tekstil gibi emeğin fazla olduğu bazı sanayi ÷r¼n eşitleri ile rekabeti sağlayamayan yurtiçi end¼stri gruplarını koruyucu politikaları izlenmektedir.

**Ekonomik Kalkınma:** ¼lkeye ait ekonomik kalkınmanın n¼fustaki yaşam d¼zeyinin, ekonominin rekabet performansı, gayri safi yurt içi hasılası, milli gelir, ekonomik ¼zg¼rl¼ę¼n değişmesi durumundaki s¼retir. Kalkınma sağlayan ÷lkeler uluslararası ticaret sanayileşerek politikalarında ve gelişimlerinde bir bağlayıcı olarak kullanım sağlarlar.

**Piyasa Aksaklıklarının Giderilmesi:** Pazar içerisinde tekelci kuruluş olarak ilerleyen, üretim içerisinde ana hedefin etkinlik durumunu olumsuz etkiler ve t¼keticiyi kalitesi d¼ř¼k yerli ÷r¼nlere y¼ksek maliyet ¼demek durumu ile karşılaşabilir. Bu durum ile devlet, g¼mr¼k tarifelerini ve diğer kısıtlamalarda azaltma sağlayarak iç piyasa içerisinde rekabette geliştirme durumu oluşturabilir. Ve bu şekilde rakipsizlik kalkar, piyasada yaşanan aksamalar d¼zelir ve kaynak artışında verimlilik sağlar.

**Ekonominin Liberalleştirilmesi:** G¼n¼m¼z d¼neminde birçok ÷lkeler içerisinde ekonomik politikadaki ana amaç serbest piyasa ekonomisinde kuralları sağlamaktadır. Belirtilen ÷lke grubu dış ticaret politikasını takip ederek ekonomi durumunun d¼nya ekonomisiyle birleşmesini amaçlarlar.

**İç Ekonomik İstikrar:** İç ekonomi de bozulmalar, işsizlik ve enflasyon ile olur. Eksik istihdam içerisinde olan ülkeler işsizlik sorunlarını çözüme kavuşturmak adına dış ticaret politikalarını uygulayabilirler. Gümrük tarifeleri ve kota sınırlaması oluşturarak toplam talepteki yabancı malların azalmasına yerli mallara yönelmeyi ve yerli üretimde artmaya yönlendirir.

**Hazineye Gelir Faydası:** İthalat ve ihracat adına yapılan bazı vergi dilimleri genellikle az gelişen ülkelerin devlet hazinesi adına önemi yüksek gelir kaynağı oluşturmaktadır.

**Dış Piyasalarda Monopol Gücünden Yararlanma:** Tek ürün üreticisi olan bir ülke, malların dış ülkeye satışında sınırlamalar yaparak benzer ürünün üretimini sağlayan az miktardaki diğer ülkelerle anlaşma sağlayarak sınırlayıcı anlaşma yapılabilir.

**Otarşi:** Bazı ülkeler geçmiş dönemlerinde ekonomik ve siyasi rejimlerin bir gerekçesi olarak otarşi politikası uygulanmaya çalışılmıştır. Otarşi, ekonomik açıdan kendine yetebilen politikayı benimseyerek ülkeler içerisinde ticaret politikasının amaçları olan dış dünyanın ekonomik yönde bağlantıların en az düzey durumuna gelmesidir. Söylemlerin içerisinde ekonomik açıdan zengin olan bir ülkenin uzun dönem içerisinde otarşik bir politika sergilemesi olanaksızdır. Sebebi uzun dönem içerisinde ülkenin her şekilde kaynağa sahip olma durumunun gerçekliği olmadığı beyan edilmiştir.

**Sosyal ve Siyasal Nedenler:** Devletler bazı durumlar sosyal ve siyasal düşünce yapısıyla bir üretici gruplarında ayrımcılık yapmak istediğinde o sektörle alakalı ürünlerin ithalat işleminden alınan gümrük vergilerinden artış yapar.

**Dış Politika Amaçları:** Ülkeler arasındaki dostlukların etkisiyle ticari avantajlar sağlanırken diğer ülkeler bu durumdan yararlanamayabiliyorlar. Askeri açıdan önemli olarak bilinen bazı mamuller, yarı mamul, hammadde veya teknolojik durumların ülkelere satışı yapılmaz veya askeri bakımdan kritik kabul edilen önemi olan bazı endüstriler koruma önemini sıkı tutarak geliştirilmeye çalışılmaktadır.

### **3.2.3 Uluslararası ticaret politikasının araçları**

Hükümetin uluslararası ticarete müdahale etmek için kullanım sağladığı durum gümrük tarifeleridir. Zamanla gümrük tarifelerindeki etki azalarak bunun yerine daha fazla sayıda yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bunlar (Gürsoy, 2020):

- **Gümrük Tarifeleri:** Ürünlerin ülke sınırları içerisinde geçişi durumunda alınan vergilerdir.
- **Tarife-Dışı Araçlar:** Gümrük tarifelerinde hariç kalan döviz çıkış sürecine kadar sebep olan işlemlerine kolaylık sağlamak adına devletin tek yönlü düşünce kararlarıyla yapılan önlemlerdir. Tarife-Dışı Araçların sayısı fazladır bunlar;
- 1. **Miktar Kısıtlamaları:** Hükümetin ithalatı direk belirli miktar oranlarıyla sınırlamasına yönelik uygulamaları kapsamaktadır.
- 2. **Tarife Benzeri Faktörler:** Gümrük tarifeleri gibi ithalat fiyatını yükseltip yerli üretim noktasının karlılık oranını arttırarak serbest ticarete yapılan takip önlemleridir.
- 3. **Görünmez Engeller:** Ülkedeki halkın sağlığı, çevrenin korunması, kamunun güvenliği gibi durumlarla oluşmuş idari, teknik düzenlemeleri içerir.
- 4. **"Gönüllü" İhracat Kısıtlamaları:** İthalatçı ülkenin piyasasındaki yaptığı olumsuz değişiklikler ile üretici ülkelerin mal ihracatını sınırlandırılması durumu ile ilgili bir kota uygulamasıdır.
- **İhracatın Özendirilmesi:** Gelişmiş veya az gelişmiş ülkelere ihracatın özendirilmesi adına ülkelerin aldığı birçok önemler mevcuttur. Bunların çoğu ihracatçıya, ülkeye kazandırılan dövizler karşısında çok daha fazla ulusal para ödenmesi ya da ihraç malların üretim sürecinde maliyetlerin azaltılmasına adına uygulamalardır.

**Bağlı Ticaret:** Döviz üzerinden tasarruf sağlamak, serbest döviz ile satılmayan düşük kalitede yerli üretimdeki ihracatını gerçekleştirebilmesi, yabancı sermaye yolu ile de büyük sanayi tesisleri kurarak bağlı ticarete başvurulabilir (<https://cdn-acikogretim.istanbul.edu.tr>).

### 3.3 Uluslararası Ticaret Çeşitleri

#### 3.3.1 İthalat: tanımı ve türleri

İthalat, bir ülkenin dış kaynaktan alım sağladığı malın serbest dolaşıma giriş durumudur. Ancak bu sürecin yürütülebilmesi için gümrük mevzuatına uygun gerçekleşmesi ve fiili olarak tamamlanması gereklidir (Karahana ve Cantez, 2008:

264, Kaya, 2009: 11). İthalat, bir yüke ait ekonomik değer durumu ile gümrük mevzuatı ile değişiklikler içerisinde fiili ithalat yapılarak bedelsiz ithalat haricinde ithalat tutarına ait kambiyo mevzuatına uygun ihracatçı ülkeye transfer edilerek gerçekleştirilme durumudur (Bedestenci ve Canitez, 2012: 113). İthalat, bedelli ve bedelsiz, geçici ithalat şeklinde üçe ayrılmaktadır. İthalat türlerini sıraladığımızda ise, (<https://spider.web.tr/>).

- **Akreditifli ithalat:** İthalatçı talebi ile ithalatçının bankası tarafından şartlara göre ihracatçı tarafından ibraz karşılığı ile ödenecek bedelin taahhütü yapılan bir yöntemdir.
- **Mal karşılığı ithalat:** Malların gümrüklenme işlemi yapıldıktan sonra ödemesi yapılan tutarın ödeme belgesinin çekilmesi durumunda gerçekleşen ithalat türüdür.
- **Bedelsiz ithalat:** Vergi olmadan ülkeye girişi sağlanan ürünlerdir.
- **Belge (Vesaik) karşılığı ithalat:** Ürünler geldi mi gelecek mi durumu düşünülmeden ithalatı yapılan ülkeden yola çıkarılarak çıktığına dair belgenin bedeline dair ödeme yaparak bankadan alınacak belge ile gerçekleştirilecek ithalat türüdür.
- **Kredili ithalat:** Ödenecek bedelin ilerleyen zamanlarda ödenmesine ait vadeli ithalattır.
- **Geçici Kabulü İthalat:** İhraç edilecek amaç ile yapılacak ithalat türüdür.

Çizelge 3.1’de TÜİK verilerine göre 2013-2021 yılları arasında son yayınlanan ülkelerin yıllık ithalat rakamları görülmektedir. İlk 15 ülke arasında ilk üç sırada Çin, Rusya ve Almanya mevcuttur. Birinci sırada ki ülke Çin’i incelediğimizde 2013 yılında yüksek ivme yakaladıktan sonra yıllar arasında düşüş sağladıktan sonra tekrar 2021 yılında en yüksek ithalat rakamlarını görmüştür.

**Çizelge 3.1: Ülkelere Göre Yıllık İthalat (Bin ABD \$)**

<b>Yıl</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Toplam	<b>271 424 473</b>	<b>219 516 807</b>	<b>210 345 203</b>	<b>231152 483</b>	<b>238 715128</b>	<b>202 189 242</b>	<b>213 619 211</b>	<b>251142 429</b>	<b>260 822 803</b>
Çin	32 240 181	23041 354	19 128 160	21 506 001	23753644	24 852 474	25283 734	25 732 865	25 260 751
Rusya Fed.	28 959 036	17 829 309	23 115236	22 710 751	20 097 027	15467 237	20 744 050	25 411 700	26 046 541
Almanya	21756 578	21732 759	19 280 399	21 535223	22 281 369	22 647 552	22 735874	23482 150	25598 452
ABD	13 150 601	11 524 951	11 847 373	12 995754	12 288 503	11 275869	11 603 111	13464 951	13350 433
İtalya	11 561 722	9 199 617	9 349 593	10 791919	12 119 734	10 701289	11 342 852	12 945 260	13530 848
Hindistan	7 936 141	4 830 115	6 635217	7 524 705	6 116 451	5664 350	5598 699	7 196 350	6 739 652
Fransa	7 931431	6 988 074	6 760 064	7 836 528	8 425089	7 679 138	7 983 110	8 584 304	8 650 205
Güney Kore	7 595245	5734 268	5777 022	6 638 438	6 822 629	6 468 304	7 246 896	7 731 590	6 357 876
İspanya	6 311 624	5039 428	4 446 113	5682 750	6 531 631	5800 683	5706 483	6 293 257	6 624 006
Belçika	5628 143	3716 088	3229 280	3646 331	3871278	3257 661	3250 443	4 017 369	3983785
Birleşik Kır.	5559 295	5582 666	5638 296	7 637 468	6 806 375	5479 965	5792 390	6 195865	6 582 729
Ukrayna	4 524 907	2 590 375	2 725419	2 753654	2 936 030	2 596 436	3519 255	4 295993	4 607 646
Hollanda	4 508 371	3628 586	3202 985	3448 909	3856 922	3052 394	3033962	3618 175	3512 108
Japonya	4 389 058	3743373	3647 962	4 515222	4 434 186	4 062 899	3268 129	3481908	3753678
Brezilya	3827 078	3228 347	2 655 109	3303 735	2 603611	1764 443	1815584	1839 058	1485005

**Kaynak:** (TUİK, 2021)

### 3.3.2 İhracat: tanımı ve türleri

İhracat, bir ülkede bulunan eşyanın diğer ülkelere satılmasına ilişkin yapılan işleme ihracat denir. İhracat yapılması işletmelerin ve ülkenin büyüyerek rekabet gücündeki artışı sağlamak amacıyla bazı nedenler vardır. Bunlar; satış ve karların artışı, dünya pazarı üzerinde payın alınması, iç pazardaki bağımlılık durumunu düşürmek, pazar da oluşacak dalgalanmaları dengelemek, fazla olan üretim kapasitesinin satışını yapmak, rekabet gücünde artış göstermek, istihdamı oluşturmak, dış ticarete ki azalışa destek olmak, ihracat konusunda uzman kadrolara ulaşım sağlayabilmek (Köksal, 2016: 5; IGEME, 2006:2) İhracat türlerini sıraladığımızda ise; (TÜİK, 2018)

- **Ön İzne Bağlı İhracat:** Belirli kanunlar içerisinde ihracatın gerçekleşmesi makam izini ile yapılan ihracat türüdür.
- **Konsinye İhracat:** Kesin satış durumu ilerleyen zamanlarda gerçekleşmesi üzerine yurtdışında bulunan alıcılar ile komisyoncu ve ihracatçıya ait yurtdışında bulunan şubelere veya temsilcilere ürünlerin gönderisini sağlayan ihracat türüdür.
- **Bedelli İhracat:** Bedelsiz ihracatın tersi olarak, belirli bir döviz ile yapılan ihracat türüdür.
- **Bedelsiz İhracat:** Karşılığında döviz girdisi olmayarak bedelsiz yapılan ihracat türüdür.
- **Kayda Bağlı İhracat:** İhracat Gümrük Bakanlığı ile yayını yapılan tebliğler doğrultusunda malların gümrük beyannamesi ile İhracatçı birliği genel sekreterliğine kayıt ettirmesi ile ilk adım tamamlanır. Sonra ki aşamada gümrük idarelerine gönderim yapılması gerekmektedir. 30 günlük bir süre verilmiştir. Ek olarak BM kararı ile ekonomik yaptırım uygulanan ülkelerde kayda bağlı durumdadır.
- **Dolaylı İhracat:** İhracat aşamasının başlangıcında bulunan firmalar ürünlerini yurtiçinde aracı işletmeler ile satışlarını yapması durumuna denir.
- **Geçici İhracat:** Bir ülkeye gönderimi sağlanan malların herhangi bir değişikliği olmadan belirli bir süre içerisinde tekrar geri dönüşü ile olan duruma denir. Emanet ihracat olarak da bilinir.
- **Transit İhracat:** Bir ülkeden ithali sağlanan bir malın herhangi bir değişikliği olmadan diğer ülkeye ihracatının yapılmasıdır.

**Çizelge 3.2: Ülkelere Göre Yıllık İhracat (Bin ABD \$)**

Yıl	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
<b>Toplam</b>	<b>225 291 385</b>	<b>169 637 755</b>	<b>180 832 722</b>	<b>177168 756</b>	<b>164 494 619</b>	<b>149 246 999</b>	<b>150 982 114</b>	<b>166 504 862</b>	<b>161 480 915</b>
Almanya	19 321 080	15978 698	16 617 244	17 353443	16 356 392	15 164 954	14 490 426	16 275367	14 832 546
ABD	14 722 244	10 182 966	8 970 658	9 072 756	9 259 583	7 262 306	7 019 678	6 921046	6 646 601
B.Krallık	13704 297	11 235582	11 278 615	11 473927	9 932 539	11 961673	10 822 850	10 216 479	9 126 733
İtalya	11 475222	8 082 560	9 753018	10 047 453	8 787 949	7 857 667	7 152 827	7 486 504	7 474 295
Irak	11 133427	9 142 047	10 223 292	9 437 007	10 109 827	8 496 076	9 966 655	13 154 131	12 949 891
İspanya	9 627 417	6 683488	8 138 744	8 121 096	6 584 921	5228 613	4 948 407	4 977 490	4 554 381
Fransa	9 119 148	7 195 168	7 945 607	7 655340	6 895251	6 309 389	6 101 381	6 856 439	6 654 651
Hollanda	6 768 932	5 195 120	5761921	5 100 744	4 190 305	3843718	3352 623	3654 059	3783681
İsrail	6 357 647	4 704 088	4 463820	4 022 878	3504 850	3054 604	2 806 579	3063444	2 810 289
Rusya Fed.	5776 432	4 506 681	4 152 137	3652 603	2 869 847	1792 916	3684 263	6 170 452	7 213894
BAE	5493 586	2 828 043	3627 237	3254 019	9 267 012	5542 247	4 935 172	4 939 732	5243566
Romanya	5 176 698	3893981	4 073075	4 137 338	3315 130	2 801685	2 924 657	3 141 513	2 783798
Belçika	4 893883	3634 672	3396 193	4 152 550	3364 087	2 728 080	2 724 271	3 190 514	2 835446
Polonya	4 673236	3474 726	3448 829	3488 043	3 186 757	2 752 851	2 420 266	2 484 489	2 137 802
Mısır	4 520 243	3 136 160	3508 791	3214 750	2 547 809	2 832 073	3249 097	3442 287	3336 392

**Kaynak:** (TÜİK, 2021)

TÜİK verilerine göre 2013-2021 Yılları arasında son yayınlanan ülkelerin yıllık ihracat rakamları görülmektedir. İlk 15 ülke arasında ilk üç sırada Almanya, ABD ve Birleşik Krallık mevcuttur. Birinci sırada ki ülke Almanya'yı incelediğimizde 2013 yılında düşük bir rakamla başladıktan sonra 2021 yılına kadar karşılaştırılan, 2013 rakamına yakın oranla yükselerek ilerlemiştir son açıklanan 2021 yılında en yüksek ihracat rakamlarını görmüştür.

### **3.4 Uluslararası Ticaret Teorileri**

#### **3.4.1 Eski teoriler**

Eski Teoriler olarak bahsettiğimiz diğer adıyla Geleneksel Teorilerin, dış ticaret teorisine ait düzenlenen üç varsayımı vardır. Bunlar (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011: 200);

1. Bireylerin ekonomik çıkarlarına göre hareket etmeleri,
2. Devletin kişilerin bireysel girişimlerine müdahale etmemesi,
3. Ekonomik hayatı düzenleyen fiyat mekanizmasının varlığıdır.

Adam Smith bu varsayımlar altında teorisini açıklamaya çalışmıştır. Adam Smith merkantilistlerin düşündükleri gibi dünya servetinin sabit olmadığını, iş bölümü ve uzmanlaşma ile kaynakların verimliliklerinin ve bu sayede dünyanın refahının artacağını savunmaktadır (Savaş, 2000: 290-291).

Geleneksel Dış Ticaret Teorisi, bireysel çıkarların daima uyuşması tezinin, ülkeler arası ticarete de uygulanmasını içermektedir. Bu teori belirli varsayımlar altında, ülkeler arası serbest ürün mübadelesinden her iki tarafın da refahının artacağı savına dayanmaktadır. Adam Smith, iş bölümlerinde, donanımlaşma ile ülkede önemlilik durumu kadar uluslararası alanda da önemi olduğu, ülkelerin mutlak maliyet avantajları çerçevesinde uzmanlaşmaları halinde, her iki ülkenin de bu ticareten yarar sağlayacağını ifade etmiştir

#### **3.4.1.1 Mutlak üstünlükler teorisi**

Adam Smith tarafından, Mutlak Üstünlükler Teorisi tüm ülkelerin serbest ticaretin yararına olduğunu söylemektedir. Bu teoride uluslararası ticarete konu olan malların maliyetini bir emek ile varsayımlar altında, ülkeler arasında hangi ülke mallarını mutlak olacak şekilde daha düşük maliyet ile üretimini sağlıyor ise ü malların üretim

noktasında tecrübelenmeli ve tecrübelenildiği malların ihracat sürecini gerçekleştirmelidir. Yüksek maliyetli olan malları da dış ülkelerden ithal yapılmalıdır. Bu sebeple birbiriyle ticareti gerçekleştiren iki ülke farklı ürün çeşitlerinde tecrübelenecektir. Ülkeler serbest dış ticaret sonucuna eriştiğinde ise ülkeler daha fazla üretim ve tüketim aşamasına gelerek, toplam refah düzeylerini beraber yükselteceklerdir. Adam Smith merkantilizmin düşünce yapısına göre uluslararası ticarete tek bir tarafta kazanç olacağını, Mutlak Üstünlükler Teorisi ise uluslararası ticaretten iki tarafta da kazanç olacağını belirtmektedir (Şık, 2021).

#### **3.4.1.2 Karşılaştırmalı üstünlükler teorisi**

Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi, temel olanaklarla günümüzde olan uluslararası ticareti açıklanabilecekten de sağlam bir mantıksal duruma sahip olduğu belirtilmektedir. Bu özellikle ile ilgili teorinin uluslararası ticaret teorilerinin zeminini oluşturulduğu kabul edildiği bilinmektedir. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi, Mutlak Üstünlükler Teorisine göre kapsamlı bir teori olduğu belirtilebilir. Şu nedenle Mutlak Üstünlükler Teorisinin geçerliliği olduğu durumlar Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisinin de geçerliliği vardır (Şık, 2021).

#### **3.4.1.3 Faktör donatımı teorisi**

Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi ve Mutlak Üstünlükler Teorisinin iş gücü içerisinde ülkeler arasında verimliliğin farkını açıklayamadığı söylenmektedir. Teorilerdeki bu eksik bu durumu Eli Heckscher ve Bertil Ohlin'in desteği ile bilinen Faktör Donatımı Teorisi ile sonuçlanmıştır. Faktör Donatımı Teorisi'nin, Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'ne farklılığı olacak şekilde ele alarak ilgili teoriye yeni bir yorumlama gerçekleştirdiği bilinmektedir. Faktör Donatımı Teorisi'nde ülkeler arasında olan uluslararası ticaret, ülkeler arasında faktör donatımları ve faktör fiyat değişiklikleri ile açıklama getirmiştir. Bu teoride iki çeşit üretim faktörü mevcuttur. Bunlar, emek faktörü ve sermaye faktörüdür. Ülkeler ve ürünler sermaye veya emek yoğun olarak ikiye ayırmaktadır. Bu teoride ülkeler bollukta veya ekonomik olan faktörü daha fazla kullanımını sağlayarak üretim sağladığı ürünü ihracını sağlamaktadır. Üretiminde ise az ve fiyatının fazla olduğu faktörü daha fazla kullanımını sağlayarak üreteceği ürünü ithal edecektir (Şık, 2021).

### **3.4.2 Yeni teoriler**

Yeni nesil dış ticaret teorileri, ticaret yapmanın önemini kavramak için karşılaştırmalı üstünlükten vazgeçmeyi ve rekabetçi üstünlüğe yönelmeyi önermektedir. Bu çerçevede uluslararası rekabet ortamında ürün pazarlamayı sürdürebilmek ve satış miktarlarını artırabilmek için yeni teknolojiler geliştirilmesi gerekmektedir. Önceden, rekabet edebilmenin 19 temeli olan toprak, sermaye ve emek gibi faktörler ile sağlanan avantajların önemi günümüzde azalmakta, bilgi yoğun teknolojiler kullanılan alanların rekabet üstünlüğü sağlamadaki önemi artmaktadır. Yeni dış ticaret teorileri; ülkelerin neden dış ticaret yaptığı, ortaya çıkan uluslararası uzmanlaşmanın hangi etkenler aracılığı ile belirlendiği, dış ticaretten elde edilen kazancın niteliği gibi sorulara yanıt aramıştır (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011: 201).

#### **3.4.2.1 Nitelikli işgücü teorisi**

Nitelikli İşgücü Teorisi uluslararası ticaretin önemli bir parçasını nitelikli iş gücünde değişiklikler ile belirtilmektedir. Teoriye katkısı olan iktisatçılara devletlerin sanayi yapılarının farklı olduğu ve bu durumun sebebi ile faktör fiyatlarının, verimliliğin ve oranlarının farklılığı vardır. Nitelikli İşgücü Teorisi, Faktör Donatımı Teorisi'ne göre beşeri sermayesi eklenerek Neo-Faktör Donanımı Teorisi durumuna gelmiştir. Bu teori donanımlı iş gücüne vakıf ülkelerin yüksek, donanımsız iş gücüne sahip olan ülkelerin ise düşük değerdeki malların üretimlerini ve bu malların üretim aşamalarında uzman hale gelmesini ifade etmektedir (Şık, 2021).

#### **3.4.2.2 Teknoloji açığı teorisi**

Teknoloji Açığı Teorisi; Faktör Donatımı Teorisi'nin teknik değişikliği uygulanması durumu olarak ifade edilebilmektedir. Faktör Donatımı Teorisi'nde olduğu gibi Teknoloji Açığı Teorisi'nde de teknik değişiklik kabul görülerek dış ticaret teorisine avantajlı bir nitelik kazandırılması sağlanır. Teknoloji Açığı Teorisi, uluslararası ticaretin, ülkelerin endüstrisinde etkilenebilecek durumda değişikliklere sebep olabileceği bildirilmiştir. Sebebi üretim aşamasında ki önemli olabilecek yenilikler ve gelişimler endüstrileşme sağlayan ülkelerden çıkmakta ve bu teknolojilere sahip olmayan ülkeler yeniliklerden faydalanabilmesi için ilgili ürünleri teknoloji üretimi sağlayan ülkelere ithal etmek durumunda kalmaktadır (Şık, 2021).

