



# TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN DIŞ TİCARET ÜZERİNE ETKİLERİ

**Ömer EMİRKADI**

## **Özet**

Günümüzde küreselleşmeyle birlikte sınırların tümüyle ortadan kalkması ve yaşanan yoğun rekabet sonucunda daha ucuz malların, en asgari fiyatla taşınması gerçeği ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla da işletmelerin tedarik zincirlerini ve lojistik faaliyetlerini rakiplerine oranla daha etkin ve verimli yönetmeleri onlara bir takım avantajlar sağlayacaktır. Lojistik sektörü dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi içinde önemlidir. Bunun temel sebebi de, lojistik sektörünü ilgilendiren kararların ülke ticareti için kritik özellikte olması ve sektörün günümüz Türkiye'sinde iş oluşturma ve büyüme potansiyeli yönünden öne çıkan sektörlerden biri olma konusunda hızla ilerlemesidir.

Kişilerin ve devletlerin sürekli olarak çeşitli ekonomik ilişkiler içinde bulunması, uluslararası ticarete yeni boyutlar kazandırmıştır. Küresel çapta gerçekleştirilen dış ticaret, kıtaları birbirine bağlamakta, çok uzak mesafedeki alıcı ve satıcıyı ortak bir platformda buluşturmuştur. Bu yüzden ülkeler uyguladıkları dış ticaret politikaları aracılığıyla ülke ekonomilerine yön verebilmektedirler. Geldiğimiz nokta itibarıyla de sadece dış *âlemle* gerçekleştirilen ticaretteki etkinlik açısından değil, aynı zamanda ülke ekonomisinde iç ve dış dengenin sağlanabilmesi içinde dış ticaret önemli bir faktördür.

Son yıllarda lojistik sektöründe yaşanan gelişmelerle, Türkiye'de ki lojistik kavramı ulaştırma sistemleri üzerinde giderek daha fazla etkili olmaya başlamıştır. Bu çalışmada Türkiye'de gelişen lojistik sektörünün dış ticaret üzerine olan etkileri incelenmiştir.

## **Anahtar Kelimeler:**

Lojistik, Dış Ticaret, Türkiye Ekonomisi

## **THE EFFECTS ON FOREIGN TRADE OF DEVELOPMENT OF LOGISTICS SECTOR IN TURKEY**

### **Abstract**

With the globalization nowadays, in the result of intense competition and with the disappearance of all borders, reality of moving cheaper goods with the most minimum wage has come up. Hence; managing their supply chains and logistic activities more efficiently and thriftily than their rivals, will provide some advantages to businesses. Logistic sector in Turkey economy is as important as in the world economy. Fundamental reason for this is that decisions concerning logistic sector are crucial for country trade and rapid development of the sector as being one of the prominent sectors that creates jobs in Turkey and has a potential to grow.

Individual's and government's being constantly in various economic relationships brings international trade in new levels. Foreign trade, taking place globally, is attaching continents and bringing together buyers and sellers, apart from each other in a long distance, in a common platform. Therefore, countries can dominate their country's economy by means of foreign trade politics that they apply. As of this point, foreign trade is not only important in terms of activity in trade that takes place with the rest of the world but also an important factor that provides the balance between domestic and foreign trade of the country's economy.

With the recent developments in the logistic sectors, logistic concept in Turkey has began more effective on transformation systems. In this study impacts of logistic sector that develops in Turkey on foreign trade has been examined.

### **Keywords:**

Logistics, Foreign Trade, Turkey Economy



## Giriş

Günümüzün en önemli kelimeleri 'küreselleşme ve değişim'dir. Çağımızda her on yılda bir yaşanan değişim, kendinden önceki dönemlerle karşılaştırılmayacak derecede fazladır. Yeni teknolojilerin bulunması, yeni icatlar, bilgi işlem sektöründeki gelişmeler, ekonomik ve siyasi değişimler, yaşadığımız çağa isim verilmesini güçleştirecek derecede hızlıdır. Değişimdeki hız; firmaların yeniliklere hızlı uyum sağlamasını, kısa sürede geliştirilen projeleri, hızlı bir şekilde üretilen ürünleri ve bu ürünlerin pazara zaman kaybedilmeden, çok hızlı bir şekilde iletilmesini zorunlu kılmaktadır. (Cenker, 2006: 1)