### **3.4.2.3 Ürün dönemleri teorisi**

Teknoloji Açığı Teorisi ile fayda bağlantıları mevcuttur. Bunlar, teknolojinin ortaya çıkması ile zamanını ve yeni ürünün standart ürün durumuna gelme sürecini dikkate almaktadır. Bu teorideki amaç az gelmiş ve sanayileşme durumunu yeni gerçekleştiren ülkelerin ihracatta hızla artışlarındaki durumu açıklamaya çalışır. Ürün Dönemleri Teorisi uluslararası ticaretin sebebini, nitelikli işgücü ve yenilikleri ortaya çıkararak teknoloji ile açıklamaktadır (Şık, 2021).

### **3.4.2.4 Tercihlerde benzerlik teorisi**

Tercihlerde Benzerlik Teorisi, teknoloji maliyetlerinde ki azalış veya yeni ürünün ortaya çıkması yolu ile dış ticareti açıklama da önemli bir faktör olsa dahi belirli mallar ile uzmanlaşma gereklidir. Ancak bazı ülkeler ürün çeşitlerinde donanımlaşmadan da uluslararası ticareti gerçekleştirebilmektedirler. Bu teori Gelir Teorisi, Taleplerdeki Çalışma olarak söylenmektedir (Şık, 2021).

### **3.4.2.5 Ölçek ekonomileri teorisi**

Bu teoriye önemli katkıları olan F. Graham ve G.C. Haufbauer, ölçek ekonomilerdeki en önemli durum avantajının yüksek kapasite ile üretimde ortalama maliyetlerde düşü gerçekleştirilerek artış gösteren geliri sağlaması olduğu bildirilmiştir. Ölçek ekonomisinde olan ülkeler, üretimlerinde etkili oldukları malların ihracat işlemlerini yapmasıyla daha geniş kapsamlı pazara açılmıştır. Maliyetlerin ölçek ile entegreli şekilde azaltılması, ülkelerin karşılaştırmalı üstünlüğe sahiplik kazanmasına sebep olacaktır (Şık, 2021).

### **3.4.2.6 Monopolcü rekabet teorisi**

Ülkeler arasındaki endüstri içindeki ticareti yanıtlamaya yönelik geliştirme yapılmış teoridir. Bu teori ölçek ekonomilerin bir sonucu olarak, firmaların üretim sağladığı ürün çeşitliliklerinde azalış ile belirli ürünler üzerinde uzmanlaşarak piyasa üzerinde sadece büyük firmalara ait varlıkları sürdürebilme ve piyasa eksik rekabet piyasası durumuna getirme sonucunda dikkatli çekmektedir. İlgili teori, yapı olarak yakınlığı olan ülkelerin endüstrileri arasında yüksek hacim oranında ticari akış nedenlerini açıklayan bir teoridir (Şık, 2021).

### **3.4.2.7 Yeni ekonomik coğrafya teorisi**

Yeni Ekonomik Coğrafya Teorisi'ni klasik yaklaşımdan oldukça farklı olduğunu vurgulayan Baldwin (1994; 42), teoriyi "Yeni Yerleşim Teorisi" olarak ifade etmiştir. Krugman (1991)'ın çalışmasına kadar konuyla ilgili pek çok çalışma yapılmıştır. Ancak bu çalışma genel denge modeli ile ekonomik faaliyetlerin belli coğrafi alanlarda yığılmasının nasıl gerçekleştiğini ilk kez açıklayabilmiştir. Ortaya çıkan bu yeni yaklaşım neticesinde, eksik rekabet, artan maliyet ve daha önce ihmal edilen taşıma maliyetlerinin bileşimi kullanılarak yığılmalar ve bu nedenle ortaya çıkan bölgesel dengesizliklerin açıklanmasını sağlayan mikro ekonomik temeller sağlanmıştır. Yeni Ekonomik Coğrafya Teorisi, temelde iktisadi yapının mekansal boyutunu, özellikle ulusal veya uluslararası alanda merkez ve çevre yapısının neden oluştuğunu modellemeyi amaç haline getirmektedir (Fujita, 2010: 3) Bu teori, merkezci ve merkezkaç olarak adlandırılan iki zıt gücü ve bu güçler tarafından belirlenen merkez-çevre yapısını mikro temeller üzerinden açıklamayı hedeflemektedir (Krugman, 2000:51). Teori, eksik rekabet, artan maliyet ve lojistik maliyetler çerçevesinde mekansal yığılmaları, ulusal ve uluslararası ölçekte bölgesel dengesizlikleri açıklamaya yönelik mikro ekonomik temeller oluşturmuştur (Fujita, 2010: 3).

### **3.4.2.8 Üretimin parçalanması teorisi**

Düşük bilgi-işlem maliyetleri tarafından yönlendirilen küreselleşmenin, düşük ticaret maliyetleri tarafından yönlendirilen küreselleşmeden farklıdır (Baldwin, 2006). 1980'lerin ilk dönemde uluslararası rekabet esas olarak sektörler düzeyinde gerçekleşmiştir (örneğin Japon arabalarına karşı Tayland arabaları). 1985 sonrası ikinci dönemde ise, uluslararası rekabet daha hassas bir ayrışma seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu üretim aşamaları seviyesidir (Tayland arabaları Japon parçaları içerebilir ve bunun tersi de geçerlidir). Dış kaynak kullanımı (outsourcing) ve denizaşırı ülkelerde üretim (offshoring), ekonomi literatüründe birçok farklı şekilde kullanılmıştır. Dış kaynak kullanımı burada "bağlı olmayan bir şirketten sağlanan girdi veya hizmetten başka bir girdinin veya hizmetin edinilmesi" olarak tanımlanmaktadır (Helpman, 2006).

### **3.5 Uluslararası Ticarete Gelişen Trendler ve Teknolojiler**

Globalleşme süreci ile uluslararası pazarda ülkelerin rekabet seviyesi de artış göstermiştir. Bu rekabeti etkileyen en önemli etken, ülkelerdeki teknolojik gelişimdir. (Tekin ve Hancıoğlu, 2018: 898) Bu durum ile birlikte ülkelerin içlerinde ekonomik boyutta büyümelerine ve uluslararası ticaret işlemlerinde teknolojik gelişim ile yüksek teknolojiye ürünlerin üretim noktasında durum girerek önemli bir hale gelmiştir (Çütçü, 2017: 586).

Ortaya koyulan teknoloji geliştirme ve uluslararası ticareti artırma hedeflerinin gerçekleştirilmesi amacıyla son yıllarda teknoloji geliştirme faaliyetlerinin önemli girdilerinden Ar-Ge harcamaları, Ar-Ge personel sayıları vb. önemli göstergelerde yükselme gözlemlenmektedir. Yapılan teknoloji yatırımları ile küreselleşen dünya ekonomisinde sürdürülebilir ekonomik büyüme ve uluslararası ticaret fırsatlarının değerlendirilebilmesi için önemli teknolojik gelişme ve ilerlemelerin gerçekleştirilmesi büyük önem arz etmektedir. Bu doğrultuda, teknoloji yatırımları gerçekleştirilirken hedef sektörlerin uluslararası ticaret hacmi bakımından dikkatle incelenmesi gerekmektedir (Şeker, A. & S. Özcan, 2019).

Teknolojik ilerlemeler sipariş toplama ve envanter sürecinin verimlilik sürecini de arttırabilir.

#### **3.5.1 Dijital ticaret platformları**

Platform süreci internet altyapı bağlantısı halinde olan dijital platformları destek alanlarının genişliği ve dünyadaki kullanım sağlayan noktalardan hizmet sağlayıcı bulunmasını sağlıyor durumdadır. İletişim ve Bilgi Teknolojileri temelinde oluşan gelişmelerle internet ağlarının dünya üzerinde farklı noktalardan ticaretle ilgili olan kuruluşların birleşmesi ile yaygınlaşmayı sağlayan bu platform, uluslararası ticareti seviye olarak iyi bir şekilde verimli olmasında etken olmuştur.

Platformda kullanılan büyük veri ve bulut bilişim teknolojilerinin artarak kullanılabilir hale gelmesi veri güvenliğini arttırmaktadır. Oluşan bu durum siber güvenlik sürecini de gündem haline getirir (<https://aof.sorular.net/>).

### **3.5.2 Uluslararası e-ticaret**

İnternet kitlesi araştırma alanının dışında eğlenceler, bilgi edinme, alışveriş ihtiyacı gibi olanakların kullanılmasına olanak sağlamıştır. Hızlı bir şekilde gelişip ilerleyen iletişim teknolojisi ekonomik, sosyal yaşamımıza, eğitim ve politikaya kadar olan yaşamımızın tüm noktasında bizi geliştirme yönünde olacaktır. Teknoloji ile gelişen bilgi ve iletişim, ilgili önemli süreçlerle oluşturduğu alanda iş hayatındaki değişiklikler olanaklara fazlasıyla değişiklik yaratmıştır. Bu değişiklikler ile globalleşmenin güçlenmesi ile üretim alanlarında verimlilikte artış sağlayan iş süreçleri oluşmuştur. Ülkeler arasında rekabeti sağlamak amacıyla ülkelerin bilgi alanında gelişimleri ekonomi yönünde hızla yaygınlaşmalarına yön vermiştir. E-Ticaretin büyümesi ile geleneksel ticarete yön gösteren taraf olmuştur. Geleneksel ticarete yaşanan en büyük çöküşten zaman ve lokasyon sorununu çözerek küçük ve büyük firmalar ile arasındaki rekabet düzeyini eşitlemesini sağlayarak ülkeler arasındaki sınır çizgilerini ortadan kaldırır ve erişilmesinde güç olan piyasalara ulaşım imkânı sunmaktadır. Elektronik ticaret dünya üzerinde ürün ve hizmet gibi durumların internet kanalı ile satışının yapılması olarak da bilinmektedir (Ergün Zorlubaş, 2012; Türen, U., Gökmen, Y. ve Tokmak, İ., 2011).

### **3.5.3 Mobil ödeme teknikleri**

Ürünler, hizmetler ve hizmet bedel karşılığının belgeleri kablosuz olarak nitelendirilen iletişim teknolojisi desteği ile yapılması durumudur.

Mobil Ödeme Tekniklerindeki bu gelişim durumları dış ticaret finansmanları daha verimli hale getirerek, işlem gücü ve güvenlik artışını arttırarak maliyet açısından düşüş ve dış ticaret potansiyel güçlendirmesi oluşturacağını söyleyebiliriz (Dahlberg, vd., 2008; WEF, 2018).

### **3.5.4 Fin-Tech**

Dış Ticaret ilişkisi ülkelerin aralarında finansman açısından önemli rolü olan finansal sistem ve kuruluşlar, Fin-Tech sisteminin oluşturduğu gelişimler ile veri güvenliğinde artış yapılması uluslararası ticaret alanının gelişimini önemli bir durum haline gelebilir.

Aşağıdaki Çizelge 3.3'de bir ülke üzerinde Fin-Tech ekosisteminin oluşum durumunda ülkenin pazar yapısını, rekabet düzey boyutunu, tüketici davranış

yaklaşımlarını, müşteri deneyim sürecini, fırsatlardan ve tehditlerden oluşan yeni pazarların taleplerini belirmesi söylenebilir (Genç, S. & Küçükçolak, R. A.,2021).

**Çizelge 3.3:** Fin-Tech Ekosisteminde Etkili Olan Faktörler

Başlık	Faktör	Açıklama
Talep	Ülke Pazarının Yapısı	Finansal hizmetlerin sektördeki Fin-Tech durumu
	Rekabet	Fin-Tech endüstri içerisinde yer alan finansal rekabet ortamları
	Tüketici Davranışı	Tüketicilerin Fin-Tech endüstrisine ait düşüncesi
	Müşteri Deneyimi	Müşteri deneyimi sürecine ait avantajlı durumları
	Fırsatlar ve Tehditler	Faaliyetleri içerisinde olduğu durumlarda gerçekleşen fırsat ve tehditler
	Yeni Pazarlar	Finansa hizmet alanında oluşan yeni pazarlar
	Güven ve Güvenlik	Bilgi ve finans durumu hakkında güvenilirlik
Regülasyon	Yeni Regülasyonlar	Finansal açıdan etkileşim gösterecek yeni regülasyonlar
	Faaliyetlerin İzinleri	Ödenekler ve online para durumlarının izni
Sermaye	Kısıtlamalar ve Engeller	Bazı hizmeti sunma durumunda kısıtlama ve engel durumları
	Kamu Fonları ve Devlet Desteği	Kamu kaynaklı destek ve teşvikler
	Bankalar	Bankalar tarafından yapılan yatırım ve finansal desteğin verilmesi
İnsan Kaynağı	Yatırımcılar	Yatırım yapan yatırımcıların arzları
	İş Model Tipi	Gelişen iş teknikleri
	Nitelik, Nicelik ve Maliyet	Yeni personel maliyetleri
	Finansal Kuruluşların Rolü	Mali hizmet alanında personel yetiştirilmesindeki durum
	Üniversitelerin Rolü	Eğitim sektöründe personel yetiştirilmesindeki durum
	Kurum İçi Girişimcilik	Kurumların kendi bünyelerinde ki girişimci fikirlere bakış açısı

**Kaynak:** (<https://bkm.com.tr>)

### 3.5.5 Yönetişim

Yönetişim kavramı, kamu yönetimi çerçevesinde güncel yapılanmalar ile kamu ve özel sektörün, sivil toplum etkeninden de destek alarak, kalitenin artırılması ile

yapılandırma aracı olarak bilinir (Alkin, 2019). Kalkınma raporu olarak da ilk kez Dünya Bankası'nda kalkınma sorunlarına ait nedenleri açıklayacak bir şekilde yayınlanmıştır. Bilgi ve teknoloji üzerindeki gelişimler ile e-yönetişim sürecini oluşturmuştur (Lateef, 2017; Demirel, 2010).

### **3.5.6 Blok zincir**

Ürünler üzerinde verim ve güvenilirlik sağlarken, ticaret üzerinde de ekonomiyi etkiler durumda olan bir teknoloji çeşitlerindedir. Blok zincir ile kayıt sistemlerine ait zeminlerini oluşturan işletmeler, global ticarete tedarik zinciri etkinliğini sağlamakta ve uluslararası ticaret üzerinde kullanımı sağlanan ödeme şekillerine kolaylık sağlamaktadır. Dünya ticareti içerisinde firmaların birbirlerine karşı ekonomik düzeydeki maliyet artışları, güvensizlik gibi durumlar global ticaret içerisinde sorunların çözülmesi adına blok zincir teknoloji açısından destek alındığı söylenebilmektedir (Schwab, 2016).

### **3.5.7 Büyük veri**

Dijitalleşme dönüştürülen veriler, kaydedilen, analiz edilen ve karar analizlerine bir girdinin dâhil edilmesidir. Bu süreç, alınmış iktisadi kararların başarısı ile getirileri arttırmaktadır. Büyük verinin oluşumu, üretim aşamasında kalite ile verimliliği artırır, taşımacılık açısından da ekonomik açıdan düşüş sağlar, enerji tasarrufu yapar, kullanımı sağlanan araçlardaki bakım sürecini hafifletir (Nuroğlu ve Nuroğlu, 2018). İşletmeler piyasa da oluşan talep durumuna istinaden üretim planı yaparak müşteri güvenini kazanır. Veriler ile internet sitesinde yapılan gezintiler, arama kayıtları, e-postalara girişler, sosyal medya üzerindeki bağlantılar, reklam erişimleri gibi birçok alanda analizin sağlanması gibi önemli kontrollerin sağlanmasını sağlamaktadır (Ford, 2018).

### **3.5.8 Yapay zekâ ve makine öğrenilmesi**

Bu alanda, piyasa üzerinde iyi analiz sağlama, üretim ve ticari faaliyet alanlarında verimlilik artışını sağlar. Dış ticaret üzerinde nakliye noktalarının optimize haline getirilmesi, limanlarda gemi, araç trafik kontrollerinin yönetimi, e-ticarete diller arası çeviri, envanter yönetimi gibi uygulamaları mevcuttur.

Yapay Zekâ ile küresel boyutta büyük değişimlere ışık açmaktadır. Yapılacak uygulamalar ile karar verme zamanlarında insanların analiz ederek mümkün

olmayacak büyüklüğü olan veri grubundan oluşacak ve ticari alanda önemi yüksek bir bilgi alanına çekilmesidir (Schwab ve Davis, 2019).

### **3.5.9 Üç boyutlu (3D) yazıcılarla baskı**

Yeni teknoloji sistemi ile en etkin durumlardan 3D yazıcı sistemi ile gerçekleşmesi sağlanan baskı türüdür. Fiziki olarak uluslararası ticaret hacim oranında yaratacağı gelişim ve değişimler beklentinin üstünde bir şekilde iş gücünün azalması, ithalat ihtiyacı azaltılması ve daha ekonomik üretimi uygun hale getirerek üç boyutlu yazıcılar ile yapılacak baskılar, üretim ve ticarete anlayış şeklini değiştirmektedir (Schwab, 2016).

## **3.6 Lojistiğin Ekonomi Üzerindeki Etkileri**

Lojistik faaliyet faktörlerinin ekonomik büyümeye olumlu etkileri mevcuttur. Ülkelerin ekonomik boyutunu arttırmada dış ticaret katkı sağlarken ihracatında önemini unutmamak gerekmektedir. Ülkeye girdi sağlayan döviz, ekonomiye olumlu yönde etki sağlamakta ve önem arz etmektedir. Döviz girdi ülke ekonomisinde cari açığın kapatılmasına ve ülkenin büyümesine katkı sağlamaktadır. İhracat getirisinin yeterli ve iyi düzeyde olması sürdürülebilirlik ve ülkelerde katma değer oran, ürün ihraç etmesi, ürün-pazar çeşitliliklerinin çoğaltılmasına etkindir.

Lojistik sektörünün gündeminde olan bir diğer konu ise Dijitalleşme ve Endüstri 4.0 dır. Hizmet hızına, kalitesine ve karlılık oranına verimlilik katarak katkı sağlayan diğer türler ise Otomasyon ve Robot Teknolojileridir (Duran ve Türkoğlu, 2019: 89)

Son dönemlerde uluslararası ticaret süreçlerinde lojistik sektörünün önem düzeyinin arttığını görmekteyiz. Lojistik faaliyetlerinin ekonomik kalkınma ve büyüyen ilerleme önemi gittikçe artış göstererek olumlu etkileri mevcuttur.

Ekonominin büyüme süreci lojistik sektörünün gelişmesinde de etken göstermektedir. Lojistik sektörünün gelişerek yeni istihdam alanı sağlayarak ekonomik kaynağı olması ve yatırım olanaklarının pozitif yönde etkilenecek ticaret hacim oranında artış ile ülke ekonomisine de destek sağlamıştır.

Lojistiğin sistemselsel olarak doğru işlenmesinde, gelişmesinde alt yapı durumunun daha fazla önem kazanacağı belirlenmiştir. Lojistik hizmetlerinin gelişiminde

öncelikli limanların, demiryolunun, karayolunun alt yapılarının gelişmesidir (Gözüaçık, 2013:75).

### **3.7 Uluslararası Ticaret ve Lojistik İlişkisi**

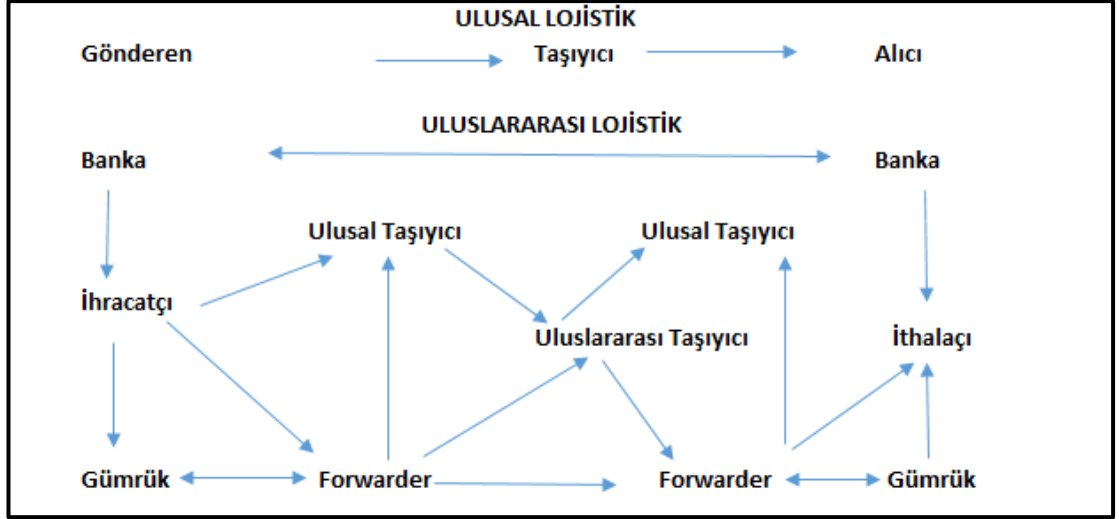
Lojistik alanı birçok ülkede hızla değişiklik ve gelişim gösteren sektörler arasındadır. Küreselleşme sürecine paralel olarak dünya üzerinde ticaret hacim oranlarının sıklıkla artış göstermesi, belirtilen zaman içerisinde talep edilen malların tüketicilere ulaşım sağlaması, depolanması, taşınması ve dağıtım merkezlerinin yönetimi gibi durumların ticari faaliyet alanlarında artan önem ile ekonomik büyüme ve globalleşme sürecinin de hızlanmasında lojistiğin önemi yüksektir.

Ülkelerarası 1980 yılı sonrası serbest ticaret uygulamaları ile beraber ticaret hacminde yükseliş gözlemlenmiş ve ülkelerin ticaret ile birbirine bağlı duruma geldiği görülmüş. Dönem içerisinde ulaşım ve bilgi teknolojilerinde gelişimle ülkeler arasında ticari ilişkinin artış göstermesiyle ticaret yollarının büyümesi sağlanmıştır.

Lojistik, tarafından talep edilen malların üretim noktasından tüketim noktasına kadar geçen zaman içerisindeki hizmet durumunu kapsamaması, lojistik ile dış ticaret arasındaki gelişimlerin yakından ilişkili olduğu varsayılmaktadır. Bu çerçevede içerisinde globalleşme sürecinin hızla artması ve dünya ticaretinin artması ile birlikte küreselleşen lojistik sektörünün de buna benzer bir gelişme gösterdiği görülmüştür.

Türkiye'nin GSYİH' sının 2013 ve 2017 yılları arasında 27 AB ülkesinin yanı sıra Doğu Avrupa ve BDT ülkelerinin ortalamasından daha hızlı büyüdüğü görülmektedir. Toplam Global GSYİH'nın %10-15'i lojistik sektörü tarafından elde edilmektedir ve bu da onu Türkiye ekonomisi için önemli bir oyuncu haline getirmektedir (TÜİK, 2014).

Coğrafi konum avantajı ve tarihi gelişimi sebebiyle Türkiye önemli bir ticaret ve lojistik noktasıdır. Türkiye'nin ihracatı ve ithalatı adına avantajlı bir ortak durumuna getirmektedir. Türkiye'nin ana ihracat ve ithalat ortakları vardır. Bunlar; Almanya, İtalya, Rusya, Irak ve İngiltere ana ihracat ortağı, Çin, Almanya, İtalya, Rusya ve ABD ithalat ortağıdır. Türkiye hızla büyüme oranını devam ettirir ise ilerleyen dönemlerde uluslararası ticarete lojistik merkezi potansiyel duruma gelecektir.



**Şekil 3.1:** Lojistik Yönetiminde Ulusal ve Uluslararası Süreçler

**Kaynak:** (Kaçmaz, 2014: 51)

Son yıllarda, dış ticaret ve lojistik arasındaki ilişki giderek daha yakın hale gelmiştir ve lojistik dış ticaretin dolaşımında giderek daha önemli bir rol oynamaktadır. Lojistik ve dış ticaret arasındaki ilişki üzerine yapılan çalışmalardan elde edilen bazı sonuçlar aşağıda yer almaktadır (Hummels, 2007).

- Lojistik verimliliğinin artmasının ithalat ve ihracatın büyümesini teşvik edeceğine inanılmaktadır.
- Lojistik altyapısının iyileştirilmesinin Avustralya uluslararası ticaretini doğrudan iyileştiremediğini, uluslararası ticaretin gelişmesinin ise yerel lojistik altyapısının inşasını teşvik edebileceği bulunmuştur.
- Düşük gelirli ülkelerde uluslararası ticaret ve LPI arasındaki ilişkiyi analiz etmiş, tarife ve tarife dışı engellerin hala uluslararası ticaretin önündeki en büyük engeller olduğu bulunmuştur.
- Ticareti kolaylaştırma tesislerindeki iyileşmenin Orta Asya ülkelerinde karmaşık, yüksek teknoloji ürünlerinin ticaret akışını önemli ölçüde artırabildiği keşfedilmiştir.
- Lojistik maliyetin düşürülmesinin ithalat ve ihracatta önemli bir artışa sahip olduğu bulunmuştur.