Uluslararası piyasalarda pazar payını koruyabilmek ve arttırabilmek için; düşük maliyetle girdi temini ve üretilen malın uluslararası piyasalara rekabet edebilir fiyatlarla ve zamanında arzını gerektirmektedir. Böyle bir ortamda rekabetçi olabilmek açısından lojistik yararlanılabilecek önemli araçlardan birisidir.

Lojistikle ilgili pek çok tanım olmakla beraber lojistik; müşteri gereksinimlerine uygun mal, hizmet ve nihai ürün ya da, bunlara ilişkin bilginin, çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar, etkin bir biçimde varabilmesi için yapılan depolama, planlama, uygulama ve kontrol süreci şeklinde tanımlanabilir. (<http://www.logisticsworld.com/logistics.htm>)

Lojistik ürünün/yükün çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm malzeme hareketlerinin eşgüdümüdür. Taşımacılık ve depolama faaliyetlerinin entegrasyonu ile başlar ve bu faaliyetlere gümrükleme, iade, paketleme, tersine faaliyetler, stok yönetimi, tedarik ve dağıtım gibi faaliyetleri de entegre ederek kapsamını geliştirir. Lojistiğin ürün akışı ile ilgili faaliyetleri; taşıma (transportation), depolama (warehousing), paketleme (packing) ve katma değerli işlemler (value added services), hizmet akışı ile ilgili faaliyetleri; gümrükleme (customs clearance), sigorta (insurance), muayene/gözetim (inspection), stok yönetimi (inventory management) ve sipariş yönetimi/müşteri hizmetleridir. (order management/customer services) (Tanyaş, 2011: 4-5)

Ekonomilerde lojistik sektörünün gelişmesi ekonomik gelişmelerle paralellik arz eden bir yapıdadır. Ekonomiler büyüdükçe lojistik hizmet ihtiyacı da artmakta ve buna paralel olarak da büyüme gerçekleşmektedir. Lojistiğin tarihsel gelişimine bakıldığında; endüstri devrimi ile artan üretim kapasiteleri ve kitlesel üretim artışları sonucunda ortaya çıkan pazarlama, bölgesel savaşların yanı sıra dünya genelinde yaşanan savaşlar, uluslararası barışın sağlanması ve istikrar için kurulan uluslararası ekonomik ve siyasi kuruluşlar yaşanan petrol krizi, yeni ekonomi alanındaki büyük ilerlemeler lojistiğin tarihsel gelişimine etki eden önemli mihenk taşları olmuştur. Lojistiğin tarihsel gelişimi içinde, en önemli değişikliklerin yaşandığı dönem ise 20. yüzyılın ikinci yarısı olmuştur. (Özdemir, 2007: 28).

Genellikle lojistik aşağıdaki konularla ilgilenir. (Sadler, 2007: 32-33).

Sipariş işleme, Satın alımlar, Gelen ulaşım, Üretim planları ve programları, Envanter yönetimi, Dağıtım ve teslimat ulaşımı, Depo yönetimi, Malzeme ve dağıtım ihtiyaç planlaması, yönetimin bir müşteriye yanıt vermesi gibi çeşitli bilgi sistemleri.

## TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLER



Bunlara ilave olarak aynı zamanda yeni iş dünyasında yaşanan gelişmelere paralel olarak; taşımacılık düzenlemeleri, bilgisayar teknolojisi ve iletişim alanlarında da lojistik kavramı ön plana çıkmış ve aşağıdaki nedenlerden dolayı lojistiğin önemi ayrıca artmıştır. (Demir, 2013: 6-7)