1980’li yıllarından başından itibaren bilgi teknolojisindeki hızlı gelişme, lojistik alanında da önemi yüksek değişiklikler oluşturmuştur. Kargo gemileri, kargo uçakları, demiryolu taşımacılığındaki gelişimler, vinç araçları, GPS şebeke sistemi

ile donanımı sağlanmış son teknoloji yk kamyonları, konteynerler ve barkod sistemi kapasitesi büyük depolarda kurulumu sağlanmıştır. Bu sistemsel teknolojilerle birlikte lojistik, internet üzerinden de kontrol sağlanabilir hale gelmiştir.

1990'lı yıllarda, serbest piyasa ekonomisini destekleyen, dış ticareti engelleyecek kısıtlamaları ve gümrük tarifelerindeki indirimleri kaldıran siyasi kararla ticaretin ivmesi hızlanmıştır. Lojistik endüstrisinin Sovyetler Birliği'ndeki kş ile DT kurulumu, Çin 2001 yılı içerisinde DT'ye ye olarak AB yelerinin ortak para birimine (Euro) geçerek sendikanın yirmi yedi yesi olmasıyla daha da ivme kazanmıştır (Gümüş, 2013: 307).



## **4. LOJİSTİK PERFORMANSIN TÜRK DIŞ TİCARETİNE ETKİSİ**

Türkiye'de Uluslararası Ticaretin Gelişimi, Türkiye'nin Ülkeler Arasındaki Ticaret Menzili, Türkiye'de Lojistiğin İyileştirilmesine Yönelik Altyapı Çalışmaları, Türkiye'de Lojistik Performans Endeksi, Türkiye'nin Taşımacılık Türlerine Göre Lojistik Sektörünün Dış Ticaretteki Payı, Türkiye'nin Lojistik Sektörüne Ait Güçlü ve Zayıf Yönleri (SWOT Analizi) yapılmıştır.

### **4.1 Türkiye'nin Uluslararası Ticaret ve Lojistik İlişisine Yönelik Literatür Taraması**

Ülkeler uluslararası ticaret alanında ekonomik ile rekabet boyutunda gelişim ve üstünlük göstererek açılmalarında lojistik sektörü önemli bir faktördür. Lojistik sektörü ürünlerin başlangıç noktasından varış noktasına kadar bilgi akışını çok geniş bir ağ ile ilerleten süreci kapsamaktadır. Lojistik ve Dış Ticaretin gelişim sürecinde birbirleri ile bağlantılı ve etkin rolleri mevcuttur.

Torun ve Çetinoğlu (2020), tarafından yapılan “ Uluslararası Ticaret İçin Altyapı Kalitesinin Lojistik Performans Üzerindeki Etkilerinin Analizi” çalışmalarında lojistik performans endeksine alt yapı kalitesinin sağladığı etkiler incelenmiştir. 160 ülke arasında yapılan analiz diğer ülke gruplarına ait altyapı olanaklarının ortalamalarını karşılaştırmak adına istatistiksel teknikler uygulamışlardır. Uygulanan testlerin sonuçlarına göre, diğer ülke gruplarına ait farklı altyapı durumlarının lojistik performans endeks ortalaması, her ülke adına istatistiksel olarak eşit durumda olmadığı varsayımına varılmıştır.

Beşir (2021), tarafından yapılan “ Türkiye’de Lojistik sektörünün Dış ticarete Etkisi” çalışmasında Türkiye’de lojistik sektörüne ait uluslararası ticaret üzerinde yansıttığı etkiler ve gelişimler incelenmekte ve bahsedilmektedir. Ocak 2000-Aralık 2019 yılları arası aylık veri incelemeleri ile Türkiye’nin lojistik ve dış ticaret sektöründe taşımacılık şekillerinin sanayi üretim endeksine uygunluğu VAR modeli ile Varyans ayrıştırması ve etki-tepki analizleri ile incelenmiştir. Analizin başlangıç aşamalarında TUIK veri tabanından kullanılarak analiz yapılmış. ADF, PP VE KPSS testleri

uygulanarak değişkenlerin durağanlıkları test edilmiştir. İncelemenin sonucuna göre lojistik taşımacılık türlerinin tamamı sanayi üretim endeksine uygunluğu sonucuna varılmıştır. Değişkenlerdeki dış ticaret, demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu taşımacılık türlerinin endekslere pozitif tepki vermiştir. Varyans Ayırıştırması sonucuna göre belirtilen taşımacılık türlerinin verilen diğer şokta ikinci en büyük açıklayıcılık payına sahip değişken dış ticaret olduğu sonucunu çıkarmıştır.

Acar Özgün (2021), tarafından yapılan “Lojistik Sektörü Performansı Ve Dış Ticaret İlişkisi” çalışmasında düşük, orta gelirli ve OECD ülkelerinde dış ticarete olan lojistik performanslarının etkisi incelenmektedir. Dünya Bankası tarafından oluşturulan Lojistik Performans İndeksi ‘ne ilişkin 2007-2018 yılları arası verileri ve statik veri analizi yöntemi kullanılarak kullanılan lojistik performansının ihracat ve ithalat hacmi üzerindeki etkisine ait araştırma yapılmıştır. Çalışma içerisinde elde edilen sonuç düşük, orta gelirli ve OECD ülkelerinde lojistik performansının ihracatı olumlu yönde etkileyen sonuçlara varılmıştır. Sonuca istinaden iki ülke grubunun da ithalatı etkilemediği sonucu çıkarılmıştır.

Kaplan (2019), tarafından yapılan “ Türkiye’de Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Üzerinde Etkileri: Otomotiv Endüstrisi Örneği” çalışmasında Türkiye’nin jeopolitik konumunun önemine vurgu yapılarak, otomotiv sektörünün lojistiğin ve dış ticaretin etkileşimiyle dış ticaret hacmine sağladığı katkıları inceleyen bir araştırma yapılmıştır. Ülkemizde hızla gelişen otomotiv endüstrisi sektörlerin başında geldiği belirtilmiş, sektörel kıyaslamalar yapıldığında en fazla AR-GE harcamasının yapıldığı alan olduğu saptanmıştır.

Filiz (2020), tarafından yapılan “ Çin’in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye’nin Konumu Üzerine Bir İnceleme” çalışmasında Doğu ve Batı toplumları birbirlerine zamanla önemini yitirmesiyle ortada olan olumlu ekonomik performanslara rağmen ülkenin büyüme oranlarında son zamanlarda düşüş olması ile birlikte ABD ile yaşanan ticaret savaşı olarak bilinen ekonomik tedbirler ile önemli bir etkiye sahip olduğu belirtilmiştir. Bu durum ile birlikte süreçten kurtulmak adına Çin, Tek Kuşak Tek Yol Projesini dünya ekonomisine tanıtmıştır. Bu çalışma üzerinde İpek Yolunun tekrar yenilenme aktif hale getirme projesi olarak bilinen Tek Kuşak Tek Yol Projesinde ülkemizin alanı incelenerek olumlu ve olumsuz yönlerinin değerlendirmesi oluşturulmuştur. Ülkemizin üç kıtanın zamandan fayda sağlayıp ticaret hedef noktası projeye ait önemi yüksek parçasını belirlemektedir. Son

zamanlar da yapılan alt yapı çalışma ve yatırımları ile Türkiye, konum durumunu daha sağlam hale getirdiği tespit edilmiştir. İpek Yolu halen eski dönemlerdeki gibi ülkelerin gelişiminde, refah düzeylerinin artışında ve bağlantıların artmasında fırsat olduğu bildirilmektedir. Proje kazanç sağlamak amaçlı görülse de araştırmacıların Çin'in siyasi ve ekonomik alanda etkileşim yaratması bildirilmektedir. Sonuç olarak Türkiye'nin tek taraflı şekilde Çin'e bağımlı olma konusunda dikkatli olması gerekmektedir.

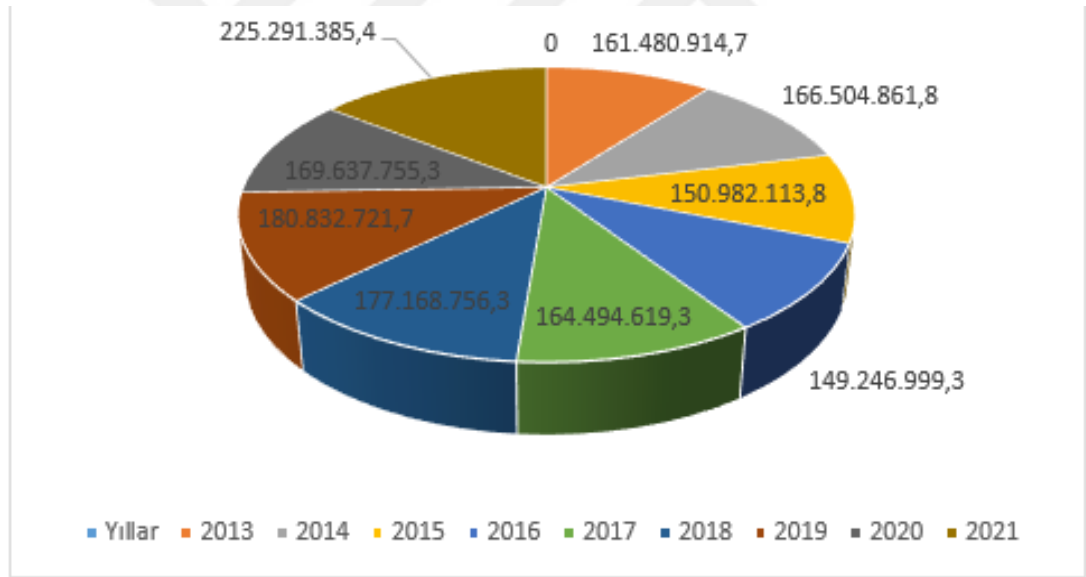
Akyıldız (2004), tarafından yapılan "Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye'deki Kullanım Biçimleri" çalışmasında Türkiye'nin üretim faaliyetini sürdüren firmaların nasıl izlenim sergilediğini, lojistiği dış kaynak olarak nasıl uyguladıkları, lojistik fonksiyonların hizmet sağlayıcı tedarikçi firmalar ile nasıl iletildiğini ve gelecek dönemlerde lojistiğin dış kaynak olarak düzeyinin ne durumda olacağını incelemektedir. Çalışma içerisinde Ankara'da olan Türkiye Odalar ve Borsalar birliği içerisinde 800 üretim firması ile anket çalışması yapılmış 125 anket formu dönüşü sağlanmıştır. Toplanan veriler ile tamamlayıcı ve parametrik olmayan istatistik teknik ile analizi yapılmıştır. Sonuca göre en yüksek dış kaynak ile karşılanarak lojistik hizmetlerin nakliyat ve gümrük işlemleri ile olduğu görülmüştür. Lojistikte dış kaynak kullanım oranı %75 olarak lojistik ortaklıklara bağlı sonucun en alt düzeyde olduğu belirtilmiştir. Gelecek dönemlerde taşımacılık ve gümrük işlemleri hariç kalan tüm lojistik fonksiyon işlemlerinin dış kaynaklar üzerinden karşılama düzeyinde artış göstereceği beklenilmektedir. Araştırmalara göre Türk şirketlerinin büyük bir kısmı, lojistik sektörünün halen nakliye, depolama, stok kontrol ve sipariş sürecini takip etmekte olan süreç ile bildiğini belirtmektedir. Anketi cevaplayan şirketlerin büyük bir bölümü %77 oranla lojistik sektörüne bağlı hizmetlerin dış kaynak üzerinden karşılandığını belirtmekle birlikte, şirketlerin bazıları dış kaynak kullanımını stratejik olarak belirlediği iş birlik süreçlerini zayıf durumda olan ortaklık sözleşmeleri ile belirlemiştir. Diğer sonuçlar ise en fazla karşılanan kaynakların nakliyenin %89, gümrük işlemlerinin %61, yüksek oranda maliyet sağlanması gereken depolama faaliyetinin %20 oranında olduğu yansıtılmıştır. Düzenli yapılan çalışmalar ve araştırmalar ile değişecek durumların takibini sağlayarak istenilen amaçların gerçekleşmesine büyük katkı sağlayacaktır.

Aksulu (2007), tarafından yapılan "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi Ve Sorunları" çalışmasında Türkiye topraklarında taşımacılık sektörü hızla yayılarak

nakliyecilik kavramı hızla gelişerek yeni istihdam olanakları sağladığını görmekteyiz. Son dönemlerde denizyolu ve karayolu taşımacılığının Türkiye’de önem kazandığını bununla birlikte limanlar üzerinde yeni düzenlemelerin yapıldığı gösterilmiştir. Türkiye’de sektörün yeni oluşmasıyla beraberinde getirdiği eksiklikler ve sorunlar ön plandadır. Bu çalışma üzerinde Türkiye’de lojistik sektörüne ait gelişimler, sorunlar ve çözüm öneri kaynakları incelenmiştir. Lojistik sektöründe oluşacak değişikliklere, teknolojilere, yeniliklere ayak uyduracak Türkiye’deki firmalar küreselleşme ile birlikte oluşan etkileri yabancı firmalarla ortaklık kurarak kendilerine güçlü bir yön oluşturacak ve bu şekilde bütünleşmeyle sağlanan fırsatlardan yararlanarak değer sürecinde büyüyeceklerdir.

#### 4.2 Türkiye’de Uluslararası Ticaretin Gelişimi

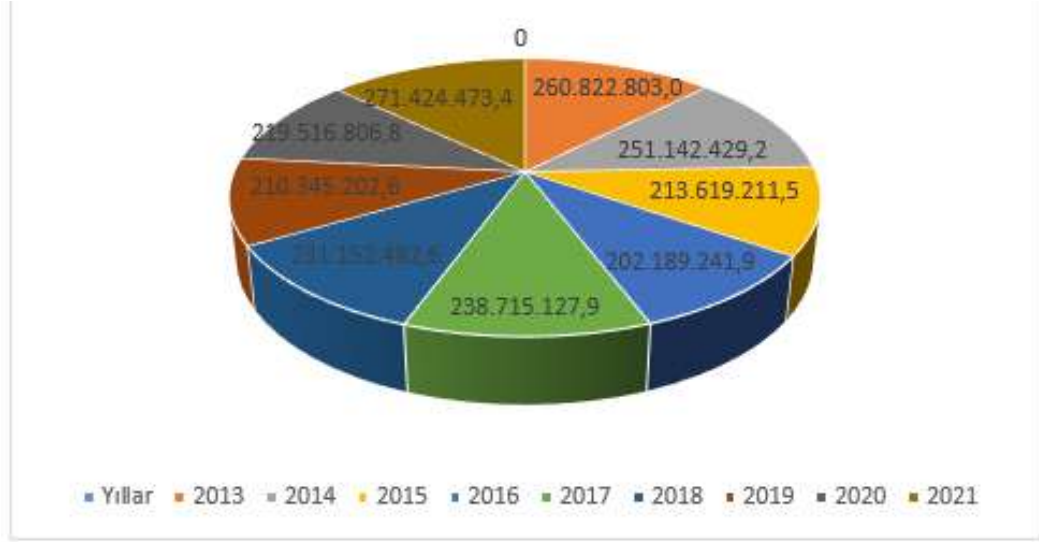
Türkiye’nin TÜİK verilerine göre; 2013-2021 yılları arasında İthalat ve İhracatın değişim verileri genel ticaret sistemine göre gösterilmiştir.



Şekil 4.1: 2013-2021 Yılları Arası İhracat Verileri

Kaynak: TÜİK, 2021

Şekil 4.1 üzerinde, Türkiye’nin 2013-2021 yılları arasında İhracatının belli periyotlar ile iniş ve çıkış yapıldığı görülmektedir. Ancak 2021 yılına doğru ivme yükselterek en üst değer seviyesini görmüş ve 225,3 milyar dolar rakamlarına ulaşmıştır.

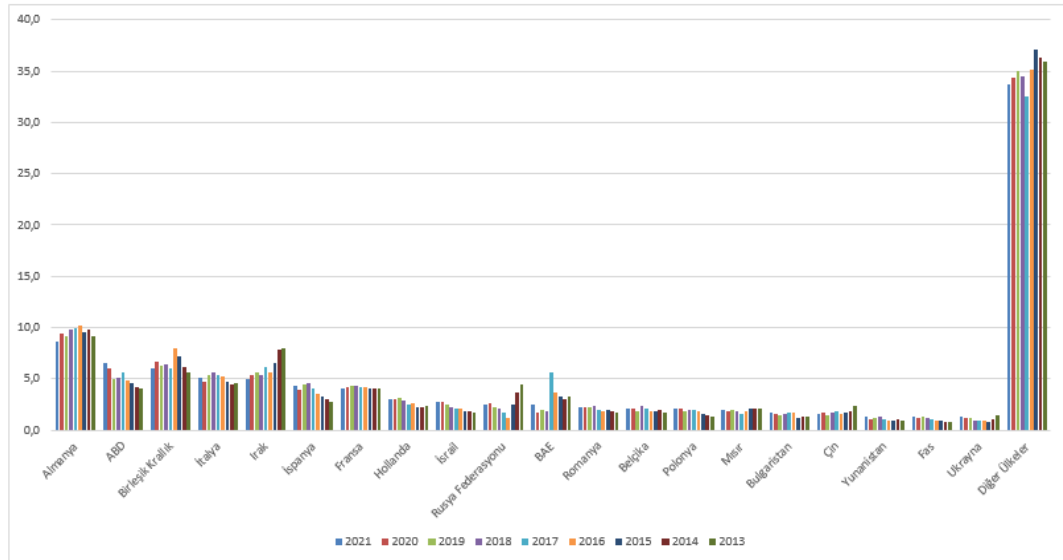


**Şekil 4.2:** 2013-2021 Yılları Arası İthalat Verileri

**Kaynak:** (TÜİK, 2021)

Şekil 4.2 üzerinde, Türkiye'nin 2013-2021 yılları arasında İthalatının yıllar içerisinde birbirine yakın rakamlar oluşturduğu görülmektedir. Ancak 2021 yılına doğru farkı biraz arttırarak yıllar içerisinde en üst değer seviyesini görmüş ve 271,5 milyar dolar rakamlarına ulaşmıştır.

#### 4.2.1 Ülkeler bazında gelişimi

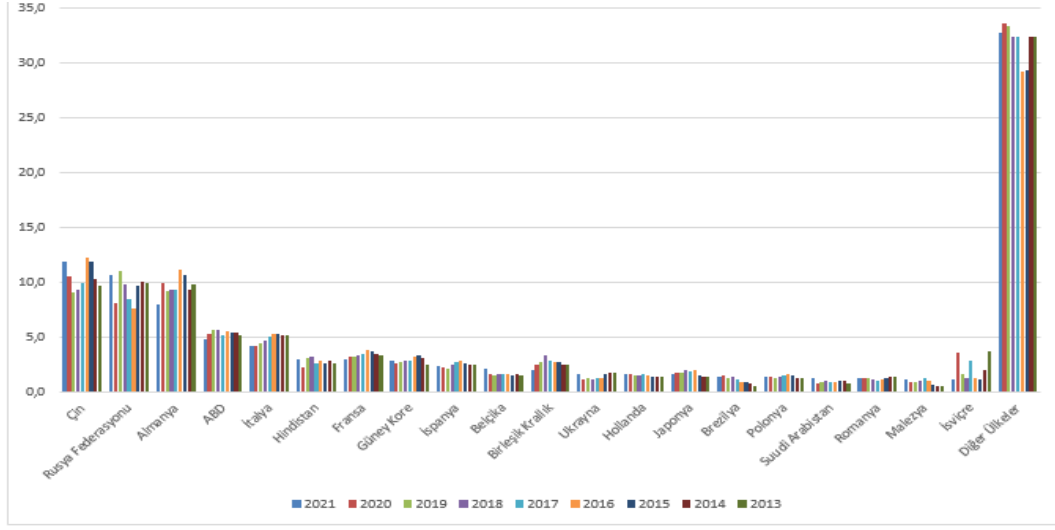


**Şekil 4.3:** 2013-2021 Yılları Arası Ülkeler Bazında İhracat Yüzdeleri Dağılımı

**Kaynak:** (TÜİK, 2021)

Şekil 4.3 verilerinde ihracatın yüzdeleri dağılımını en yüksek oranlara sahip ilk 20 ülke arasında Almanya'nın ilk sıralarda olduğu görülmektedir. Yılların değişimi ile Birleşik Krallık ve Irak ülkeleri sıralamayı takip ederek geride kendilerine en yakın

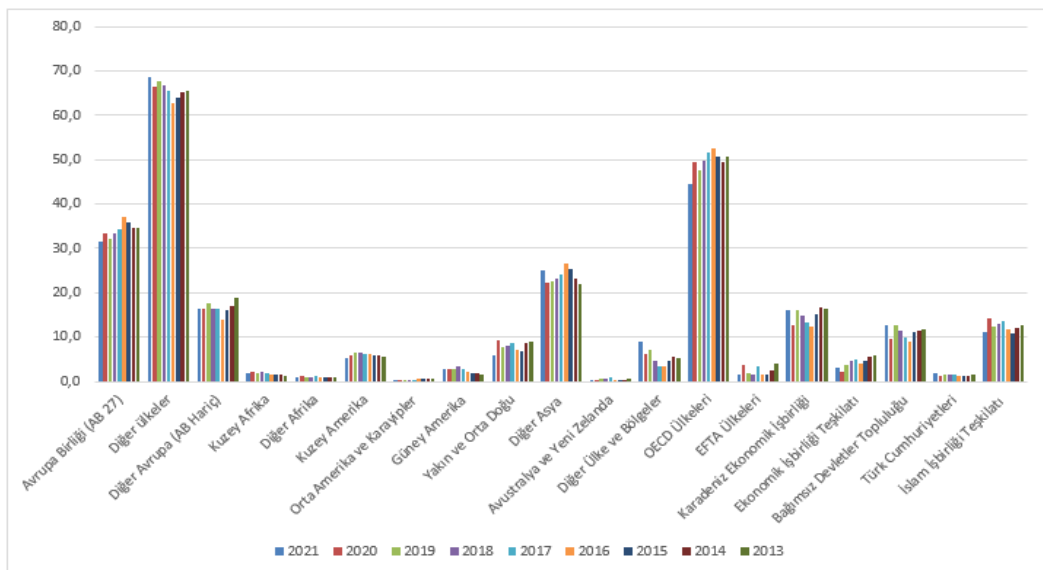
ABD ülkesini bırakmıştır. Dönemler arasında diğer ülkelerin seviyelerinin birbirileri ile yakın oranda dağılımları mevcuttur.



**Şekil 4.4:** 2013-2021 Yılları Arası Ülkeler Bazında İthalat Yüzdeleri Dağılımı  
Kaynak: (TÜİK, 2021)

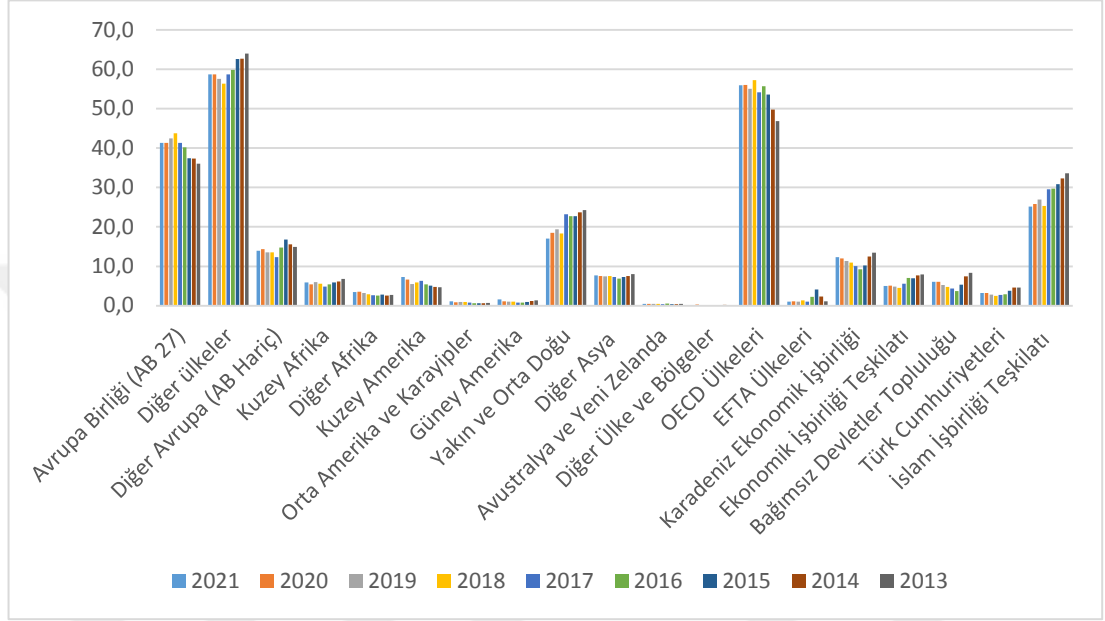
Grafik 4.4 verilerinde ithalatın yüzdeleri dağılımını en yüksek oranlara sahip ilk 20 ülke arasında Çin ülkesinin ilk sıralarda olduğu görülmektedir. Yılların değişimi ile Rusya ve Almanya ülkeleri sıralamayı takip ederek geride kendilerine en yakın ABD ülkesini bırakmıştır. Dönemler arasında diğer ülkelerin seviyelerinin birbirileri ile yakın oranda dağılımları mevcuttur.