- Pazarların küreselleşmesi ile üretim noktası-pazar arasında gerçekleşecek depolama ve malzeme akışlarının artması
- Üretim ve tedarik süreçlerinin küreselleşmesi ile artan malzeme akışı ve depolama ihtiyaçları
- Zorlaşan rekabet koşulları altında diğer süreçlerde maliyet avantajı sağlamanın zorlaşması
- Rekabetçi avantaj sağlamak için doğru zamanda, doğru yere, doğru malzeme akışını sağlama ihtiyacı
- Rekabetçi avantaj sağlamak için doğru zamanda doğru malzeme akışını sağlama ihtiyacı
- Dış kaynak kullanımının artması ile süreçler arasında gerek duyulan malzeme, hizmet, bilgi akışının hızlı ve doğru bir şekilde yapılmasına ihtiyaç duyulması
- Değişen müşteri beklentilerinin öneminin artması ile ürün çevrim sürelerinin azalması, daha hızlı malzeme, hizmet ve bilgi akışlarına ihtiyaç duyulması
- Müşteri memnuniyetini sağlamak ve güvenceye almak için ihtiyaç duyulan (hızlı kargo, sipariş takibi, memnun olunmayan iade ürünü adresten iade alma gibi) yeni nesil hizmetler

*Ülkemizin diğer ülke ekonomileri ile rekabet edebilmesi ve pazar payını koruyabilmesi ancak, dış ticarete yönelik hizmetlerin etkinliğini arttırmakla mümkün olacaktır. Bu noktada Türkiye önemli bir konumda olup, dış ticarete yönelik hizmetlerden en önemlilerinden birisi olan lojistik faaliyetlerine coğrafi olarak da oldukça elverişli bir durumdadır. 3 tarafını çevreleyen denizleri, havaalanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin kalbinde; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğu arasındaki mal (ve hizmet) akımlarının bağlantı merkezi konumundadır. (Çevik ve Kaya, 2010: 23-24)*



## 1) Lojistik Sektörünün Ekonomik ve Sosyal Katkıları

Ülkelerin gelişmişlik ve kalkınmışlık düzeylerini anlamamızı sağlayan en önemli yapı taşlarından biri, o ülkenin ekonomik göstergeleridir. Bu göstergelerin pozitif yönlü olması, ülkenin ekonomik, sosyal, psikolojik ve kültürel dokusunu olumlu yönde etkilemektedir. Bu etkiler, toplumdaki bireylerin kültür, yaşam ve refah seviyelerini yükselterek kalitesini arttırmaktadır. Söz konusu ekonomik göstergelerin değişiminde ve yükselmesinde en önemli rolü oynayan araçlardan biri de lojistikdir. Özellikle son yıllarda ekonomik kalkınmayla birlikte ülkelerin dış ticaret eğilimlerinin artması, dış ticaret işlemlerinin daha karmaşık bir hal alması lojistiğin önemini arttırmıştır. ([www.dhl-discoverlogistics.com](http://www.dhl-discoverlogistics.com); 2)

Bu bağlamda, ekonomik faaliyetlerin devamı açısından ülkelerin sürdürülebilir bir iç ve dış ticaret sistemine sahip olması, bu ticaretin de mutlaka lojistik stratejileriyle desteklenmesi gerekir. (Yılmaz, 2013: 61) Lojistik, ekonomik yapı içerisinde üstlenmiş olduğu bu rolle, ülke ekonomisine birçok yönden değer ve katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla sağladığı bu değer ve katkı toplumun gelişmişlik düzeyi üzerinde ikincil dereceden bir rol oynamaktadır.

Lojistik, ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda ülkeye değer katmasının yanı sıra; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın artması sonucu işsizliğin azalması, moral ve motivasyonun artması, eğitim seviyesinin yükselmesi, jeo-politik ve jeo-stratejik önemin artması, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, siyasi güç ve liderlik, stratejik ortaklık, rol modeli ve model ortaklığı, gelir dağılımı adaleti, vergi gelirlerinin artması, rekabet gücünün artması, ekonomik büyüme ve kalkınma, dış ticaret hacminin artması, yabancı sermaye artışı gibi alanlarda da katkıda bulunmaktadır. ([www.lojistikci.com](http://www.lojistikci.com))

Bununla birlikte, niteliksel ve niceliksel anlamda gelişen lojistik faaliyetleri sayesinde, ülkenin sağlık göstergeleri de iyileşmekte, böylelikle sosyal kalkınma da sağlanmaktadır. Keza, birçok ilaç, aşı, temel gıda maddesi daha düşük maliyetle, hızlı ve sağlıklı koşullarda ülkeye ulaştırılabilmektedir. (OECD/WTO, 2013: 18-19)

Lojistiğin sağladığı değerlere ve katkılara makro açıdan baktığımızda; ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik vb. gibi alanlarda olduğunu görmekteyiz. Bu değer ve katkılara Mikro açıdan baktığımızda ise; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın sağlanması, moral ve motivasyonun artması, eğitimin gelişmesi, jeo-stratejik ve jeo-politik önemin artması, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, siyasi güç ve liderlik, stratejik ortaklık, rol modeli ve model ortaklığı, gelir dağılımında adaletin sağlanması, vergi ödemeleri, rekabet gücünün artması, sektörün ve ticari ilişkilerin gelişmesi ve büyümesi, ekonomik kalkınma, ihracat ve ithalatın gelişmesi, yurt içindeki yabancı sermayenin büyümesi, dış kaynak kullanımının artması, kültürel transferin sağlanması, barışı koruma, barışı kurma ve barışı kollama harekâtı ile insani yardım faaliyetleri vb. gibi özelleşmiş alanlarda olduğunu görmekteyiz. (<http://www.lojistikci.com/?p=3820>)

## 2) Türkiye Ekonomisi ve Lojistik Sektörü

### 2.1. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Tarihçesi

1980’li yıllardan günümüze kadar olan dönem, üretim maliyetlerini düşürmek için yapılan çok değişik iş modeli denemelerinin olduğu bir dönemdir. Bu dönemde yaşanan en büyük değişim, barkot sistemine geçiştir. Barkot sistemi sayesinde ürünlerin etiketleme karmaşası sona ermiştir. Bu dönemde yaşanan diğer bir gelişme ise firmaların sadece üretim süreçlerini analiz etmekten çıkıp, faaliyetlerinin tümünü büyüteç altına yatırdığı ve entegre yönetim sistemleri sayesinde pazardan alınan bilgiler dahilinde üretim planlaması yapılabilmesi için bilgi teknolojilerinin yoğun olarak kullanıldığı bir dönem olduğudur. (Göze, 2014:107)

Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu, günden güne gelişen lojistik sektörü, Türkiye’de de 1980’lerle 1990’lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturmuştur, 1990’lı yıllarda da sektör atılıma geçmiştir. Dünyadaki benzer uygulamalara paralel olarak hizmetlerini çeşitlendiren ve uzmanlaştıran Türkiye’de yerleşik lojistik sektörü, 2000 yılının başına gelindiğinde, emekleme devresini geride bırakarak, yerli ve uluslararası şirketlerle işbirliğine giden, yurtdışı bürolar açan, hizmetlerinin kalitesini sürekli artıran dinamik bir sektör haline gelmiştir. (<http://www.utikad.org.tr/lojihizmet.htm>)

### 2.2. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Önemi

M.Porter, bir ulusun rekabet gücünün belirleyicisi olarak (1) Faktör (girdi) koşulları, (2) Talep koşulları, (3) Firma stratejileri ve rekabet yapısı, (4) İlgili ve destekleyici kuruluşlar ile (5) Devletin rolünü saymaktadır. Dikkat edilirse burada yer alan beş temel faktör Dünya Ekonomik Forumu tarafından kullanılan rekabet endeksinin de bel kemiğini oluşturmaktadır. 2023 hedeflerine erişmek adına atılacak her türlü olumlu adımın aynı zamanda ülkemizi küresel rekabet endeksinde de üst basamaklara taşıyacağı aşikârdır. ( <http://www.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/doc-dr-avni-zafer-acar/lojistik-sektoru-acisindan-turkiyenin-rekabetci-konumu/17/>)