#### 4.2.2 Bölgeler bazında gelişimi



**Şekil 4.5:** 2013-2021 Yılları Arası Bölgeler Bazında İthalat Yüzdeleri Dağılımı  
Kaynak: (TÜİK, 2021)

Şekil 4.5 verilerinde ithalatın yüzdelerik dağılımını en yüksek oranlara sahip ilk 19 ülke arasında OECD Ülkeleri ve Avrupa Birliği ülkelerinin ilk sıralarda olduğu görülmektedir. Yılların değişimi ile Diğer Asya ve Diğer Avrupa ülkeleri sıralamayı takip ederek geride kendilerine en yakın Karadeniz Ekonomik İşbirliğini bırakmıştır. Dönemler arasında diğer ülkelerin seviyelerinin birbirileri ile yakın oranda dağılımları mevcuttur.

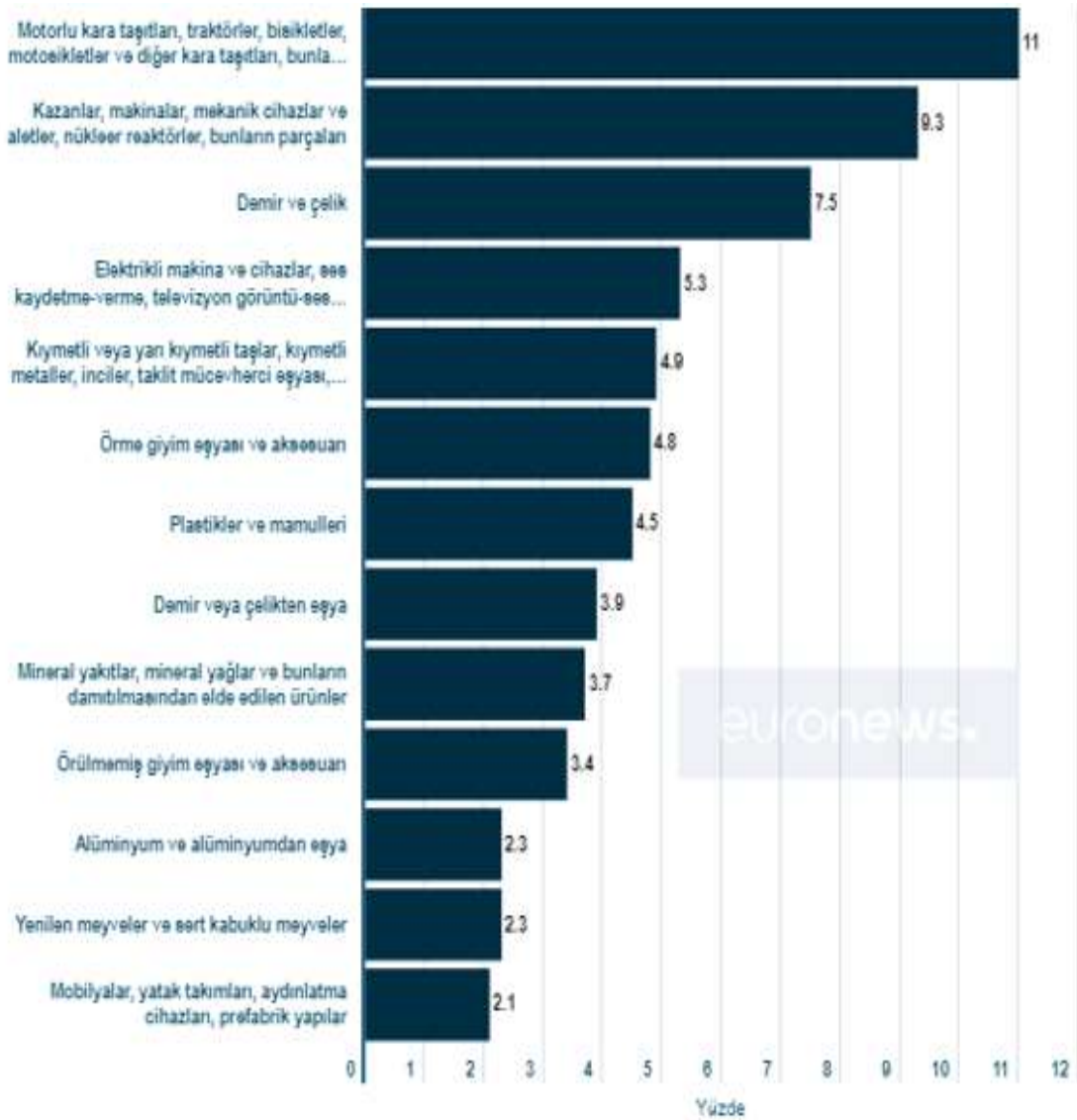


**Şekil 4.6:** 2013-2021 Yılları Arası Bölgeler Bazında İhracat Yüzdelerik Dağılımı

**Kaynak:** (TÜİK, 2021)

Şekil 4.6 verilerinde ihracatın yüzdelerik dağılımını en yüksek oranlara sahip ilk 19 ülke arasında OECD Ülkeleri ve Avrupa Birliği ülkelerinin ilk sıralarda olduğu görülmektedir. Yılların değişimi ile Diğer Asya ve Diğer Avrupa ülkeleri sıralamayı takip ederek geride kendilerine en yakın Karadeniz Ekonomik İşbirliğini bırakmıştır. Dönemler arasında diğer ülkelerin seviyelerinin birbirileri ile yakın oranda dağılımları mevcuttur.

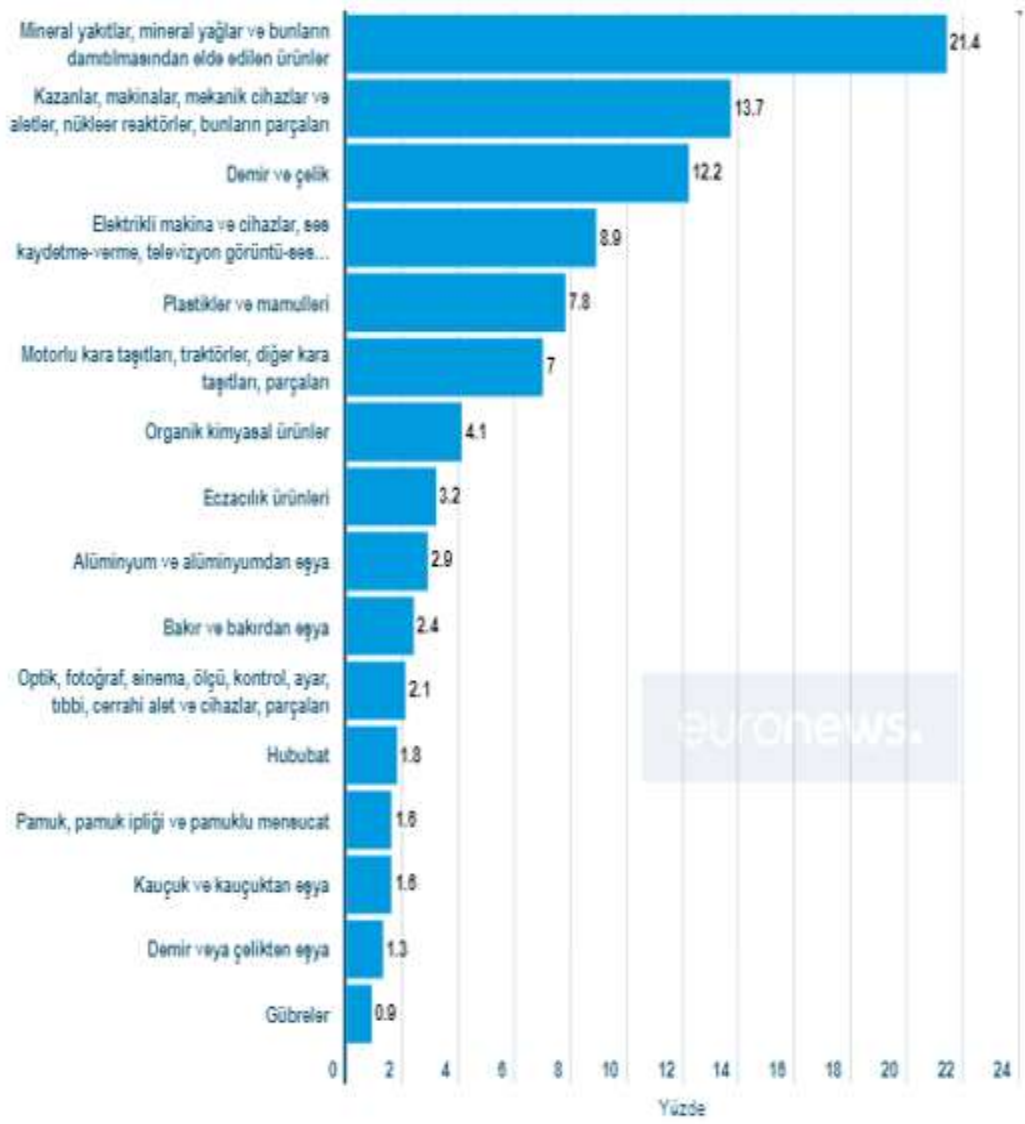
### 4.2.3 Fasillara Göre Gelişimi



**Şekil 4.7:** Türkiye'nin En Çok İhracat Yaptığı Fasılların Oranı

**Kaynak:** (TÜİK, 2021)

Türkiye'nin en fazla ihraç ettiği fasıl ürünlerine bakıldığında ise; İhracat fasılları incelendiğinde Türkiye, en fazla motorlu kara taşıtları ve parçalarını ihraç etmektedir. Güncel dönem 2021 yılı incelendiğinde ihracatın gerçekleşen %11 oranı motorlu kara taşıtları fasılların arasında olmuştur. Demir-çelik ürünleri % 7,5 ile 3.sırada yerini almıştır. %5,3 orana sahip fasıllar ise elektrikli makineler, cihazlar, ses kaydetme cihazları, televizyon cihazları ve parçalarıdır.



**Şekil 4.8:** Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı Fasılların Oranı

**Kaynak:** (TÜİK, 2021)

Türkiye'nin en fazla ithal ettiği fasıl ürünlerine bakıldığında ise; ilk sırada % 21,4 oran ile mineral yakıt ve yağlar yer almaktadır. İlk sırayı peşinden takip eden ürünler ise % 13,7 oran ile kazanlar, makineler, mekanik cihazlar, %12,2 oran ile demir ve çelik ürünleri üçüncü sırada yer almaktadır.

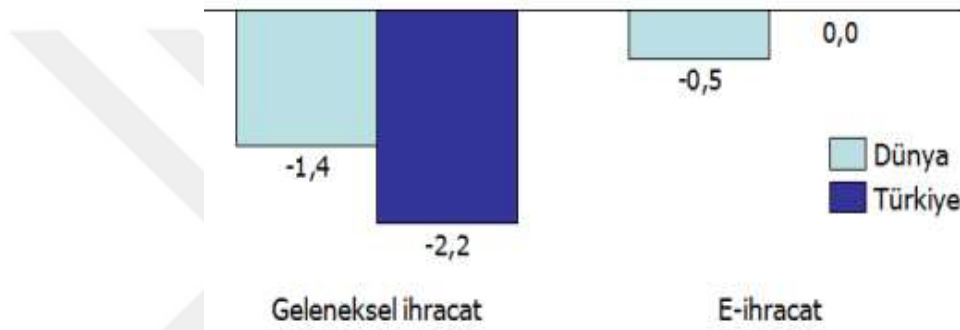
### 4.3 Türkiye'nin Ülkeler Arasındaki İhracat Menzili

E-ihracat, mesafelerden oluşan dezavantajları azaltması bazı durumlar da ise mesafeyi yok saymasıdır. Bu etkili durumu ölçmek adına çekim modeli ile işlem yapılabilir. Çekim modelinin faktörlerini sıraladığımızda; coğrafi uzaklıklar, gümrük vergileri, döviz kuru değişiklikleri ve milli gelir gibi faktörlere sahiptir ve iki ülke ile

arasında olan ticareti etkileyen halini ölçen bir regresyon analizidir. Bu çekim modelini Türkiye üzerinde uyguladığımızda ise bazı dünya ülkelerine Türkiye'nin ihracat potansiyelinin altında olduğu görülmektedir.

Günümüzde aynı yollarla ilerleyen alışılmışın dışında olmayan ihracatın çekim modeli analizinde incelendiğinde, ekonomilerin büyüklüğü ve serbest ticaret anlaşması olması veya olmaması ayrı olarak iki ülke arasında olan mesafenin artış göstermesi o iki ülke arasında ticarete olumsuz sonuçlar yansıttığı görülmektedir.

E-ticaret ile yapılan ihracat incelendiğinde mesafenin ticaret hacim oranına olumsuz etkilerinin azaldığı görülmektedir.

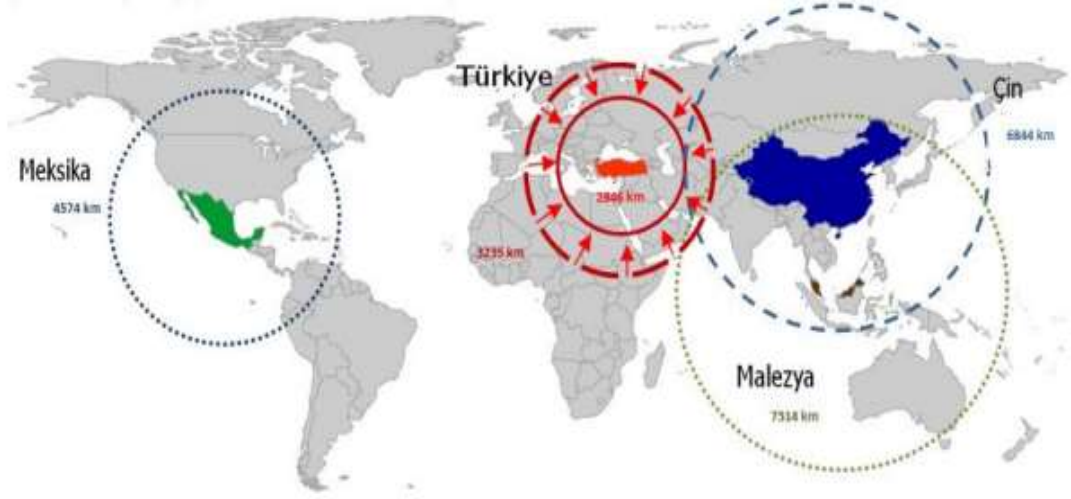


**Şekil 4.9:** Mesafeler Arasında %1'lik Artıştaki İhracat Etkisi

**Kaynak:** PayPal

Çekim modeli ile yapılan hesaplamalar sonucunda dünya geneli üzerinde geleneksel yollar ile olan ticarete Şekil'4.9 da belirtildiği gibi iki ülke arasında mesafe %1'lik artışın ihracat hacmine %1,4'lük bir azalış ile etkisi sonucudur. Bu durumla beraber internetten yapılıyor olan ihracat %1'lik yükseliş ile %0,5'lik bir oran azalışına sebep olmaktadır. İlgili etkinin ülkemiz adına daha fazla etkilidir.

Ülkemizin ihracat durumu aralık artışıyla dünya geneline oranla hassas durumdadır. Artacak %1'lik aralık yükselişi ile Türkiye'nin ihracatını % 2,2 azaltmaktadır. Bu duruma karşın e-ticaret ile yapılan ihracatın aralık yükselişinin ticaret hacim oranına önemli bir etkisi sağlamadığı sonucuna varılmaktadır.



**Şekil 4.10:** Türkiye'nin ve Bazı Ülkelerin İhracat Menzilleri

**Kaynak:** TEPAV

Türkiye'nin İhracat menzilinın düşük oranda olması, genelde komşu ülkeler ve bölgeler ile ticaret yapıyor olmasından dolayıdır. Karşılığması yapılan ülkelerin uluslararası ticaret yaptığı görülmektedir. İhracat menzilin artmasına, E-ticaretin mesafe artışı ile kaynaklandığı olumsuz etkileri zayıflatmasıdır. Türkiye'nin e-ihracatının %75 oranını oluşturan ilk 10 Pazar ihracatının menzil oranı 4308 km'dir. Çıkan bu kilometre oranı ihracat menzilinde %65'lik bir artış göstermektedir.



**Şekil 4.11:** Türkiye'de Geleneksel İhracatın İlk 10 Pazar Payındaki Uzaklıklar

**Kaynak:** TEPAV

Yükseliş gösteren ekonomi piyasalarının, e-ihracat ile tüketime ait büyük oranda olduğu ülkeler arası olan ülkelere ihracat oranını arttırmaktadır. Şirketlerin e-ihracat ile büyüyen ülkelere örnek olarak; Güney Kore, Brezilya ve Meksika gösterilebilir.

Bu ülkelerin yıllık ortalamasına bakıldığında %50 yükselişle ABD’de e-ticaret sistemlerinde en fazla talep artış oranını görülmüştür. Ülkemizde bulunan firmaların erişimde zorlandığı okyanus aşırı ülkelerin pazarlarına erişebilmesi e-ihracat ile daha kolay hale gelecektir (<https://www.tepav.org.tr/>).

**Çizelge 4.1:** Türkiye’de En Fazla İhracat Yapılan İlk 10 Ülke (2021)

Ülke	Yıl			Değişim Oranı (%)
	2019	2020	2021	
Almanya	16.617	15.979	19.325	20,9
ABD	8.971	10.183	14.726	44,6
İngiltere	11.279	11.236	13.708	22,0
Irak	10.223	9.142	11.139	21,8
İtalya	9.753	8.083	11.480	42,0
Fransa	7.946	7.195	9.121	26,8
İspanya	8.139	6.683	9.630	44,1
İsrail	4.464	4.704	6.360	35,2
Mısır	3.509	3.136	4.523	44,2
Hollanda	5.762	5.195	6.772	30,3

**Kaynak:** (Ticaret Bakanlığı, 2021)

Türkiye’nin ihracat menzili durumu küçülmeye gitse dahi bu durum diğer ülkeleri ile olan ticaret alanının değerlendirmeye alındığı anlamında değildir. Çekim model çalışmalarıyla İngiltere, İsviçre ve Türkiye ülkelerinin gelişen Avrupa ekonomisine olan ihracatın potansiyel seviyesinden daha fazla olması ve bununla birlikte komşu ülkelerle olan ihracatın potansiyel seviyesinin altında kaldığı gözlemlenmektedir.

İstanbul Ticaret Odası, 27.09.2021 tarihli yayında Ticaret Bakanlığı’nın Uzak Ülke Stratejisi ile ihracatın menzilini arttıracaklarını, hedef 15 ülke ile ihracatçıların Uzak Doğu ve Latin Amerika’ya açılması öngörüldüğü yayımlamıştır.

**Çizelge 4.2:** Türkiye’nin 18 Hedef Ülkeye İhracatı

Milyon\$	2020	2021	Değişim (%)
<b>ABD</b>	8,859	12,845	45
<b>Avustralya</b>	688	911	32,8
<b>Brezilya</b>	561	996	77,4
<b>Çin</b>	2,563	3,348	26,2
<b>Endonezya</b>	217	281	29,3
<b>Filipinler</b>	88	103	16,5
<b>Güney Afrika</b>	555	833	50,2
<b>Güney Kore</b>	465	586	25,9

**Çizelge 4.2:** (Devamı) Türkiye'nin 18 Hedef Ülkeye İhracatı

Milyon\$	2020	2021	Değişim (%)
<b>Hindistan</b>	895	1,203	34,4
<b>Japonya</b>	423	536	26,8
<b>Kanada</b>	942	1,582	67,8
<b>Malezya</b>	377	420	11,4
<b>Meksika</b>	486	756	55,5
<b>Nijerya</b>	557	805	44,6
<b>Pakistan</b>	566	697	23,2
<b>Şili</b>	267	594	122,2
<b>Tayland</b>	171	224	30,4
<b>Vietnam</b>	232	300	29,4

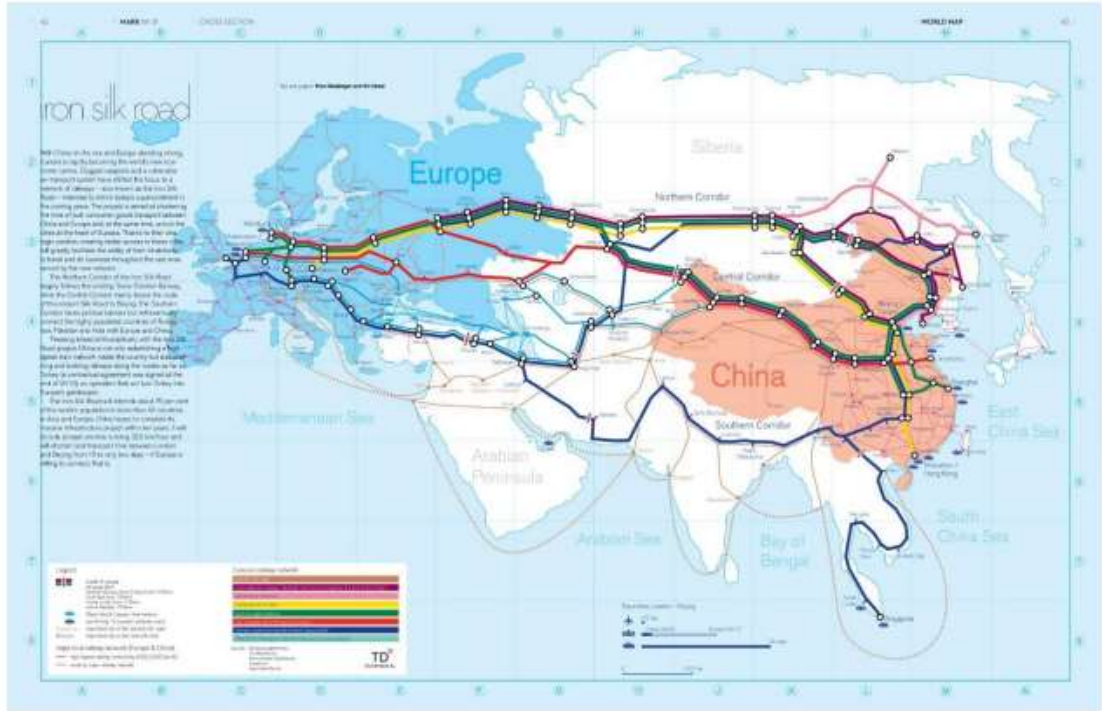
Kaynak:( <https://www.sabah.com.tr/>)

#### 4.4 Tek Kuşak Tek Yol Projesinin Türkiye Lojistik Sektörüne Etkisi

İpek Yolu tek bir hattın harici durumunda belirgin seçeneklere ayrılması ile birden fazla bölge alanını etkiler duruma gelmiştir. İpek Yolu ticaretinin farkında olan ülkeler kısa bir zaman diliminde konfora ulaşarak bu ticaret yolunun günümüz sürecinde tekrar aktif hale gelmesi ana nedendir.

Son zamanlarda Çin Ekonomisine ait mevcut durumun yükseliş sürecinde düşüş yaşamasına rağmen ekonomik durumu halen iyi bir noktadadır. Çözümleme planları arasında olan Çin, Tek Kuşak Tek Yol Projesini dünyanın gündem durumuna gelmiştir. İlgili proje ekonomi ve dış ticaret projesi kabul durumunu almıştır. Projedeki en önemli hedef noktası geniş coğrafya içerisinde ki ülkelerin aralarında olan ticari ilişkideki gelişim en önemli noktası olmasıdır. Olan bu durum ülkelerde ilişkilerin birbirileri ile kazanç ve güvenilirlik bağlarının oluşumunu sağlayacaktır.

Projede çalışma sağlayarak destek sağlamak isteği olan Türkiye, avantaj sahibi olduğu coğrafi konum avantajı ile projede olma isteğinin değerlendirilmesi için talepte bulunmuştur.



**Şekil 4.12:** Kuşak ve Yol Projesi Güzergâhı

**Kaynak:** (<https://natoassociation.ca>)

Birçok bilim insanı Tek Kuşak Tek Yol Projesinin Avrupa adına yeni bir Marshall Planı olacağı ve Avrupa kıtasında yeni bir ticaret koridoru ile tekrardan düzenleme oluşturacağı söylenmektedir. 14-15 Mayıs 2017 tarihleri arasında Çin-Türkiye Zirvesi ile Modern İpek Yolu Projesi başlangıcı sağlanmıştır. Böylelikle Türkiye ile Çin arasında teslimat zamanlarının 30 günden 10 güne indirilmesi ve Pekin'den denizyolu taşımacılığı ile 2 ay da teslimatı sağlanan malların 2 haftadan daha az bir zaman diliminde İstanbul'a gelerek bu süreçte projeyi Türkiye kendi yönünde daha önemli bir duruma getirecektir (Karagöl, 2017).