500 milyar dolar ihracat hedefinin konuşulduğu ülkemizde 2023 yılında bu hedefe ulaşmak için en önemli sektörlerin başında lojistik gelmektedir. Lojistik, Türkiye’nin en önemli sektörlerinden birisidir. Türkiye’nin kendi lojistik potansiyeli ile birlikte; Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya olmak üzere adeta merkezinde olduğu bölgenin potansiyeli de dikkate alındığında ve ayrıca Batı ile Doğu arasında değişen ticari dinamikler doğrultusunda yeniden canlanma yolunda olan tarihi İpek Yolu da lojistik pazarı potansiyeline ilave edildiğinde, bu potansiyelin büyüklüğü açıkça görülmektedir. (Bayramoğlu, 2014: 138-139)

Taşımacılık halen, Türkiye’nin AB’ye uyum süreci gündeminde yer alan beş önemli başlık arasındadır. AB’ye uyum süreci altyapı, araçlar ve çevre standartları ile uyumu, lojistik ağın geliştirilmesini ve dış ticaret politikalarının iyileştirilmesini kapsamaktadır. Türkiye,



Çin'den İspanya'ya, Latin Amerika'dan Rusya'ya kadar birçok alanda ticaretini geliştirdikçe lojistik sektörünün de kapasitesi artmış, özellikle karayolu ve denizyolu filosu güçlenmiştir.

Havayolunu özellikle insan taşımacılığı alanında kullanan Türkiye, demiryollarında ise Cumhuriyet döneminden sonra maalesef çok yol alamamıştır. Türkiye'de demiryollarının gelişmemesi, mukayeseli olarak sektörün katma değerini düşürmektedir. "İthalatın yapılış şekilleri açısından demiryolu, havayolundan da daha az değer alarak bu konuda yeterince ilerleme sağlanamadığının ispatı yapılmıştır. (MÜSİAD, 2010: 47)

Ülkelerin ekonomilerinin gelişmesi ve ticaretlerinin küreselleşmesinde temel unsurlardan biri olan lojistik, Türkiye'de de ulusal veya bölgesel kalkınma planlarında yer alan sektörlerin başında gelmektedir. Dolayısıyla ülke yöneticilerinin, ülkelerinin gelişmesi için lojistik alt yapı yatırımlarını, her dört taşıma modunda birliktelik sağlayabilecekleri şekilde planlamaları ve bu yatırımlara doğru zamanda, doğru ölçekte sahip olmaları büyük önem taşımaktadır.

Türkiye coğrafi açıdan elverişli durumundan dolayı, Batı Avrupa - Asya transit taşımacılığı çerçevesinde birçok önemli ulaştırma ağı ve koridorunun içerisinde yer almaktadır. Son yıllarda uluslararası ticaret çerçevesinde Asya Kıtası'nın öneminin artmasından dolayı Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım koridorlarının, özellikle de demiryolu ulaşımının, kritik bir rol oynayacağı düşünülmektedir. Türkiye'nin bu gelişmelerin içerisinde yer alması kaçınılmazdır. (Gülen, 2011: 159)

Bu fırsattan yararlanabilmek için kamunun, lojistik etkinliklerinden en önemli faaliyet alanına sahip olan taşımacılık aktivitesini geliştirecek çevre dostu yapılara yönelmesi ve bütün gümrük kapılarının da iyileştirilmesi gerekmektedir (Çekerol ve Kurnaz, 2011: 53)

Dünyada lojistik sektörü hızla büyürken ve bu alanda kullanılan teknolojiler sürekli çeşitlilik kazanırken, Türkiye'de de lojistik sektörünün benzer bir hız kazandığını görmek mümkündür.

Türkiye'nin sahip olduğu bu jeopolitik avantajı kullanarak coğrafyasında bulunan ülkelere, dolayısıyla o ülkelerde bulunan ithalat ve ihracat yapan firmalara, dünya standartlarında bir lojistik hizmeti sağlaması şüphesiz Türkiye ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır.

### **2.3. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Genel Durumu**

Lojistik sektörü, mal akışını düzenlemesi ve bu sürecin sürekliliği yönünden dünya ekonomisi için olduğu kadar, Türkiye ekonomisi için de çok büyük rol oynamaktadır. Bu öneme ilişkin temel nedenlerin başında lojistik alanını ilgilendiren kararların, ülke ticareti açısından oluşacak sonuçlarından dolayı kritik olduğu söylenebilir. Bunun yanı sıra bu sektör, Türkiye'de iş alanı ve istihdam oluşturmada ve büyüme potansiyeline etkisi bakımından en önde gelen sektörlerden biri durumundadır.



Son beş yıl içinde yılda ortalama % 20 oranında büyüyen sektörün büyüklüğünün, 2015 yılında 120 milyar ABD dolarına ulaşacağı tahmin edilmektedir. Lojistik sektörünün büyüklüğü Türkiye'nin gerçekleştirdiği ihracat ve ithalat miktarı ile doğrudan ilişkilidir. (Deloitte, 2010: 24).

Türkiye'de taşımacılık ve lojistik sektörü, son yıllarda geleneksel anlamda yapılan nakliyecilikten sıyrılırken, önemli aşamalar kaydetmiş olmasına karşın, halen genç bir sektör olarak nitelendirilebilir. Ancak Türkiye, Asya ve Avrupa arasındaki avantajlı konumu genç ve dinamik demografik yapısı, büyümeye elverişli sektör dinamikleri ve 2023 hedefleri ile bu bölgeler arasında bir transfer merkezi konumuna gelmeyi başarabilecek durumdadır. (Yardımcıoğlu vd., 2012: 256)

Bir hizmet sektörü olduğu ifade edilen lojistiğin, Türkiye'de turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde taşıyan ikinci sektör olduğu ifade edilebilir. Bu öngörüler ulusal politika dokümanlarında da desteklenmektedir.

“Ulaştırma” başlığı altında 9. Kalkınma Planı'nda öngörüldüğü üzere, dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin arttığı, küresel ve bölgesel ölçekte örgütlerin ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzadığı, hız unsurunun öne çıktığı belirtilerek bu durumun hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırdığı belirtilmektedir. Dolayısıyla lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımı da yaygınlaşmıştır. (Gülen, 2011: 164)

Türkiye ekonomisi için gelişmiş düzeyde bir lojistik hizmet sektörüne sahip olmanın iki önemli yararı olduğu söylenebilir. İlki, 70 milyon nüfusu ve bulunduğu bölgenin en büyük ekonomilerinden biri olmasından dolayı, dünya standartlarına daha yakın lojistik hizmetin üretilmesi, bu hizmetten yarar sağlayacak olan ulusal üreticiye ve dış satımcılara doğrudan fayda getirecektir. Basite indirgenmiş ve hızlı lojistik hizmet, toplam maliyetlerde önemli azalmalar sağlayacak, Türk ürünlerinin dış piyasalara daha ucuza ve daha hızlı olarak ulaşmasına neden olacaktır. İkinci olarak da Türkiye, yer aldığı coğrafi konum itibarıyla ve ekonomisinin hacminden dolayı yakın bölgesine lojistik hizmet verebilecek tek ülke konumundadır. (Gülen, 2011:167-168)

Ülkemizde dış ticaret taşımalarının % 57'si deniz, % 30'u kara ve % 8'i hava yolu ile gerçekleştirilmektedir. Mevcut taşıma altyapı yoğunluğu değerlendirildiğinde, Türkiye'nin AB-27 ortalamasının oldukça altında karayolu, otoyol ve demiryolu ağına sahip olduğu gözlemlenmekte, dolayısıyla altyapı geliştirme ve iyileştirme çalışmalarına önem verilmesi gerekli olmaktadır. (TÜSİAD, 2012: 33)

Dünya ticaretinde ulaşımın ağırlıklı olarak deniz yolu ile sağlanmasına rağmen ülkemiz ve diğer bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde dış ticaret taşımacılığı, ağırlıklı olarak karayolu ile yapılmaktadır. (Görçün, 2010:87) AB ülkeleri karayollarına olan bağımlılığı minimum düzeye