Milenyum döneminden sonra Çin, Türkiye adına uzak bir noktada ticari alan olmaktan daha çok ticari yakınlığı olan ortak ülke durumuna gelmiştir. Tek Kuşak Tek Yol Projesi alanında Çin, Türkiye'nin İran, Irak, Suriye, İsrail ve Ortadoğu gibi ülkelerin arasında ilişkileri sağlıklı tutarak ülkelerde Çin sermayesinde ortak yatırım potansiyelini sağlamaktadır. Türkiye'nin uluslararası çıkarına önem verilmesi Çin ile gündem de olan problemlerin en düşük seviyeye düşürülmesi ve projeye verilmesi gereken önemin gelecek dönemde Türkiye'nin Çin ile askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda birliklerine katkı sağlayacağı düşünülmektedir (Durdular, 2016).

Avrupa Birliği ticari alanında Çin ile artış gösteren ilişkilerinde Türkiye ile tekrardan süreçleri başlatarak gelişimler göstermiştir. Bunun diğer sebebi ise Kuşak ülke

kavramına sahip olmaktır. (Alkin, 2019) Türkiye ilgili projenin ülkelerinden olduktan sonra Çin ile arasında ticari artışı olduğu görülmüştür. Olan bu durum gelecek dönemlerde transit demiryolu taşımacılığı ile artış gösterme düşüncesi mevcuttur.

#### 4.5 Türkiye’de Lojistiğin İyileştirilmesine Yönelik Altyapı Çalışmaları

Türkiye’nin son dönemlerinde yapılmış olan altyapı yatırım oranları devletin kalkınma ile maliyet büyüklük oranı bakımından önemi yüksektir. Yapılan yatırımların ulaşım yoğunluğunun arttırması, yaşam olanaklarını kolaylaştırmasının beraberinde Türkiye’nin lojistik sektöründe üst seviyeler de kalma çabasına da katkıda bulunacaktır.

Dış Ticaretin gelişme oranı ile Lojistik sektörünün gelişme oranı birbirinden etkilenecek gelişim gösterebilir. Lojistik, taşınacak malların başlangıç noktasından teslimat noktasına kadar geçen dönemde hizmet kapsamında üretilen ürün ve satışla birlikte sektör de aynı seviyede yükseliş ve büyüme gösterecektir. G20’de olan Türkiye’nin ilk 10 ekonomi sıralamasına girme hedefleri lojistik alanının da gelişimine de olumlu yönde etkileyecektir (On Birinci Kalkınma Planı <https://www.sbb.gov.tr/>).

**Çizelge 4.3:** Lojistik Hedef Kalemleri

	2018	2023
Lojistik Performans Endeksinde Türkiye'nin Sırası	47	25
Toplam Yük Taşımacılığı İçerisinde Demiryolunun Payı(Karasal,%)	5,15	10
Demiryolu Hat Verimliliği(Yolcu-Km+Ton-Km)/(Anahat Uzunluğu)	1,48	2,77
Demiryolu ile Taşınan Yük Miktarı (Miyar,Net Ton-km)	14,5	32,4
Elektrikli Hat Oranı(%)	43	77
Sinyalli Hat Oranı(%)	45	77
İltisak Hattı Uzunluğu (km, Kümülatif)	433	727
Toplam Konteyner Elleçlemesi(Milyon TEU)	10 8	13,5
Denizyolu Yük Elleçlemelerindeki Transit Yük Oranı (%)	15,5	17,3
1000 GRT ve Üzeri Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)	28 6	36,0
Havayolu Dış Hat Toplam Kargo Trafığı( BinTon)	1.35	1.52
	5	9

**Kaynak:** (TÜİK & [www.sbb.gov.tr](http://www.sbb.gov.tr))

**Çizelge 4.4:** Lojistik ve Ulaştırma Hedef Kalemleri

	2018	2023
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km, Kümülatif)	1.213	5.595
Demiryolu Yolcu Taşımacılığının Toplam İçerisindeki Payı(Karasal,%)	1,3	3,8
<b>Çift Hatlı Demiryolu Uzunluğunun Toplam Ana hat İçerisindeki Payı (%)</b>	12,4	26,3
Kabotaj Hattında Elleçlenen Yükün Toplam Elleçlemeler İçerisindeki Payı(%)	12,9	18
Havalimanı Toplam Yolcu Sayısı (Direkt Transit Dahil) (Milyon)	211	266
Bölünmüş Yol Uzunluğu (Otoyol Dahil) (km, Kümülatif)	26.642	29.514
Otoyol Uzunluğu (km, Kümülatif)	2.842	3.779
BSK Kaplamalı Yol Ağı (km, Kümülatif)	25.215	31.478
İyileştirilen Kaza Kara Noktası	70	75
Trafik Kazaları Sonucu Hayatını Kaybeden Kişi Sayısı	6.675	4.900

**Kaynak:** (TÜİK & www.sbb.gov.tr)

#### **4.5.1 Karayoluna ait altyapı yatırımları**

Ülkemiz mevcut konumu ile karayolu sınırının olduğu ülkelerle yolcu ve mal taşımacılığında karayoluna ait altyapı yatırımlarının önem düzeyi arttığı gözlemlenmektedir. Bu yatırımların devletin ekonomik ve stratejik alanda önem düzeyinde artması yönünde düşünceler mevcuttur. Bölgesinde baskın olma düşüncesinde olan Türkiye, projelerinin yürürlüğe geçmesiyle önyak ülke olma isteğini devam ettirebilir.

Uzun dönemler öncesi hayata geçirilmek istenen belli dönemlerde gündeme getirilen ve kaynak arayışları ile yapılma isteğinde bulunan projeler başlangıçlarını göstermiştir. Bunlar; Ovit Tüneli, Avrasya gibi projeler istenilen projelerden bazılarıdır. Yapılmak istenen geçmiş dönemde düşünülen bu projeler son zamanlarda başlanması ülkemiz adına stratejik önem düzeyini uzun süredir sürdürdüğünü göstermektedir (On Birinci Kalkınma Planı <https://www.sbb.gov.tr/>).

- Köprüler,
- Double (Bölünmüş) Yollar,
- Tüneller (Ovit Tüneli, Avrasya Tüneli)



**Şekil 4.13:** Ulaşım Modlarına Göre Yurtiçi Taşımaları

**Kaynak:** <https://www.uab.gov.tr/>

Şekil 4.13’de yolcu ve yüklerin taşınmasında %90 oranla en çok karayolu taşımacılık türü tercih edilmektedir. Verilere göre denizyolunda yolcu taşımacılığının taşıma yüzdesi % 1’in altındadır.

#### 4.5.2 Demiryolu altyapı yatırımları

Demiryolu alt yatırım planlamaları, belirlenen hedef noktalarına ulaşmak için yatırım planlamalarında isteğini göstermiş ve demiryoluna yapılan altyapı yatırım ödeneği her yıl ilerleyerek artış göstermiştir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan 2023 Yılı hedefleri arasında projeler mevcuttur. Bunlar (Birinci Kalkınma Planı <https://www.sbb.gov.tr/>):

- Yüksek ve hızlı demiryolu projelerinin başlatılması,
- Hâlihazırda bulunan yolların, araç filolarının, garların, istasyonların noktalarının geliştirilmesi,
- Demiryolu ağ noktalarının üretim merkezlerine ve limanlarına entegre olması,
- İhracat sürecinde lojistik merkezleri ile Türkiye’de lojistik üs olma durumuna gelmesi,
- Modern Demir İpek Yolu aktif hale getirilerek iki kıtanın aralarında koridor oluşturmak,

Ulaştırma Bakanlığı’nın 2023 hedeflerine 2023-2035 yıllarına ait hedeflerde oluşturmuştur. Bunlar (On Birinci Kalkınma Planı <https://www.sbb.gov.tr/>)

- Demiryolu ağımızın 31 Bin km’ye arttırılması,

- Demiryolu ile diğer taşımacılık türlerinin birbiri ile bağlantısını akıllı ulaşım altyapısı ile gelişiminin sağlanması,
- Asya-Avrupa-Afrika kıtaları için Boğazlar ve Körfez Geçişlerinde demiryolu ağ bağlantılarının tamamlanması,
- Yük taşımacılığının yüzde 20 ye ulaşması



**Şekil 4.14:** Türkiye'nin Demiryolu Ağları

**Kaynak:** Ulaştırma Bakanlığı

Harita 4.14 'de Türkiye'ye ait mevcut demiryolları gösterilmiştir. Haritada belirtilen 4.136 km ağın Cumhuriyet öncesi dönemine ait olduğu görülmektedir. Cumhuriyet'in ilk yılları (1923-1950) dönemine yakın ağ hattı yapılmıştır. 1950 yılından 2000'li yılların başlangıcına kadar olan süreçte e 1923- 1950 döneminin 4/1 'i oranında demiryolu ağı yapıldığı görülmektedir. 2004 yılı itibariyle demiryolu taşımacılığında hız artışı olmuştur. Yapılan bu yatırımların projeye dökülmesi dönemler halinde aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Çizelge 4.5:** Türkiye'nin Demiryolu Hattına Ait Kilometre Bazında Uzunluğu

YIL	Konvansiyonel Ana Hatları	Konvansiyonel Hatları	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu Toplam Hat Uzunluğu
2003	8.697	2.262	10.959	-	10.959
2004	8.697	2.27 1	10.968	-	10.968
2005	8.697	2.276	10.973	-	10.973
2006	8.697	2.287	10.984	-	10.984
2007	8.697	2.294	10.99 1	-	10.99 1
2008	8.699	2.306	11.005	-	11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.716	2.332	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.907	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.949	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.949	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018Eylül	9.131	2.395	11.497	1.213	12.710

**Kaynak:** (Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, 2018)

#### 4.5.3 Havayolu altyapı yatırımları

Türkiye üzerinde artış gösteren turizm, havayolu ulaşımının da önem düzeyini arttırarak ilerlemektedir. Havayolu işletmelerine ait ekonomi ve işgücü rakamları aşağıdaki gibidir (<https://www.uab.gov.tr/>):

- Personel Yatırımı,
- Bakım Onarım ve Eğitim Yatırımı,
- Yer Hizmeti Kuruluşlarına Yatırım,
- Havaalanı İşletim Yatırımı,
- Kargo İşletim Yatırımı,
- Terminal İşletim Yatırımı,
- Yakıt İkmaline İlişkin Ülke Ekonomisine Sağlanan Yatırım

2003-2017 yılları arasında Havayolu Taşımacılığı ile gerçekleşen kazanç ve ilgili taşımacılığın ilerlemesi ile alınan kararlar aşağıdaki tabloda dönemsel olarak gösterilmiştir.

**Çizelge 4.6: 2003-2017 Yılları Havayolu Taşımacılığındaki Değişiklik**

	2003	2017	Artış Oranı %
Yolcu Sayısı- İç Hat (Bin Yolcu)	9.147	109.511	1097,18
Yolcu Sayısı - Dış Hat (Bin Yolcu)	25.296	83.534	230,22
Yolcu Sayısı - Toplam	34.443	193.577	462,01
Yük Miktarı - İç Hat	188.979	884.881	368,21
Yük Miktarı - Dış Hat	775.101	2.596.400	234,98
Yük Miktarı - Toplam	964.080	3.481.211	261,09
Kargo trafiği iç hat (ton)	54.104	75.254	30,09
Kargo trafiği dış hat (ton)	222.179	1.180.969	431,53
Uçak Trafiği- İç Hat	156.582	909.332	480,74
Uçak Trafiği- Dış Hat	218.405	591.125	170,66
Uçak Trafiği- Dış Hat	626	1.403	124,12
Koltuk Kapasitesi	27.559	97.500	253,27
Yük Kapasitesi(KG)	302.737	1.866.450	516,53
Sektöre Ciro - Milyar \$	3	92	2967
İç Hat Nokta Sayısı	26	55	111,54
Dış Hat Ülke Sayısı	50	119	138
Dış Hat Ülke Sayısı	60	296	393,33
Hava İhracat Tutarı (Milyon \$)	3.228	16.992	426,39

**Kaynak:** (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017)

Çizelge 4.6’da görünen yapılmış havayolu yatırımlarının sonuçlarında sektördeki en yüksek artış %1020 oranında iç hat taşımacılığında görüntülenmektedir.

**Çizelge 4.7: Türkiye’deki Havayolu Kapasiteleri**

Yıllar	HAVAYOLU			HAVA ARAÇ SAYISI			
	Uçak Sayıları	Koltuk Kapasiteleri	Kargo Kapasiteleri	Hava Taksi	Genel Havacılık	Balon	Zirai Mücadele
2003	162	27.599	302.737	131	162	34	626
2004	202	34.403	471.734	129	73	36	670
2005	240	39.903	649.562	157	181	36	737
2006	259	42.335	873.539	192	189	43	810
2007	250	40.185	962.539	243	192	44	807

**Çizelge 4.7:** (Devamı) Türkiye'deki Havayolu Kapasiteleri

Yıllar	HAVAYOLU			HAVA ARAÇ SAYISI			
	Uçak Sayıları	Koltuk Kapasiteleri	Kargo Kapasiteleri	Hava Taksi	Genel Havacılık	Balon	Zirai Mücadele
2008	270	43.524	1.093.096	245	196	57	831
2009	297	47.972	1.121.108	251	213	67	888
2010	349	56.638	1.118.933	253	226	97	984
2011	346	55.662	1.136.866	259	241	108	1.023
2012	370	65.208	1.264.513	267	243	167	1.107
2013	385	66.639	1.639.130	214	283	203	1.143
2014	422	76.297	1.349.875	212	322	213	1.231
2015	489	90.259	1.759.600	219	336	241	1.347
2016	540	100.365	1.821.600	231	347	237	1.403
2017	517	97.500	1.866.450	208	377	239	1.391
Ağustos18	512	97.450	1.866.450	202	362	252	1.390

**Kaynak:** (<https://www.uab.gov.tr/>)

Çizelge 4.7'de hava araçları ve kargo oranlarının tarihsel itibariyle gelişim dönemleri gösterilmektedir. Tablo üzerinde uçak sayılarının oranı % 216 yükselerek 512 ye çıkmıştır. Kargo kapasitesi % 516 artarak, 5 katın üzerinde bir artış göstermiştir (On Birinci Kalkınma Planı <https://www.sbb.gov.tr>).

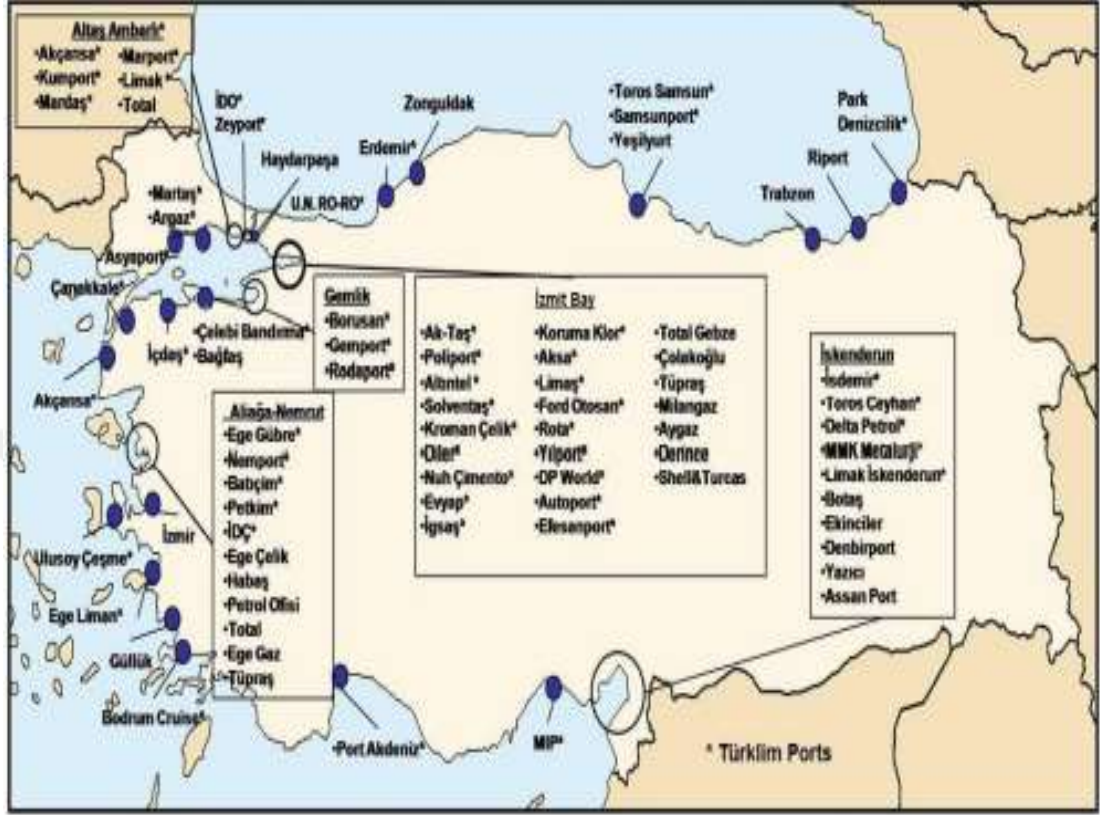
#### 4.5.4 Denizyolu altyapı yatırımları

Denizyolu taşımacılığı dünya ticareti üzerinde önemli bir taşımacılık türüdür. Üç tarafı denizler ile çevrili olan ülkemiz için denizyolu önemli değerdedir. Türkiye olduğu alan açısından kıtalararası geçiş koridoru avantajı mevcuttur. Dünya ticaretinde büyük bir bölüm denizyolu ile gerçekleşmesi sebebiyle altyapı yatırımları ülkenin ekonomisine ve lojistik alanına büyük avantaj sağlamaktadır.

Ancak taşımacılığın yatırımların diğer altyapı yatırımlarına göre gerilerdedir. Üç tarafı denizler ile çevrili bir ülke adına üzücü bir durumdur. Bu olumsuz duruma rağmen tersane sayılarında artış, ÖTV'siz yakıt uygulanarak limanların yapılarak denizyolu taşımacılığı adına önemli bir gelişmedir.

Yapılma süreci devam eden üç proje mevcuttur. Bunlar; Çandarlı Limanı, Yeni Mersin Konteyner Limanı, Filyos Limanıdır.

Son dönemlerde gündem de olan ve önemi yüksek proje Kanal İstanbul'dur. Projeye ait 2017 yılı içerisinde ihale süreci yapılmış günümüzde güzergâh süreci incelemeleri halen sürdürülmektedir.



Şekil 4.15: Türkiye Üzerindeki Limanlar

Kaynak: TÜRKİLM

Bu limanlar üzerinde elleçleme yapılan yük miktarları aşağıdaki tabloda gösterilecektir. Bu harita üzerinde dönemler itibariyle elleçleme yapılan yük miktarlarında önemi yeterli yükselişler görülmektedir. Transit geçiş elleçleme yapılan yük miktarları hariç, diğerlerinde elleçlenen yük miktarlarında yükseliş aynı oranda olması ile birlikte 2003 döneminden sonra 2017 dönemine kadar en yüksek %465 oran ile transit yük oranında bildirilmektedir (On Birinci Kalkınma Planı <https://www.sbb.gov.tr/>).

**Çizelge 4.8:** Limanlarda Elleçleme Yapılan Yük Miktarları (Milyon Ton)

Yıllar	İthalat-İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam
2003	149,49	29,20	11,22	189,92
2004	178,06	29,25	5,8	213,11
2005	178,69	28,61	5,65	212,95
2006	206,90	29,97	11,25	248,12
2007	222,20	34,81	34,56	291,57
2008	224,80	39,06	50,75	314,61
2009	213,63	37,79	58,01	309,44
2010	246,52	37,99	64,12	348,64
2011	255,32	43,64	64,38	363,35
2012	283,78	46,92	56,72	387,43
2013	277,34	53,94	53,66	384,93
2014	283,32	50,73	49,07	383,12
2015	300,48	52,47	63,08	416,03
2016	309,93	53,30	66,96	430,19
2017	347,34	60,39	63,42	471,15

Kaynak: <https://www.uab.gov.tr/>

#### 4.6 Türkiye’de Lojistik Performans Endeksi

Lojistik Performans Endeks puanlamaları 5 tam puan üzerinden gerçekleştirilerek ülke puanının tüm alt kriterler ile puanlarındaki ortalamalar ile hesaplanmaktadır.

##### 4.6.1 Dünya’da lojistik performans endeksi

2007 yılında Dünya Bankası tarafından Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPE), taşımacılık sektörü faaliyeti gösterimini sağlayan 800 oranından fazla uluslararası şirket yöneticilerinin katılı ile web tabanlı anket çalışmasına göre araştırma sonuçları elde edilir. Ülkelerin global lojistik performans düzeyi 7 şekilde ölçülmüştür. Bu performans alanları şu şekildedir (World Bank, 2007: 8,9);

- Gümrükler ve sınır kuruluşlarında yapılan işlemler,
- Ulaşım ve bilgi teknolojisi ile ilgili alt yapıların lojistik bakımından kalite durumu,
- Uluslararası sevkiyatlarda düzenlemeler ile kolayla ve maliyete katlanmak,
- Yerel lojistiğin baskınlığı,
- Uluslararası alanda sevkiyatların takibi,
- Yurtiçinde ki lojistik maliyeti,

- Sevkiyatı olacak ürünlerin varış noktasına zamanında teslimi

**Çizelge 4.9:** Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye

Ulusal LPE Sırası	Ülke	LPE	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Yük İzleme	Yurtiçi Lojistik Maliyetler	Zamanında Teslim
1	<b>Singapur</b>	4,19	3.9	4.27	4.04	4.21	4.25	2.7	-.53
2	<b>Hollanda</b>	4,18	3.99	4.29	4.05	4.25	4.14	2.65	4.38
3	<b>Almanya</b>	4.1	3.88	4.19	3.91	4.21	4.12	2.34	-.33
4	<b>İsveç</b>	4.08	3.85	4.11	3.9	4.06	4.15	2.44	4.43
5	<b>Avusturya</b>	4.06	3.83	4.06	3.97	4.13	3.97	2.24	4.44
6	<b>Japonya</b>	4.02	3.79	4.11	3.77	4.12	4.08	2.02	4.34
7	<b>İsviçre</b>	4.02	3.85	4.13	3.67	4	4.04	2.26	4.48
8	<b>Hong Kong</b>	4	3,84	4.06	3.78	3.99	4.06	2.66	-.33
9	<b>İngiltere</b>	3.99	3.74	4.05	3.85	4.02	4.1	2.21	4.25
10	<b>Kanada</b>	3,92	3.82	3.95	3.78	3.85	3.98	2.84	4.19
11	<b>İrlanda</b>	3,91	3.82	3.72	3.76	3.93	3.96	2.65	4.32
12	<b>Belçika</b>	3.89	3.61	4	3.65	3.95	3.96	2.62	4.25
13	<b>Danimarka</b>	3.86	3.97	3.82	3.67	3,83	3.76	2.52	4.11
14	<b>ABD)</b>	3,84	3.52	4.07	3.58	3.85	4.01	2.2	4.11
15	<b>Finlandiya</b>	3,82	3.68	3.81	3.3	3.85	4.17	2.22	4.18
16	<b>Norveç</b>	3,81	3.76	3.82	3.62	3,78	3.67	2.08	4.24
17	<b>Avustralya</b>	3,79	3.58	3.65	3.72	3,76	3.97	2.8	4.1
18	<b>Fransa</b>	3,76	3.51	3.82	3.63	3,76	3.87	2.34	4.02
19	<b>Yeni Zelanda</b>	3,75	3,57	3,61	3,77	3,82	3,68	2,86	4,05
20	<b>Birleşik Arap Emirlikleri</b>	3,73	3,52	3,8	3,68	3,67	3,61	2,8	4,12
21	<b>Tayvan. Çin</b>	3.64	3.25	3.62	3.65	3.58	3.6	3.1	4.18
22	<b>İtalya</b>	3,58	3.19	3.52	3.57	3.63	3.66	2.39	3.93
23	<b>Lüksemburg</b>	3,54	3.67	3,86	3	3.22	3,56	2.88	4
24	<b>Güney Afrika</b>	3,53	3,22	3,42	3,56	3,54	3,71	2,61	3,78
25	<b>Kore Cumhuriyeti</b>	3,52	3,22	3,44	3,44	3,63	3,56	2,73	3.86
26	<b>İspanya</b>	3,52	3.17	3.51	3.45	3.55	3.63	2.75	3.86
27	<b>Malezya</b>	3.48	3.36	3.33	3.36	3.4	3.51	3.13	3.95
28	<b>Portekiz</b>	3,38	3.24	3.16	3.23	3.19	3.44	2.78	4.06
29	<b>Yunanistan</b>	3,36	3.06	3.05	3.11	3.33	3,53	2.87	4.13
30	<b>Çin</b>	3,32	2.99	3.2	3.31	3.4	3,37	2.97	3.68

**Çizelge 4.9:** (Devamı) Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye

Ulusal LPE Sırası	Ülke	LPE	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Yük İzleme	Yurtiçi Lojistik Maliyetler	Zamanında Teslim
31	<b>Tayland</b>	3,31	3.03	3.16	3.24	3.31	3.25	3.21	3.91
32	<b>Şili</b>	3,25	3.32	3.06	3.21	3.19	3.17	2.68	3.55
33	<b>İsrail</b>	3,21	2.73	3	3.27	3.23	3.46	2.17	3.58
34	<b>Türkiye</b>	3,15	3	2.94	3.07	3.29	3.27	2.71	3.38
35	<b>Macaristan</b>	3,15	3	3.12	3,07	3,07	3	3	3.69
37	<b>Slovenya</b>	3,14	2.79	3.22	3.14	3,09	2.91	1	3
38	<b>Çek Cumhuriyeti</b>	3,13	2,95	3	3.06	3	3,27	3,4	3,56
39	<b>Hindistan</b>	3,07	2.69	2.9	3.08	3.27	3.03	3.08	3.47
40	<b>Polonya</b>	3,04	2.88	2.69	2.92	3,04	3.12	3.23	3.59
42	<b>Litvanya</b>	3,02	2.53	2.56	3.31	2.94	3.06	2.94	3.69
43	<b>Endonezya</b>	3,01	2.73	2,83	3.05	2.9	3.3	2.84	3.28
45	<b>Arjantin</b>	2,98	2.65	2.81	2.97	3	3	2.84	3.5
47	<b>Estonya</b>	2,95	2.75	2.91	2.85	3	2.84	3.29	3.35
48	<b>Umman</b>	2,92	2.71	2.86	2.57	2.67	2.8	3.25	4
49	<b>Kıbrıs</b>	2,92	2.77	2.91	2.92	2,77	2.92	2.92	3.25
50	<b>Slovakya</b>	2,92	2.61	2.68	3,09	3	2.87	3.09	3.26
51	<b>Romanya</b>	2,91	2.6	2.73	3.2	2.86	2.86	2.62	3.18
52	<b>Ürdün</b>	2.89	2.62	2.62	3.08	3	2.85	2.92	3.17
53	<b>Vietnam</b>	2.89	2.89	2,5	3	2.8	2.9	3,3	3.22
55	<b>Bulgaristan</b>	2.87	2.47	2.47	2.79	2.86	3.14	2.91	3.56
57	<b>Sao Tome</b>	2.86	2,5	2.2	3.4	3	3	3.67	3
58	<b>Litvanya</b>	2,78	2.64	2,3	3	2,7	2.6	3	3.4
59	<b>Peru</b>	2,77	2.68	2.57	2.91	2.73	2,7	3	3
60	<b>Tunus</b>	2,76	2.83	2.83	2.86	2.43	2.83	3.2	2.8
61	<b>Brezilya</b>	2,75	2.39	2.75	2.61	2.94	2.77	2.58	3,1
62	<b>Gine</b>	2,71	2,5	2.33	2.5	2.67	2.83	3.2	3,5
64	<b>Sudan</b>	2,71	2.36	2.36	2.67	2.83	2.92	3	3,17
65	<b>Filipinler</b>	2.69	2.64	2.26	2.77	2.65	2.65	3.27	3,14
66	<b>El Salvador</b>	2.66	2.38	2.42	2.78	2.53	2.82	2.94	3.06
67	<b>Marutanya</b>	2,63	2.4	2.2	2.6	2.7	2.8	3.11	3,1
68	<b>Pakistan</b>	2,62	2.41	2.37	2.72	2.71	2.57	2.86	2.93
76	<b>Kenya</b>	2,52	2.33	2.15	2.79	2.31	2.62	2.75	2.92
77	<b>Gambiya</b>	2,52	2.25	2.33	2.67	3	2.33	3	2,5
81	<b>Kamboçya</b>	2,5	2.19	2.3	2.47	2.47	2.53	3.21	3,05

**Çizelge 4.9:** (Devamı) Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye

Ulusal LPE Sırası	Ülke	LPE	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Yük İzleme	Yurtiçi Lojistik Maliyetler	Zamanında Teslim
93	<b>Nijerya</b>	2.4	2.23	2.23	2.49	2,38	2.36	2.9	2,69
94	<b>Fas</b>	2,38	2.2	2.33	2.75	2.13	2	2.38	2.86
97	<b>Mısır Arap C.</b>	2,37	2.08	2	2.33	2,38	2.62	2.83	2,85
99	<b>Rusya Feder.</b>	2,37	1,94	2,23	2,48	2,46	2.17	2,4	2.94
100	<b>Zambiya</b>	2,37	2.08	2	2.4	2.44	2.8	3.1	2.5
101	<b>Senegal</b>	2,37	2.38	2.09	2.09	2,73	2.3	3.09	2.63
103	<b>Kırgızistan</b>	2,35	2.2	2.06	2.35	2.35	2.38	2.8	2.76
104	<b>Etiyopya</b>	2,33	2.14	1.88	2.43	2	1.83	3.17	3.67
111	<b>Azerbaycan</b>	2.29	2.23	2	2.5	2	2.38	2.88	2.63
112	<b>Yemen</b>	2.29	2.18	2.08	2.2	2.22	2.3	2.67	2.78
114	<b>Zimbabve</b>	2.29	1.92	1.87	2.27	2.21	2.64	2.36	2.85
125	<b>Gana</b>	2,16	2	2.25	2.25	1.75	2.25	2	2.5
126	<b>Namibya</b>	2,16	2.14	2	2.14	1.83	1.83	2.6	3
127	<b>Somali</b>	2,16	2.43	1.63	1.88	2.25	1.75	3	3
129	<b>Özbekistan</b>	2,16	1.94	2	2.07	2.15	2.08	2.91	2.73
133	<b>Kazakistan</b>	2,12	1,91	1.86	2.1	2.05	2.19	2.81	2.65
135	<b>Suriye Arap C.</b>	2.09	2,17	1,91	2	1.8	2	2.89	2,67
136	<b>Moğolistan</b>	2.08	2	1.92	2.5	1,8	2	3	2,25
137	<b>Tanzanya</b>	2.08	2.07	2	2,08	1.92	2,17	3,33	2,27
140	<b>Cezayir</b>	2.06	1.6	1.83	2	1.92	2,27	3,17	2,82
142	<b>Çad</b>	1,98	2	1.8	1.83	1.82	1,91	4	2,56
146	<b>Tacikistan</b>	1,93	1,91	2	2	1.9	1,67	2,33	2,11
148	<b>Ruanda</b>	1,77	1.8	1.53	1.67	1.67	1,6	3,07	2,38
150	<b>Afganistan</b>	1,21	1.3	1.1	1,22	1,25	1	3,13	1,38

**Kaynak:** World Bank (2007: 26-32)

Gelişmiş devletlerin tümü lojistiğe ait performans alanında en üst seviyede yer alımı sağlarken, gelişmekte olan ülkelerde ise farklılıklar mevcuttur. Tabloya göre Çin 30.sıradayken, daha yüksek gelirli petrol üreticisi ülkeler, geri sıralardadır. Uluslararası ticaret yapan şirketler açısından tedarik zinciri bütünlüğünün güvenilirliği, maliyet ve zamana ait faktörlerin dahi önüne geçtiği, lojistik zincirinde yer alan belirsizlikler maliyetleri arttırarak ortaya çıkan rapor ile Türkiye lojistik endeksindeki 34.sırada yer almaktadır. Listeye göre Türkiye, lojistik performansı ile

Avrupa Birliği'ne üye olan tüm ülkeler geri sıralarda bırakarak Doğu Avrupa'da 1.sıraya yükselmiştir.

Türkiye adına ışık parlatan bir diğer durum ise üst-orta gelir grubu endeksinde ise 4.sırada olmasıdır. Ekonomilerinde merkez ticareti olup gelişen ülkeler ile aynı oranda olan diğer ülkelere nazaran durumu daha olumlu performans sergiler durumdadır (UND, 2008a: 10;Kara ve Tayfur ve Basık, 2009).

**Çizelge 4.10: En Yüksek LPI Sahip 10 Ülke**

Ülkeler	LPI Sıralaması	LPI Puanı
Almanya	1	4,20
İsveç	2	4,05
BELÇİKA	3	4,04
Avusturya	4	4,03
Japonya	5	4,03
Hollanda	6	4,02
Singapur	7	4,00
Danimarka	8	3,99
Birleşik Krallık	9	3,99
Finlandiya	10	3,97

**Kaynak:** (Dünya Bankası)

Türkiye'de lojistik sektöründeki önem, gelişme oranı gittikçe yükselmektedir. Bu süreçte diğer ülkeler gibi Türkiye'de, Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamalarında üst seviyeye ulaşmak için daha çok performans sağlanmaktadır. Lojistik, altyapı ve teknolojilerini zamanla geliştirerek, ekonomisini büyüten ülkelerin lojistik performanslarında artış olduğu bilinmekte ve Türkiye'nin lojistik üs olma sürecinde lojistik performansını arttırmada ekonomik kalkınma ve gelişme için gereken durum olduğu belirtilebilir.

#### **4.6.2 Türkiye'de lojistik performans endeksi**

Türkiye, Doğu ile Batı ülkelerini Asya ve Avrupa kıtalarını birbiri ile birleştirerek global ticaret alanında önemi yüksek bir noktadadır. Dinamik personel potansiyeli ile, coğrafi konum avantajı ve ekonomik maliyeti açısından lojistik altyapısı ve yüksek oranda potansiyel sahibidir (Yased, 2012:138).

Ülkemiz için lojistik sektörünün avantajlı olmasını üç şekilde açıklayabiliriz. Bunlardan ilki Türkiye'nin etrafının üç tarafı da denizlerle çevrilidir, deniz kıyılarını liman olarak kullanılabilmesi, ikinci şekil coğrafi konumu, ovalarının geniş olması, üçüncüsü ise kültürel olarak Türkiye'ye yerleşen lojistik yeteneğın olmasıdır. 2014-

2018 yılları içerisinde Dünya Bankası tarafından yapılan Lojistik Performans Endeksi çalışması içerisinde ülkemiz mutlaka yer edinmiştir. 2018 yılı sonuçlarına göre Almanya 4,20 puan ile ilk sırada yerini almıştır. 4,05 puan iade İsveç, 4,04 puan ile Belçika ilk üç sırada yeri alan ülkelerdir (Bozkurt, C. ve Mermertaş, F.,2019).

Lojistik Performans Endeksini Dünya Bankası iki yıl aralıkla düzenlemesini yapar. Belirlediği kriterler; ülkelere ait gümrük, alt yapısı, uluslararası gönderileri, yeterliliği, takibi, zamanında teslimatı gibi kriterler belirler.

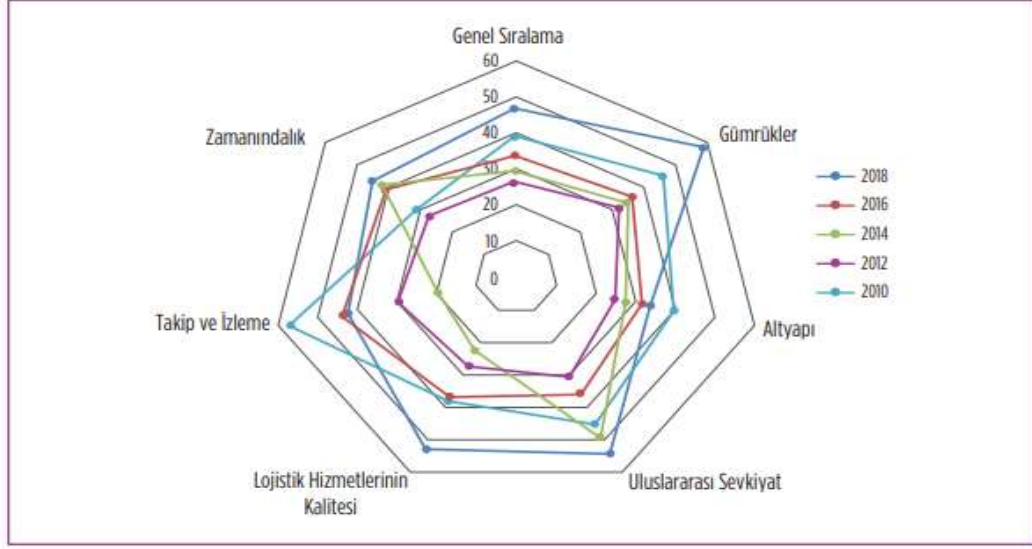
**Çizelge 4.11:** Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi Sonuçları

Yıl	Sıra	LPI PUANI	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin Takibi ve izlenebilirliği	Gönderilerin Zamanında Teslimi
2007	30	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,5	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	34	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63

**Kaynak:** (Utikad Raporu, 2020)

Çizelge 4.11'de Türkiye'ye ait 2007-2018 yılları arasında LPE kriterlerine göre sıralaması ve puanları mevcuttur. 2007 yılı içerisinde Türkiye 3,15 LPE oranı ile 150 ülke sıralamasında 34.sıradadır, 2018 yılı içerisinde ise 160 ülke sıralamasında 3,15 LPE oranı ile 47.basamakta yerini almaktadır. 2007 yılı içerisinde ilerlemiş olan ölçütlerimizden zamanlama, 2018 yılında 3,63 LPE puanı ile en yüksek performans olarak bildirilir. Türkiye'nin en yüksek ilerleyiş göstermesi gereken oranı 2,71 LPE puanı gümrüklemedir. Gümrükleme 2018 yılında diğer yıllara göre en düşük seviyelerde gerileme yaşamıştır. Yıllar arasında incelemede Türkiye'nin gönderilerin zamanlama teslimi kriterin de verimlilik sağladığı gözlemlenirken, diğer ölçüt gruplarının zaman içerisinde gelişim sağladığı ama beklenen seviyelerde olmadığı görülmüştür. LPE grupları puanlamalarına göre 4 grup içerisinde değerlendirilmektedir. Bunlar ise;

Lojistiği iyi olmayan ülkeler (LPI 1), Lojistik performansı orta düzeyde olan ülkeler (LPE 2), Lojistik performansı aralıksız aynı düzeyde olan ülkeler (LPE 3), Lojistik dostu olan ülkeler (LPI 4).



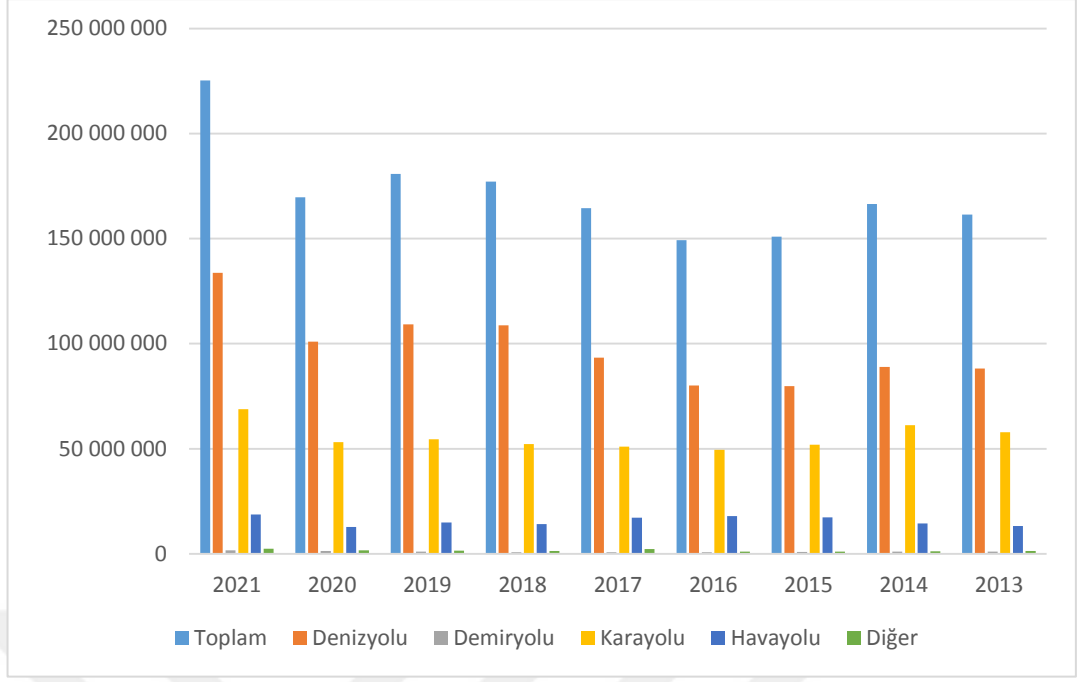
**Şekil 4.16:** Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi Durumu

**Kaynak:** (World Bank, 2019)

Şekil 4.16 üzerinde Lojistik Performans Endeksi süresince Türkiye'nin 2010 ile 2018 yılları arasında durumu lojistik performans endeksi verilerine göre gösterilmektedir.

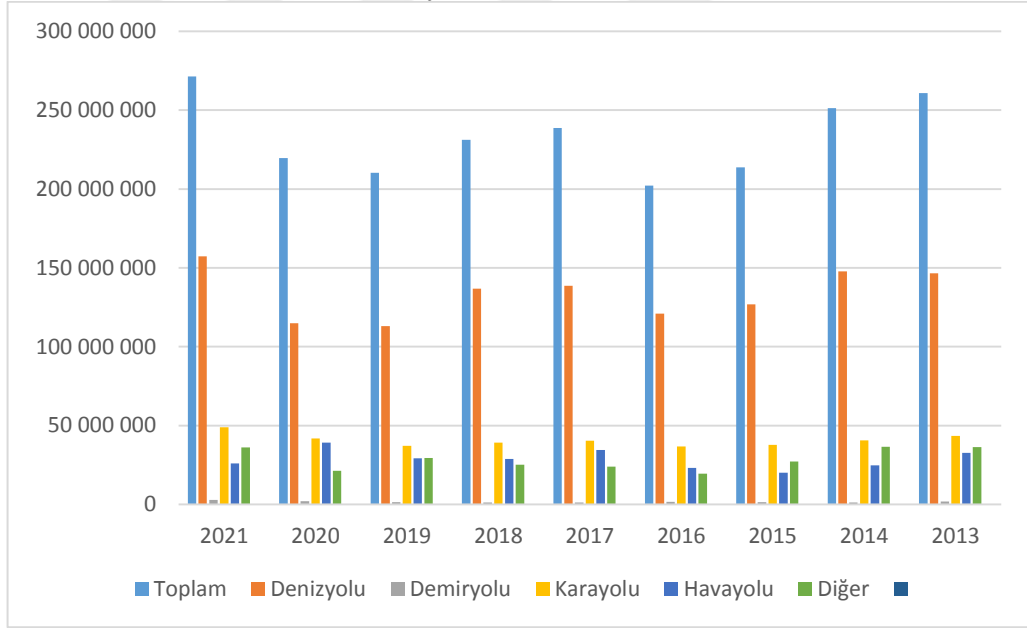
#### **4.7 Türkiye'nin Taşımacılık Türlerine Göre Lojistik Sektörünün Dış Ticaretteki Payı**

Türkiye'nin 2013-2021 yılına ait ithalat ve ihracat verilerine göre taşımacılık türleri ile gösterilen Grafik ve Grafik incelendiğinde Denizyolu Taşımacılığına ait ithalat ve ihracat işlemlerinde en fazla kullanılan taşıma türü olarak görülmektedir ve gittikçe de dış ticaret üzerinde Denizyolu Taşımacılığının payı artması beklenmektedir. Karayolu Taşımacılığını incelemediğimizde ise, taşıma türleri arasındaki payı gittikçe azalmaktadır. Grafik 'te diğer olarak nitelendirilen Boru Hattı Taşımacılığı ile yapılan petrol ve doğalgaz tehlikeli madde taşımacılığının ithalat içerisindeki payı daha yüksek boyuttadır. Yüksek oranda taşımacılık ücretlerinden kaynaklı çok tercih edilmeyen Havayolu Taşımacılığının ise ithalat ve ihracatta bulunan durumu dengeli gidiyor durumdadır. Dönem sonlarında iyileştirmeler ve maliyet açısından diğer taşıma türlerine göre ekonomik olan fakat ağ genişliği bulunmayan Demiryolu Taşımacılığının ithalattaki ve ihracatta oran durumu düşük seviyededir. (<http://www.sp.gov.tr/>; TÜİK, 2022).



**Şekil 4.17:** Türkiye'de İhracatın Taşıma Türlerine Göre Dağılımı

**Kaynak:** (TÜİK, 2022)



**Şekil 4.18:** Türkiye'de İthalatın Taşıma Türlerine Göre Dağılımı

**Kaynak:** (TÜİK, 2022)

#### 4.7.1 Karayolu taşımacılığında dış ticaret incelenmesi

Karayolu Taşımacılığı en bilinen özelliği esnek taşımacılık boyutu sebebiyle ulusal ve uluslararası her sevkiyatın zorunlu bir taşımacılık türü haline gelmiştir. Türkiye içerisinde karayolu taşımacılığı adına uygulanmış politikalar 1950 yılına kadar

demiryolu taşımacılığına katkı sağlayarak bütünleşmesine olanakken 1950 yılı sonrasın da “Karayolu Ağırlıklı Dönem” olarak bilinmiş döneme giriş yapılmıştır.

1950 yılından sonra karayolları taşımacılığı adına politikalar değişkenlik göstermiş, yasal reformlar ile AB karayolları taşımacılık türüne uygun hale gelmiş durumdadır.

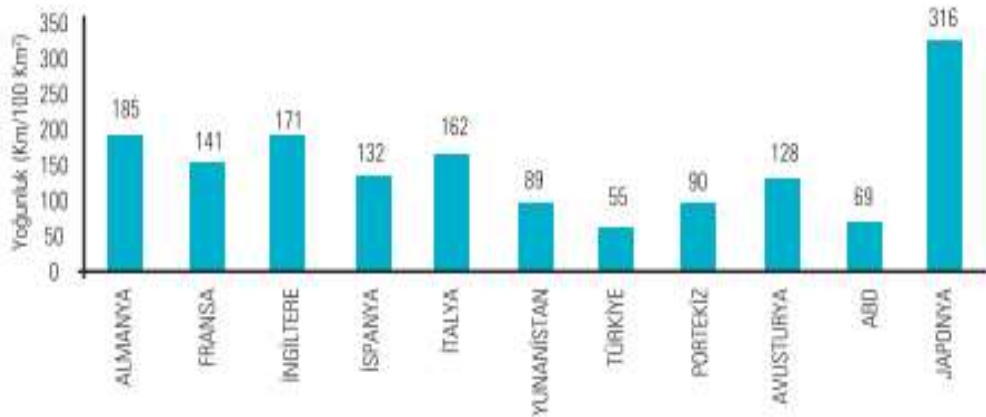
Küreselleşme süreci ile buz çağında olan kıtaların karayolu köprüleri ile tekrar bağlanma dönemi başlatılmıştır. Bu süreç ile Asya, Afrika, Amerika ve Avrupa kıta noktaları karayolu, demiryolu, ve boru hatları ile birbirine bağlantısı bulunmaktadır. Böylelikle kesinti olmayacak bir şekilde karayolu, demiryolu, ile boru hatları dünyamızda Avustralya dışındaki bölgelere yük ile yolcu taşımacılığı yapılabilmektedir (<http://www.sp.gov.tr/>; TÜİK, 2022).

**Çizelge 4.12:** Seçilen Avrupa Ülkeleri ve Türkiye’de Karayolu Uzunluğu (km)

	Otoyol	Ulusal Yollar	2.Derece Yollar	Diğer	Toplam
<b>Fransa</b>	10.953	9.861	377.377	628 987	1.027.183
<b>İngiltere</b>	3.673	49.016	122.281	245.027	419.997
<b>Almanya</b>	12.594	40.420	178.180	413.289	644.483
<b>İtalya</b>	6.588	19.290	156.258	312.100	494.236
<b>İspanya</b>	13.014	12.832	140.165	501.053	667.064
<b>Türkiye</b>	<b>2.225</b>	<b>62.782</b>		<b>364.993</b>	<b>430.000</b>

Kaynak: ERF

Gelişen ülkelerin 100 km<sup>2</sup> alana inen karayolu mesafesi ise aşağıdaki gibidir. Yüzölçümü az olan ülkeler üzerinde bu rakamlar daha fazla görülmektedir.



**Şekil 4.19:** Türkiye’nin Yol Ağıнын Bazı Ülkeler İle Karşılaştırılması

Kaynak: ERF (Avrupa Yol Federasyonu)



kullanımı faydaların içerisinde sayılabilir 350 milyon nüfusu bulacak olan coğrafyanın Türkiye adına önemli bir pazar haline gelmektedir.

#### 4.7.2 Denizyolu taşımacılığında dış ticaret incelenmesi

Türkiye, doğal kıyı uzunluğu 8400 km'den fazla olarak Asya ve Avrupa orta noktasındaki jeopolitik konumu ile Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ulaşım noktaları ile büyük oranda ticaret ağının noktası durumundadır. Ülkemiz avantajlı konum noktasıyla denizyolu bağlantısıyla transit yükleri limanlarına alabilecek potansiyel alanı mevcuttur. Ülkemizde uluslararası taşımacılığın son 10 yıllık ortalamasına bakıldığında %87,6 oranı ile denizyolu taşımacılığı ile yapıyor oluşu limanlarımıza ait önemi giderek arttığını gösterir.



Şekil 4.21: Türk Limanlarına ait Mevcut Durum

Kaynak: (www.sp.gov.tr)

Türkiye'nin limanlarında elleçleme yapılan toplam yük miktarı 2010 yılı içerisinde, 2003 dönemine oranla %83 ile yükseliş göstermiştir. 2003 döneminde 189,9 Milyon ton elleçleme rakamı 2010 döneminde 348,6 Milyon ton ağırlığına artmıştır. Türkiye limanlarında yapılan işlem toplam konteyner oranında, 2003 dönemine oranla 2010 döneminde %128 yükseliş göstermiştir. 2003 yılı içerisinde ise 2,5 Milyon TEU elleçleme yapılırken 2010 döneminde 5,7 Milyon'a ulaşılmıştır.

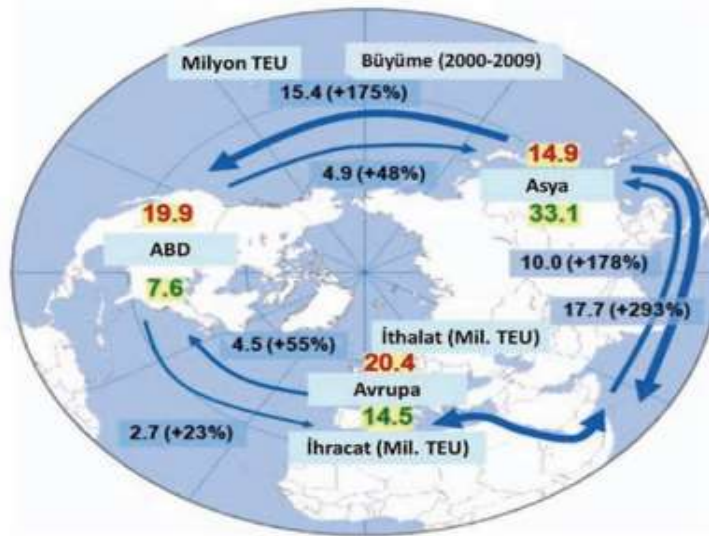


**Şekil 4.22:** Türk Uluslararası Ro-Ro Hatları

**Kaynak:** (www.sp.gov.tr)

GSMH açısından Dünya üzerinde Amerika'dan sonra 2. sıraya çıkan Çin'e ait ana hatların hacimleri yükselip devam ederek hammadde ithalatında çoğunluk oranda yapılan Rusya, Uzak Doğu, Güney Amerika'nın kıyı bölgeleri ve Kuzey Afrika'nın değişim oranları nedeni ile çok fazla destek alan Türkiye, Brezilya, Rusya ve Hindistan ülkelerinin deniz ticaret hacim oranlarının gittikçe yükselmesi düşünülmektedir.

Konteyner trafiği ile en çok Uzak Doğu-Avrupa ve Uzak Doğu-Akdeniz konteyner noktalarında bekleme yapılmakta olması, ilerleyen dönemlerde değişim gösteren arz-talep durumu ile Doğu-Batı ticaret hat noktalarında konteyner artışının devam etmesi (<http://www.sp.gov.tr/>; TÜİK, 2022).



**Şekil 4.23:** Dünya Konteyner Trafiği

**Kaynak:** (www.sp.gov.tr)

Doğu ve Batı Türkiye ile 600 Milyar Dolar yük hareket durumunun geçiş alanında yer alıyor olmasıyla, satınalım oranıyla bilinen 1 Trilyon Dolar üzerinde GSMH'sı ile Dünya'nın 16. ekonomisini oluşturur. 2023 dönemi uluslararası ticaret hacim hedefleri ile, Cumhuriyetin 100. Yılı dönümünde Türkiye limanlarında gerçekleşmesi beklenen toplam elleçleme oranının 500 Milyon ton ağırlığı kuru yük, 350 Milyon ton ağırlığı sıvı yük olmak üzere 850 Milyon ton ağırlığa, konteyner elleçleme oranının ise 32 Milyon hedef olarak görülmektedir.

2023 Yılı Denizyolu altyapısında Altyapı Hedef ve Önerileri (<http://www.sp.gov.tr/>; TÜİK, 2022).

- Tesis noktalarına ait olan liman ve denizlerin, Avrupa ağı ile bağlantılarının kurulması sağlanacaktır,
- Muhakkak bir tane liman dünya üzerinde en büyük limanlar arasında olacaktır,
- Marmara, Avrupa, Ege, Doğu Akdeniz, Adalar, Orta Doğu ve Mısır üzerinde hizmet sağlayacak minimum üç adet kruzaviyer limanı yapılacaktır ve ana liman görevi görecektir,
- Serbest Bölge avantajı sağlayan limanların yapılması,
- Yeşil gemi kavramını yansıtacak gemi artışı yapılarak filo da değişiklikler yapılacaktır,
- Boru hattı yolu ile gelen petrol ürünlerinin taşımacılığını yapan gemilerin bakımlarını sağlayacak tersane altyapısının yapılması,
- Uluslararası transit noktalarının geliştirilip zengin hale getirilmesi, ulaştırma şekillerinin kesintisiz bağlantılı olduğu yükleme ve boşaltmanın bekleme yapmadan gerçekleştiği terminallerin yapılması,
- Yurtiçi taşımacılığa ait denizyolunda pay oranı yüzde 10 (ton-km), konteyner oranı yüzde 15 (TEU) oranına çıkarılacaktır.
- Türkiye üzerinde denizcilik alanında teknoloji ile gelişmesi adına AR-GE çalışmaları yapılacaktır.



**Şekil 4.24:** Türkiye'nin Uluslararası Ulaştırma Koridorları Bağlantıları

**Kaynak:** (www.sp.gov.tr)

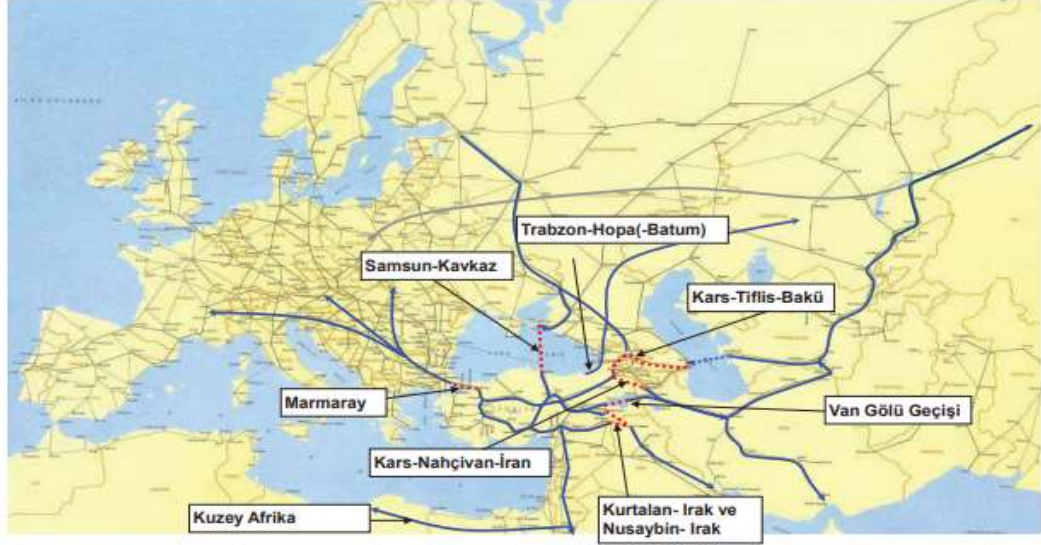
Sonuç olarak; Türkiye liman avantajı konumu ile birlikte denizyolu bağlantısı transit yükleri çekebilme özelliğindedir. Ülkemizin her noktasında farklı limanları ulaşım noktalarına destek vererek, Akdeniz ile Ege Bölgesi'nde limanları, mesafe noktaları ile Akdeniz üzerinden Asya ve Avrupa ana denizcilik hattı Karadeniz, Orta Asya ve Ortadoğu bölgelerine göre mallarını tali hatlar ile aktarabilme potansiyel durumuna sahiptir. Bu kapsam ile Akdeniz, Ege ve Karadeniz bölgelerinde en az bir tesis limanı yapma durumu önemlidir.

#### 4.7.3 Demiryolu taşımacılığında dış ticaret incelenmesi

Dünya üzerinde karayolu taşımacılığının yeterlilik seviyesine ulaşması ve çevre ile duyarlılık bağlantılarının artması ile son 20 yıl içerisinde demiryolu taşımacılığına daha çok önem verilmektedir. Demiryolları, havayolu taşımacılığının ardından en fazla büyüme ve teknoloji alanında yoğunlaşan sektör diyebiliriz. Bu sebep ile demiryolu taşımacılığına verilen önem giderek artmaktadır. 1964 yılı içerisinde Japonya 210 km/saat hız yapan Tokyo-Osaka hattını başlatması diğer ülkelerin demiryolları düşüncesine ışık yakmıştır. Bu gelişim ile ilk olarak Fransa, İtalya, Almanya, İspanya, İngiltere, Güney Kore, Çin ve ülkemiz Türkiye 250-300 km/saat hızla elverişi yüksek demiryolu hatlarını başlatmıştır.

Ülkeler arasında doğu-batı koridorlarından pay edinme isteği ile yaşanan rekabet dikkate alındığında bölgeler arası ulaşım Türkiye'nin büyük oranda paya sahip

olması adına uluslararası hatların kısaltılması ve boğazların gittikçe projeler en yakın zamanda başlatılacağı beyan edilmektedir(<http://www.sp.gov.tr/>; TÜİK, 2022).



**Şekil 4.25:** Türkiye’yi Etkileyen Ulaşım Koridorları

**Kaynak:** <http://www.sp.gov.tr/>

2023 Yılı Demiryolu altyapısında Altyapı Hedef ve Önerileri; (<http://www.sp.gov.tr/>; TÜİK, 2022).

2023 yılında 10 Bin Kilometre yeni düzeyde yüksek hızlı demiryolu hat yolu yapılacağı hedefler arasındadır.



**Şekil 4.26:** 2023 Yılı Hedefleri İçerisinde Yer Alan Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları

**Kaynak:** (<http://www.sp.gov.tr/>)

5 Bin Kilometre yeni konvansiyonel demiryolu hattı yapılacağı hedefler arasındadır.



**Şekil 4.27:** 2023 Yılına Kadar Yapılacak Konvansiyonel Demiryolu Hatları

**Kaynak:** (<http://www.sp.gov.tr/>)

- Yılları içerisinde minimum 500 Kilometre demiryolu ağlarının geliştirilerek olduğu durumdan daha gelişmiş hale getirmek,
- Karayolu ve Demiryolu ile bağlantılı 16 adet lojistik merkezi oluşturulacaktır,
- Yük taşımacılığındaki demiryolu pazar payı arttırılacaktır,
- Lojistik zincirlerin güçlendirilmesi yapılacaktır,
- Türkiye üzerinde demiryolu alanında teknoloji ile gelişmesi adına AR-GE çalışmaları yapılacaktır,

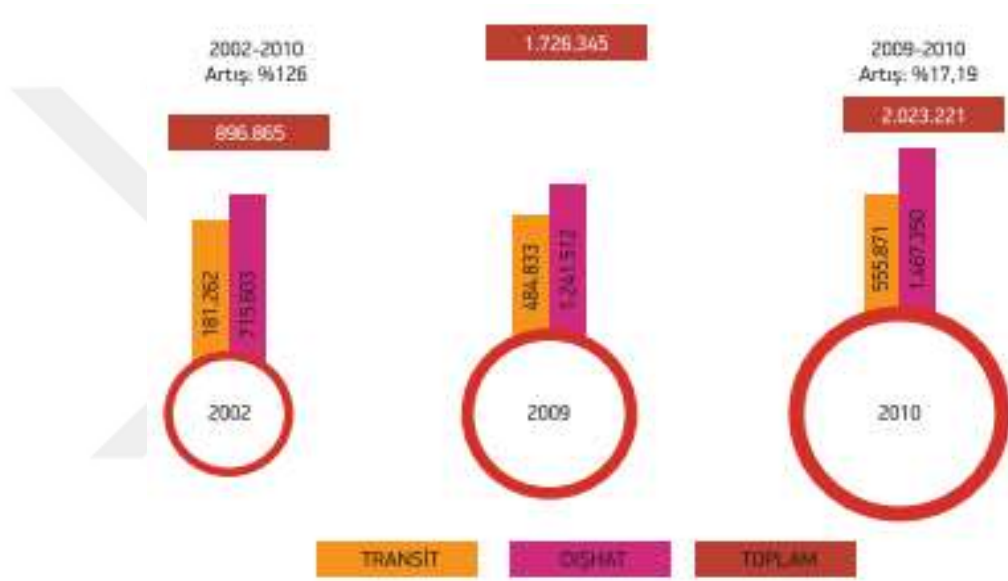
Sonuç olarak; Geliştirilme yönünde hedefleri belirlenen stratejiler ile şekli oluşturulacak 2023 yılı demiryolu taşımacılığı sektörü, diğer taşımacılık türleri ile bütünleşme halinde yurt genelinde yayılmış 30 Bin Kilometre demiryolu bağlantıları ile birlikte ülkede ve ülkeler arasında ulaştırma koridorlarında yük taşımacılığı avantajlı duruma gelmesi beklenmektedir.

#### 4.7.4 Havayolu taşımacılığında dış ticaret incelenmesi

Son 5 yıllık dönemin incelemesinde GSYH'ya ortalama %14 lük bir oranla etkili olarak Türkiye ekonomisi üzerinde avantajlı alana sahip ulaştırma sektöründe talep oranları %8 oranında artış göstermiştir. Bu büyüme ile karayolu içerisinde yıllık talep oranı %7.6, demiryolu içerisinde %2, denizyolu içerisinde %5 artış ile havayolu içerisinde ise %16 oranından fazla bir yükselişe çıktığı belirtilmiştir. Bu yükseliş ile

ülkemizin ticari faaliyetleri ile avantajlı bir rol oynayarak Dünya çapında en hızlı gelişen pazar arasında olduğunun göstergesidir.

Geçmiş birkaç yıl öncesinde Türkiye’de yük trafiğinin ivme göstermesi, dünya üzerinde ekonomik kriz ve dünya çapındaki taşımacılığın düşüşünden negatif şekilde etkilenmiştir. 2002 yılından itibaren Türkiye’de havayolu yük trafiği ile yıllar süresince yıllık ortalama %16 büyüme ile 2010 yılı içerisinde 2.023.221 ton ağırlığına çıkmıştır. 2010 yılı içerisinde dış hat yük trafiği 1.467.350 ton ağırlık, iç hat içerisinde bulunan yük ağırlığı trafiği ise 555.871 ton olarak bildirilmiştir. (<http://www.sp.gov.tr/>; TÜİK, 2022).



**Şekil 4.28:** Taşınan Yük Sayısı

**Kaynak:** (<http://www.sp.gov.tr/>)

2023 Yılı Havayolu altyapısında Altyapı Hedef ve Önerileri (<http://www.sp.gov.tr/>; TÜİK, 2022).

Kıyı şeritlerinde olan havaalanlarının bütün taşıma çeşitleri ile bağlantıları yapılacaktır,

- Dünya üzerinde bütün havayolu araçlarının iniş yapabileceği minimum iki havaalanı yapılacaktır,
- Hâlihazırda kullanılan havaalanlarının tümü master planı ile geliştirilerek, yapılacak olan havaalanları için uluslararası standart kurallarına uyacak şekilde yapılması,

- İlk olarak Atatürk Havalimanından başlayarak tüm havaalanlarında kargo taşımacılığına uygun olmayan noktalar için geliştirmeler yapılarak kargo noktaları yapılacaktır,
- Her çeşit uçakların operasyonel bakımdan plan yapabileceği 7 bölge üzerinde en az iki noktada kargo havaalanı olarak şekillendirilecek ve bu noktadan doğu üzerinden batıya, kuzey üzerinden güneye önemi yüksek transit kargo merkez alanlarına girişi yapılacaktır,
- Türkiye 5.000 uçak kapasiteli bir hava araç bakım merkezi kurma planı mevcuttur,
- Ticari amaç için kullanılacak uluslararası alanda bilinecek Uçak Fabrika noktası kurulacaktır,

Sonuç olarak; 2023 hedef dönemine kadar Avrupa ve tüm dünya üzerinde havacılık alanında uzun dönemli beklentiler ve çalışmalar ile trafiğin önemli oranlarda artacağı beklenmektedir.

#### **4.8 Türkiye'nin Lojistik Sektörüne Ait Güçlü ve Zayıf Yönleri (SWOT Analizi)**

Swot Analizi, güçlü ve zayıf yönleri anlama, fırsatları görme ve karşılaşılabilecek tehditleri ön görmeye yardımcı olan bir tekniktir. Swot Analizi'nin açılım ise; Strength-Güçlü Yönler, Weakness-Zayıf Yönler, Opportunity-Fırsatlar, Threat-Tehditler olarak ifade edilebilir.

İncelenmesi sağlanan bir işletmenin, tekniğine ve hizmetlerinin güçlü-zayıf yönlerini saptayarak, sonuca istinaden çalışmalarla fayda sağlanan bir analiz programıdır. Firmaların detaylı analizini çıkararak, oluşabilecek tehditlere karşı hazırlıklı olmalarını sağlamaktadır. Çıkan bu sonuçlara istinaden planlama yaparak çözüm oluşturma sistemi olarak da bilinir.

Bu çalışma üzerinde Swot Analizi ile incelenmesinin nedeni, Türkiye'nin uluslararası ticaretinde önemi yüksek bir seviyede olan lojistik sektörünün, dünya pazar payında sahip olduğu güçlü ve zayıf yönleri anlatılacaktır (Akan, 2021; Erkan, 2014).

#### 4.8.1 Güçlü yönleri

- Türkiye'nin coğrafi konum avantaj sahibi olması,
- Kıtalar arasını (Asya, Avrupa) birbirine bağlayan ülke durumunda olması ve üç tarafının denizlerle çevirili olması,
- Doğu Marmara Bölgesi'nin, kara ve demiryolları üzerinde doğal liman alanına körfeze sahip olması,
- Ülke içerisinde karayolu ağının geniş olması ve karayolu yolunun alanında mühim koridorların noktaların olması,
- Avrupa ile karşılaştırıldığında kapsamlı ticari araç filosuna sahip olma avantajı,
- Limanların bölge açısından önemli yeri,
- İpek Yolu güzergâhında oluşu,
- İstanbul Havalimanı, Marmaray, Kars-Bakü-Tiflis demiryolu altyapı çalışmalarının yatırımları,
- Marmaray Geçidi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile demiryolu hattının katkısıyla Asya-Avrupa bağlantısının sağlanması,
- Lojistik sektörünün istihdam sağlayan etkileriyle geleceğe ışık açması,
- Yeni yol çalışmalarıyla karayolu lojistiğinin performans artışına katkısı,
- Lojistik köylerin kurulup geliştirilmesi,
- Komşu ülkelerin ticaret hacimlerinden olumlu yönde etkilenmesi,
- Ülke içerisinde her çeşit taşımacılığın yapılması,
- Eğitim alanlarında lojistik ve dış ticaret konularına dair eğitimlerin artış göstermesi ve yayılması,
- Sektörün döviz girdisi yaratma özelliğinin olması,
- 2023 hedef noktaları içerisinde lojistiğe ait gelişme ve büyüme stratejilerine sahip olması. (Erdoğan, A.,2020)

#### 4.8.2 Zayıf yönleri

- Lojistik veri tabanının bulunmayarak gelişmiş olmaması ve lojistik koordinasyon yetersizliği,
- Demiryolu ve Denizyolu ağının ve alt yapısının gelişmiş olmaması,
- Lojistik sektörü ile ilgili firmaların sayılarının netlik kazanmaması,
- Kayıt dışı faaliyetlerin yapılmasıyla haksız rekabetin oluşması,
- Lojistik sektörünün ülke genelinde yeterince bilinmemesi,
- Sektörde bilgili personel açığı,
- Lojistiğin ülke genelinde eğitim alanında yeterli anlatılamaması,
- Yatırım ve maliyetlerin yüksek olması,
- Plansız şehirleşme ve lojistik alanların plansız dağılımı,
- Taşımacılık alanında ülke içerisinde rotaların yerleşim yerlerinden geçerek karayolunda yığınlaşma oluşturması,
- LPI durumunda diğer yıllara göre gerileme yaşanması,
- İthalat-İhracat prosedürlerinin fazla olup zaman kaybı yaşatması,
- Gümrük ve sınır geçişlerinde işlemlerin verimliliğinin düşük olması, gümrüklerde bekleme sürelerinin problemi,
- Limanlarda beklenen süreler, terminal, elleçleme, ardiye hizmetlerindeki yüksek maliyetler,
- Altyapı yetersizliği nedeniyle karma taşıma sistemlerinden yararlanılamaması,
- Lojistik firmalarının e-ticaret ile aralarındaki koordinasyon eksiklikleri,
- Sektör içerisinde rekabetin fiyat yıkıcılığı, (Erdoğan, A.,2020)

#### 4.8.3 Fırsatlar

- E-Ticaret genelinde elektronik ticaret hacminin artışı,
- Dijital teknolojinin de gelişim,
- Dış ticaret hacminin ülkelerarasında hacim artışı göstermesi,

- Havacılık, Karayolu sektöründe ulaşım ağı sağlaması,
- Lojistik köy uygulamalarının başlangıç göstermesi,
- İntermodal taşımacılık sistemine uygunluğu,
- Demiryolları inşası için malzemelerin yeterli olmaması, (Erdoğan, A.,2020)

#### **4.8.4 Tehditler**

- 2020 yılı itibariyle dünya üzerinde büyük etki yaratan Covid-19 salgınının belirsizliği,
- Döviz kurlarındaki artış, enflasyonun yüksek oranı ve ekonomik daralmalar,
- Uluslararası alanda siyasi gerginlikler,
- Karayolu taşımacılığındaki kota ve vize sınırlamaları,
- Geçiş izinlerine ait problemler,
- Denizyolunda Yunanistan, Karayolunda Bulgaristan rakip durumdadır.
- Enerji ile Petrol fiyatlarında ki yüksek artışlar,
- Ekonomik krizler,
- Terör olayları,
- Göç ve mülteci sorunları (Erdoğan, A.,2020)

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye karma taşımacılık alanına etkin bir coğrafi yapısı ile gereken alt yapı ve üst yapılarla kamu özel girişimlerle yapılacak mevcut karma taşımacılığın gelişimine katkı da bulunacaktır. Liman noktalarının diğer karayolu taşımacılık türleri ile entegre halinde ağ bulunmamasından kaynaklı yeni oluşturulacak veya mevcut limanlar, karayolu ve demiryolunu birbiri ile bağlantı şeklinde yapılacaktır. Dünya ticaret hacminde ki sıklıkla olan artış ülke içerisine döviz girişinin yapılması ile sektör içerisine yapılması gereken yatırımların ülke ekonomisinde önemli katkılar sağladığı görülecek bu artış ile ülkemizi bütün taşımacılık çeşitlerini sağlaması yönünde pay alımını sağlayacaktır. Ülkemizde deniz ve hava limanlarının sayı olarak sıklıkla artış göstermesi ile karayolu taşıma türlerine yapılacak katkıların artması ile karma taşımacılık türü geliştirilecektir. Türkiye'nin gelişmiş demir madeni yatakları, mevcuttaki demiryolu ağ noktalarını daha ekonomik düzeyde artışına avantaj sağlar duruma gelecektir. Kıyılarımızın yeni liman yapım durumuna elverişli oluşuyla liman sayılarımızda ki artış sayesinde sıklıkla artış gösterecek ve karma taşıma modunu uygun duruma getirebilecektir. Lojistik sektöründeki gelişim ülkemizin ekonomik boyutta daha güçlü seviyeye gelmesi ve bununla birlikte dünya üzerinde meydana gelebilecek ekonomik kriz durumlarından daha az seviyede etkilenir hale gelecektir. Türkiye coğrafi alanı sebebiyle üç kıta arasında olup transit ülke durumunda olmasıyla tüm taşıma şekillerinin olmasının verdiği avantaj ile ülkelerin Türkiye ile siyasi ilişkilerini iyi tutması önemli durum boyutunda olacaktır. Karma taşımacılığın daha ekonomik boyutta olması Türkiye'nin karma taşımacılık türüne uygun olmasına ve dünya genelinde enerji ve petrol fiyat performansında artış daha düşük seviyede etkilenmesini elde edecektir. Global alanda sektör içerisinde rekabet güç seviyesini koruyarak sektörde faaliyette bulunan firmalar için gereken düzenlemelerle yapılması uygun olacaktır. Ülkemizin makroekonomik boyutunda oluşabilecek olumsuzluklara müdahale edilebilmesi sorunların önüne geçilebilmesi açısından önemlidir. Türkiye'nin uluslararası ticarete gelişmesi etkin ve doğru şekilde faaliyetlerinden uygulanması ile ilgilidir. Bu durumda özellikle olumlu avantaj durumlarına sahip olmamızı sağlayan taşıma türlerinde ki yapılacak

iyileştirmeler ile mümkünlüğü olacaktır. Karayolları üzerinde kullanımı sağlanan geçiş belgelerindeki kotaların kullanımdan kalkması veya artışı Türk sürülerinin ülkeye geçişlerinde kullanacağı vize işlemlerine bağlantılı sorunlarla uluslararası boyut üzerinde düzenlemelerin yapılmasının yararı olacaktır. Denizyolu taşımacılığı dünya ticaretinin üzerinde %90 oranında iken Türkiye’de ise %60 seviyelerinde seyretmektedir ve bu durum üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz adına dünya denizyolu taşımacılığı oranı ile karşılaştırıldığında oldukça düşük seviyelerde kalmaktadır. Bu oranda ki artışı sağlamak adına limanlardaki diğer taşıma modları ile olan bağlantılarındaki yatırımları güçlendirerek özel ve kamu girişimleri ile yapılmalıdır. Son teknoloji kullanılarak limanların donatılması, modern bir yapıdaki duruma getirilmesi, yükleme, boşaltma ve elleçleme de ekstra oluşacak maliyetlerin engellemek firmalar adına büyük problem olan maliyetleri düşürecektir. Dış ticaret hacmimizi arttırmak için limanların organize sanayi bölgeleri ile bağlantısının kurulması olacaktır. Havayolu taşımacılığındaki gelişim adına limanlarda bulunan elleçleme, terminal işlemlerinin ücret durumlarında düzenlemeler ithalatçı ve ihracatçı firmalar bakımından maliyetleri düşürülecektir. Ülkemiz de bulunan serbest depolama alanları yetersiz duruma gelmeye başlamıştır. Yetersiz olan bu duruma ek dış ticaret yapan firmalar adına depolama alanlarındaki yetersizlik ekipman ve teknolojik noksanlıklarının oluşu firmaya ekstra maliyet gerektirir. Deniz ve hava limanları için oluşturulacak veya yapılması gereken çalışmalarda gümrük işlemlerinin atlanmaması gerekmektedir. Gümrük kontrollerinde ki işlemlerin daha hızlı olması dış ticaret işlemlerinde daha az maliyet ile yapılmasına katkıda bulunacaktır. Demiryolundaki ağların ise limanlar ile bağlantılı olması karma taşımacılığın sistemine güçlülük katacaktır. Örnek verilecek olursak İç Anadolu Bölgesinde liman olmayışı limanlar ile bağlantılı olan karayolu taşımacılığıyla yapılması demiryollarına olan talepte düşüşe sebep olmaktadır. Ülkemizde yeni yapılacak demiryolu ağlarının diğer limanlara direk kıyısı olmayan şehir ve bölgelerde konumlanması yapılacak olma olanağı yurtiçi ve yurtdışı yük taşımacılık durumlarında demiryolu taşıma şekline talep artışı sağlayacaktır. Bu sebeple Türkiye’nin eksik altyapısı ve sahip olduğu demiryollarına talep artışı ve yeni yatırımların yapılması demiryolu taşımacılığı ile yapılmakta olan ithalat ve ihracat işlemlerinde artış gösterecektir. Yapılacak olan bu yatırımlar kısa zaman diliminde maliyetli ancak ilerleyen dönemler içerisinde kârlı duruma gelecektir.

İhracat işlem durumlarında müşteri tarafına vade kısmında sağlanan imkânların, ihracat malların üretim tarafında kullanılacak girdilerin ithalini sağlayan firmalara yararı olması ve firmaların uluslararası piyasada rekabet güç seviyesini arttırmış olacaktır.

Ülkelerin büyümesi ve kalkınma durumunda dış ticaretin etkisinin büyük olması ülkelerin dış ticaret boyutunu geliştirmesinde etken olmuştur. Üretimi sağlanan mal ve hizmetlerin diğer ülkelere ihrac edilmesi adına ülkeler için döviz ve gelir kaynağına sahip olmuştur. Ülkelere mal ve hizmetlerin taşınmasında lojistik sektöründe ki pay diğer hizmet sektörlerine göre oldukça büyük seviyededir. Bu sebeple gelişme seviyelerinde olan ülkelerin lojistik faaliyetlerine verdiği önem, gelişimleri açısından gerekli bir durum halini almıştır. Ülkemiz içerisinde dış ticareti artırıcı bir etken ise ithalat ve ihracat işlemlerinde lojistik faaliyetlerinden kaynaklanan zaman kayıplarını düzeltmektir. Ek olarak dış ticaret işlemlerini gerçekleştirirken lojistik faaliyet işlemleri yapıldığında oluşabilecek gereksiz masraf ve gecikmelerden kamu-özel işbirliği özelinde düzenlemelerin yapılması dış ticaretimizde artış sağlayacaktır.

Çalışmada ülkemizin kapsamlı bir şekilde ulaşım sisteminin eksikliği tespit edilmiştir. Yüklerin ve hizmetlerin tek tip taşıma modu değil de Intermodal (çoklu) taşımacılık türüyle taşınması, lojistik maliyetlerinde büyük bir bölümü kapsayan taşıma maliyetlerinin düşmesinde katkısı bulunacaktır. Büyük parti yüklerinde de yaşanması ihtimal olan geçiş izinlerinde ki problemler ve aksaklıklarında giderilmesine fayda sağlayacaktır. Yüklerin taşınması toplu ve sistemsel bir şekilde ilerlemesi avantajlı bir olması sebebiyle dış ticareti artırıcı bir etken olacaktır.

Gayri Safi Yurt içi Hasıla, uluslararası ticaret ve lojistik hacimlerinde gelişim oranında ulaştırma ve depolama hizmetlerine bakılarak bu üç faktöründen biranda olumlu yönde artış göstermesi bu sektöre daha fazla önem verilmesi gerektiğini göstermektedir. Lojistik ve Dış Ticaret sektörleri birbirlerini desteklemekte ve Gayri Safi Yurt içi Hasıla'daki pay oranları zamanla artış göstermektedir. Lojistik sektörüne yapılmakta olan her bir gelişim katkısı ülkemizin gelir ve döviz kaynağı olarak bize geri dönecektir. Lojistik sektöründeki gelişim yeni istihdam alanları meydana getirecektir.

Yeni iş alanı oluşturulması ile genç ve girişken bir nüfus durumuna sahip olan Türkiye, daha fazla üretim sağlayarak daha fazla ihracat yapıp dış borçlarını bu

şekilde kapatarak yararlı hale gelecektir. Tüm bu durumlar ile Türkiye'nin jeopolitik konumunun birleşmesiyle Türkiye gelişmişlik payını tamamlamasıyla dünya dış ticaretine yön gösteren ülkeler arasına girecektir.

Türkiye konumunun avantajını kullanması ile transit ülke konum durumuna sahip olmasının avantajını da kullanır durumda olmalıdır. Tüm taşımacılık türlerini daha fazla transit geçiş hat ve tarifelerine sahip olması, Türkiye'nin dış ticaretine olan katkı sağlaması ile ülke üzerinden geçiş sağlayacak mal ve hizmetlerin dış ticaretin hariç durumunda büyük finansal kaynak açacaktır.

Ülkemiz lojistik üs olma sürecinde belirgin üstünlükleri mevcuttur. Bu üstünlüklerin bilincinde olup 2023 yılı vizyonu için lojistik sektörünün gelişmesi adına katkılar yapılmalıdır. Türkiye ekonomisinde olan cari açıklığı yabancı sermaye ile finansal boyutunu sağlayarak bu durumdan yabancı sermayenin kâr seviyesini realize etmesi ile ülkeden çıkma talebi olacaktır. Ancak Türkiye'nin lojistik üstünlükleri, sektörde olduğumuz sürece vazgeçilmez parçamız durumunda olacaktır. Bu süreçte karar mercii olan devlet, ülkede dış ticaretin gelişmesi adına lojistik sektörü de teşvik edilmelidir.

Sonuç olarak inceleme sonucunda, Türkiye ekonomisinde dış ticaret ile lojistik arasında olan iki taraflı nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir. Ek olarak ihracatın katkısıyla taşımacılık kazanımları ile bir nedensel ilişki durumu tespit edilmiştir. Türkiye ekonomisinde lojistik, taşıma hacim oranı ile dış ticaret hacim oranı eşit durumdadır. Yani uzun dönemlerde beraber dengede olmaktadır.

## KAYNAKLAR

- Acar, Ö.D.** (2021). Lojistik Sektörü Performansı Ve Dış Ticaret İlişkisi Bilecik, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Akan, Ü.**(2021). Türkiye’de Dış Ticaret Ve Lojistik Faktörü, Yüksek Lisans Tezi, Denizli: Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Alkin, E.** (2019). İktisattan Çıkış, İstanbul: Destek Yayınları.
- Aksulu, İ.** (2007), Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi Ve Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Akyıldız, M.** (2004). Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye’deki Kullanım Biçimleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi
- Baldwin, R.** (2011), "Trade and Industrialisation After Globalisation's 2nd Unbundling: How Building and Joining a Aupply Chain Are Different and Why It Matters (No. w17716),(National Bureau of Economic Research).
- Baldwin, R. E.** (2006), “Globalisation: The Great Unbundling(s)”, Economic Council of Finland.
- Barber, J. W.** (1995). İktisadi Düşünce Tarihi, (çev. İhsan Durdu), Şule Yayınları, İstanbul.
- Bayles, D. L.** (2001), E-Commerce Logistics & Fulfillment Delivering The Goods, London: Prentice Hall PTR.
- Bayraktutan, Y.** (2003). “Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri”, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: IV/2, 176-177; 182-183.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M.** (2015). Lojistik maliyetler ve lojistik performans ölçütleri. Maliye Araştırmaları Dergisi, 1(2), 95.
- Bedestenci, Ç., & Canitez, M.** (2012). Dış Ticaret İşlemler ve Uygulamalar. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Bekmezci, M. (Ed.).** (2018). Tedarik zinciri performans ölçümü. M. F. Çavuş ve İ. Demirkale (Der.), Sosyal Bilimler Yönetim ve Çevre (69-80). Ankara, Akademisyen Yayınevi.
- Beşir, B.** (2021), Türkiye’de Lojistik Sektörünün Dış Ticarete Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Aydın, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Bozkurt, C. ve Mermertaş, F.** (2019). Türkiye ve G8 Ülkelerinin Lojistik Performans Endeksine Göre Karşılaştırılması, İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi

- Ceran, Yunus ve Ali Alagöz** (2007); "Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi," *Yönetim Bilimleri Dergisi*, Cilt 5, Sayı 2, s. 153-175.
- Çelik, K.** (2020), *Uluslararası İktisat* (4. Baskı), Trabzon: Murathan Yayınevi.
- Çütçü, İ.** (2017). İnovasyonun İhracat Performansına Etkisi: Yatay-Kesit Analizi Uygulaması, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(48), 586–596.
- Dahlberg, T., Mallat, N., Ondrus, J. ve Zmijewska, A.** (2008). Past, Present and Future of Mobile Payments Research: A Literature Review, *Journal of Commerce Research and Applications*, 7, 165-81.
- Dal, E. P.** (09 Kasım 2017). ‘Kuşak ve Yol’ projesi, Çin’in yeni vizyonu ve Türkiye. Erişim 28 Kasım 2021, Anadolu Ajansı: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/-kusak-ve-yol-projesi-cin-in-yeni-vizyonu-ve-turkiye/960778>
- Demir, Volkan** (2008); *Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması*, Nobel Yayınları, Ankara.
- Deran, A.** Stratejik Maliyet Yönetimi, T.C. Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Eğitim ve Doktrin Komutanlığı, (Ankara: 2006), s. 173
- Durdular, A.** (2016). Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 77-97.
- Elgün, N.M.** (2011). *Uluslararası Taşıma Ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi*, Yüksek Lisans Tezi, Afyonkarahisar: Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Elmas, Güldem ve Fevzi Erdoğan** (2011); "The Importance of Reverse Logistics," *International Journal of Business and Management Studies*, 3 (1),161-171.
- Ener, T.** (2010). Küresel lojistik performans indeksi: Mersin’de faaliyet gösteren lojistik firmalarının sektörel performanslarının incelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- Erdoğan, A.,** (2020), “ Türkiye’de Lojistik Sektörünün Swot Analizi”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*
- Ergün Zorlubaş, D.** (2012). E-Ticarete Yenilikçi Yaklaşımlar, *Kalkınmada Anahtar Verimlilik*, 284, <https://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/eticarete-yenilikci-yaklasimlar/55>
- Erkan, B.**(2014). “Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü” ASSAM uluslararası Hakemli dergi (ASSAM-UHAD) ASSAM International Refereed Journal Sayı:1 Yıl:2014.
- Erkayman, B.** (2007). *Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Filiz, T.** (2020), Çin’in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye’nin Konumu Üzerine Bir İnceleme, *Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*
- Ford, M.** (2018). *Robotların Yükselişi: Yapay Zekâ ve İşsiz bir Gelecek Tehlikesi*, (Çev. C. Duran). İstanbul: Kronik Kitap.

- Fujita, M.** (2010), "The Evolution of Spatial Economics: From Thünen to the New Economic Geography", The Japanese Economic Review.
- Galindo, Laura Domingo,** 2016. The Challenges of Logistics 4.0 for the Supply Chain Management and the Information Technology, Master of Science in Mechanical Engineering, Norwegian University of Science and Technology, Department of Production and Quality Engineering.
- Ghiani, Gianpaolo, Gilbert Laporte and Robert Musmanno** (2013); Introduction to Logistics Systems Management, John Wiley & Sons Ltd Publication, United Kingdom.
- Gözüaçık, G.** (2013). "Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış", Ekovitrin, Kasım, 74-76.
- Gürsoy, Y.**(2020), Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi, 13.Baskı, Bursa.
- Gümüş, S.** (2013), "Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları ve Bir Araştırma",Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi, 1 (3),
- Helpman, E.** (2006), "Trade, FDI, and the Organization of Firms", Journal of Economic Literature.
- Hummels, D.** (2007), "Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization", Journal of Economic Perspectives.
- Kaçmaz, E.** (2014), Türkiye’de Dış Ticaret İşlemlerinde Uygulanan Finansman Teknikleri ve Lojistik Sektörüne Yönelik Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kara, M. Tayfur, L. Basık, H.** (2009).Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi yıl 2009, Volume 6, sayı 11, 69-84
- Karahan, K., & Canitez, M.** (2008). Uygulamalı İhracat-İthalat. Kayseri: Gazi Kitabevi.
- Kaplan, B.** (2019), Türkiye’de Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Üzerinde Etkileri: Otomotiv Endüstrisi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Tekirdağ, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Kaya, F.** (2009). Uluslararası Ticaret İşlemler ve Muhasebesi. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Knoll, Dino, Marco Prügler and Gunther Reinhart** (2016); "Predicting Future Inbound Logistics Processes Using Machine Learning," Procedia CIRP, Cilt 52, s. 145-150.
- Koban, Emine ve Hilal Yıldırım Keser** (2008).Dış Ticarete Lojistik, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa.
- Lin, B., Jones, C. A.** (2009). Digital Supply Chain Management And Implementation: A Research Review
- MÜSİAD.** (2013). Lojistik Sektör Raporu 2013. İstanbul.
- Nuroğlu, E. ve Nuroğlu, H.** (2018). Endüstri 4.0’ı Türkiye’nin Dış Ticareti İçin Bir Fırsat Penceresine Dönüştürmek, Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 16 (1), 329-346.

- Oguz, A. & Saraç T.B. & Develi A.**(2015).Dış Ticarete Giriş, Efil Yayınevi, Ankara.
- Öztürk, N.** (2009). Dış Ticaret Kuram Politika Uygulama, Palme Yayıncılık, Ankara
- Reynolds, J.** (2001), Logistic & Fulfillment For E-Business: A Practical Guide to Mastering Back Office Function for Online Commerce, London: McGraw-Hill.
- Savaş, V.** (2000), İktisadın Tarihi, Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Schwab, K.** (2016). Dördüncü Sanayi Devrimi, (Çev. Z. Dicleli). İstanbul: Optimist Yayın Dağıtım
- Schwab, K. ve Davis, N.** (2019). Dördüncü Sanayi Devrimini Şekillendirmek, (Çev. N. Özata). İstanbul: Optimist Yayın Dağıtım.
- Seyidoğlu, H.** (2015), Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama, (20. Baskı), İstanbul: Güzem Can Yayınları.
- Şık, E.Ç.** (2021), Lojistik Desteğin Dış Ticarete Katkısı Ve Ülkelerin Rekabet Gücüne Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Şeker, A. & S. Özcan** (2019). Yüksek Teknolojili Ürün İhracatı ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Örneği. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 6(3), 865–884.
- Şekkeli, H. Z.** (2016). Lojistik stratejilerinin rekabet avantajı ve lojistik performansına olan etkileri üzerinde Türkiye ölçeğinde bir araştırma. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- Şen, Erdal ve Mustafa Bolat** (2015); "İşletmelerde Demokratik Yönetim Anlayışının İnovasyon ve Firma Performansı Üzerine Etkisi: İstanbul Avrupa Yakası Lojistik İşletmeleri Üzerine Bir Uygulama,"İstanbul
- Takım, A., İmamoğlu, İ. K., & Naktiyok, Y.** (2018). Dış Ticaret İşlemleri Kavram, Teori, Politika ve Uygulama. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Tekin, E. & Y. Hancıoğlu** (2018). İnovasyon Belirleyicilerinin İhracat Performansına Etkisi Üzerine Bir Araştırma, Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, 14(4), 897–917.
- TOBB** (2012). "Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011" Haziran.
- Torun Ve Çetinoğlu** (2020). Uluslararası Ticaret İçin Altyapı Kalitesinin Lojistik Performans Üzerindeki Etkilerinin Analizi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi
- Trade, Applied Economics**, Vol. 46, No. 24, 2982-2992. Copacino, W. C. (1997), Supply Chain Management, Florida: CRC Pres LLC.
- TUIK** (2006): "Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004". Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara.
- Türen,U., Gökmen, Y. ve Tokmak, İ.** (2011).Türkiye’de E-ticaret İşlem Hacmini EtkileyenFaktörler Üzerine Bir Araştırma: Bir ModelÖnerisi, KHO Savunma Bilimler Dergisi, 10 (1),49-71.

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2018). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018. Ankara (71)
- UND-Uluslararası Nakliyeciler Derneği** (2008a), Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Sektörü 2007 Yılı Raporu, İstanbul.
- Ülgen, G.** (2004). İktisat Bilimine Giriş, Der Yayınları, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 2. Basım, İstanbul.
- Went, R.** (2001). “Küreselleşme Neoliberal İddialar Radikal Yanıtlar”, (çev. Emrah Dinç), Yazın Yayıncılık.
- World Bank.** (2007). Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy, Washington: International Trade Department.
- Yased,** (2012). “2023 Hedefleri Yolunda Bilgi ve İletişim Teknolojileri”, Eylül 1-168.
- Yılmaz, E. Ş.** (2010), Dış Ticaret Kuramlarının Evrimi, Ankara: Efil Yayınları
- Yüksel, E., Sarıdoğan, E.** (2011), “Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R.Krugman’ın Katkıları”, Öneri Dergisi

## İnternet

- Ak, H.** (2019), Lojistikte Bilişim Teknolojileri, [https://medium.com/@halisak\\_/lojistikte-bilism-teknolojileri23816a916d2d](https://medium.com/@halisak_/lojistikte-bilism-teknolojileri23816a916d2d), Erişim Tarihi: 17.02.2021.
- Biçici, B.** Blockchain Nedir?, <https://www.koinfinans.com/blockchain-nedir>, Erişim Tarihi: 17.02.2021.
- Damen, J. T. W.,** (2001), KPN Research, The Netherlands, <http://www.zefdamen.nl>
- Genç, S., & Küçükçolak, R. A.** (2021). Türkiye’de Fintek Sektörü. Working Paper Series, 1(1), 48-60. Geliş tarihi gönderen <http://workingpaperseries.ticaret.edu.tr/index.php/wps/article/view/13> (Original work published 30 Aralık 2020)
- Groznik A. ve Kovacic A.** (2004), E-Logistics Informatization of Slovenian Transpory Logistics Cluster, Working Papers/Research Center of The Faculty of Economics, <http://www.tlg.net>
- Karagöl, E. T.** (2017). Modern İpek Yolu Projesi. Seta Perspektif: [https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174\\_Perspektif.pdf](https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174_Perspektif.pdf)
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2019)** <https://www.ticaret.gov.tr/hizmet-ticareti/elektronik-ticaret/dijitalticarettanim-ve-kavramlar> Erişim Tarihi:1/12/2020.
- TUİK.** TUİK Haber Bülteni. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27784>. adresinden alındı
- UIC Statistics** (2007). 20 Nisan 2009, <http://www.uic.asso.fr/stats/Synopsis.html> Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları.(2007).Devlet Demiryolları

İstatistik Yıllığı 2002 - 2006. Ankara: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları.

- WEF.** (2018). <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>  
Erişim Tarihi: 17/11/2020
- Url-1** <[http://www.depokur.com/\\_uploads/2015011913220497.pdf](http://www.depokur.com/_uploads/2015011913220497.pdf) Keskin, Yusuf Bahadır >,(Erişim Tarihi: 07.05.2020)
- Url-2** <<http://www.sp.gov.tr/>>, (Erişim Tarihi: 20.11.2021)
- Url-3** <<https://bkm.com.tr/>>, (Erişim Tarihi: 20.11.2021)
- Url-4** <<https://dargeb.com/e-lojistik/>>, (Erişim Tarihi: 20.11.2021)
- Url-5** <<https://docplayer.biz.tr/>>, (Erişim Tarihi: 17.10.2021)
- Url-6** <<https://www.lojiport.com/>>, (Erişim Tarihi: 10.03.2020)
- Url-7** <<https://www.lojistikkulubu.ist/>>, (Erişim Tarihi: 15.10.2021)
- Url-8** <<https://www.sabah.com.tr/>>, (Erişim Tarihi: 15.10.2021)
- Url-9** <<https://www.tuik.gov.tr/>>, (Erişim Tarihi: 05.09.2021)
- Url-10** <<https://www.utikad.org.tr/>>, (Erişim Tarihi: 15.10.2021)
- Url-11** <<https://cdn-acikogretim.istanbul.edu.tr/>>, (Erişim Tarihi: 17.10.2021)
- Url-12** <<http://www.megep.meb.gov.tr/>>, (Erişim Tarihi: 07.11.2021)
- Url-13** <<https://spider.web.tr/>>, (Erişim Tarihi: 07.11.2021)
- Url-14** <<https://aof.sorular.net/>>, (Erişim Tarihi: 17.10.2021)
- Url-15** <<https://bkm.com.tr/>>, (Erişim Tarihi: 20.11.2021)
- Url-16** <<https://www.tepav.org.tr/tr/>>, (Erişim Tarihi: 20.11.2021)
- Url-17** <<https://www.sbb.gov.tr/>>, (Erişim Tarihi: 05.11.2021)
- Url-18** <<https://www.uab.gov.tr/>>, (Erişim Tarihi: 07.11.2021)
- Url-19** <<https://www.turklim.org/>>, (Erişim Tarihi: 17.10.2021)
- Url-20** <<https://yolbakim.ibb.istanbul/>>, (Erişim Tarihi: 10.12.2021)
- Url-21** <<http://www.sp.gov.tr/>>, (Erişim Tarihi: 20.11.2021)
- Url-22** <<https://www.lojistikkulubu.ist/>>, (Erişim Tarihi: 15.10.2021)
- Url-23** <<https://www.tuik.gov.tr/>>, (Erişim Tarihi: 05.09.2021)
- Url-24** <<https://www.utikad.org.tr/>>, (Erişim Tarihi: 15.10.2021)
- Url-25** <<https://www.paypal.com/tr/home>>, (Erişim Tarihi: 22.11.2021)
- Url-25** <<https://natoassociation.ca/tr/>>, (Erişim Tarihi: 25.11.2021)

## ÖZGEÇMİŞ

### ÖĞRENİM DURUMU:

**Lisans:** 2019- İstanbul Gelişim Üniversitesi -Lojistik Bölümü -Lisans

2017- İstanbul Nişantaşı Üniversitesi-Dış Ticaret Bölümü-Ön Lisans

**Yüksek Lisans:** 2022- Gedik Üniversitesi-Uluslararası Ticaret Programı