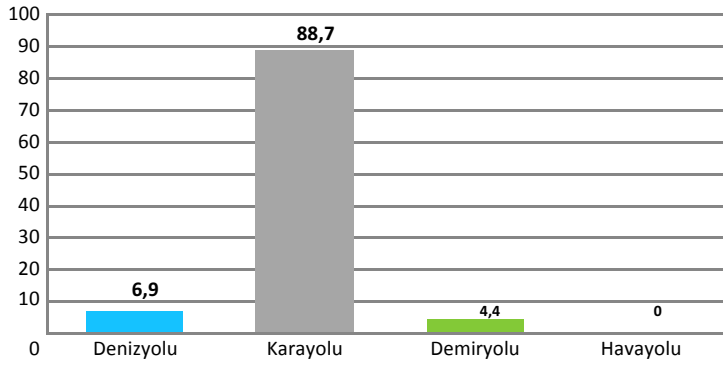




indirgemek ve deniz yolu ile demir yolu taşımacılığına gerekli olan önemi vermek amacıyla 2001 yılında 2010 yılı Avrupa Taşımacılık Politikası adı altında hazırladığı bir proje ile ilk olarak müşteri odaklı bir uygulamaya geçmiştir. Konteyner taşımacılığının (demir ve deniz yolu) son derece önem kazandığı günümüzde, Türkiye'nin hala birim değeri yüksek malları karayolu, hammadde ve ihraç değeri düşük malları ise deniz yolunu kullanarak pazarlara ulaştırması, Türkiye'nin önemli derecede rekabet kaybına uğramasına neden olmaktadır. (Kayabaşı, 2010:72-73)

Benzer durum yurt içi taşımacılık açısından da geçerli olup, yoğunluğun karayolu taşımacılığı üzerinde olduğu Grafik 1 incelendiğinde görülmektedir.

### Grafik 1: Yurt İçi Yük Taşıma Oranları – 2013



<http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-167336>

Türkiye'nin taşımacılık altyapısındaki en büyük gereksinimi, uluslararası büyük ana hat gemilerinin uğradığı, yılda 5-7 milyon konteyner depolanıp saklanabilen, kara ve demiryolu ile bu hacmi ülke içine ve komşu ülkelere dağıtabilen yeni bir ana limandır. Kurulacak veya mevcutlardan yenilenerek oluşturulan bir ana liman ile ülkenin belli başlı ekonomik merkezleri arasında günümüz teknolojisi ile çalışacak demiryolu hattı çalışır hale gelmelidir (Gülen, 2011:156)

Ulaşılmak istenen 2023 hedefinin hayata geçebilmesinde öncülük edecek olan kurum ve kuruluşların bünyesindeki lojistik ve taşımacılık sektörünün ürünlerimizin uluslararası pazarlara taşınması için oluşturulacak lojistik ve tedarik zinciri ağları vasıtasıyla önemli bir rol üstlenmesi, istenilen beklentilere paralel olarak, küresel ölçekte bir güç olunmasını da zorunlu kılmaktadır.

Bu çerçevede sektörün; müşteriye hızlı yanıt verebilen, esnek, kaliteli ve uygun maliyetli hizmetler ile kendisini ortaya koyması gerekmektedir. Dolayısıyla, önümüzdeki yıllar itibariyle ihracat performansımızın artırılmasında, ülkemizde faaliyet gösteren uluslararası eşya taşımacılığı ve lojistik firmaları büyük birer rol üstleneceklerdir.

Dünya Bankası tarafından hesaplanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkeler arasında rekabet ortamı yaratmayı hedeflemekte ve ülkelerin lojistik performanslarını geliştirmeleri için durum tespiti yapmaya çalışmaktadır.

Aynı zamanda LPI, ülkelerin lojistik çevreleri, temel lojistik süreçleri ve kuruluşları ile zaman ve maliyet performansları hakkında detaylı bir bilgi sunmaktadır. (Burmaoğlu, 2012: 198)

Tüm bunlara ilaveten LPI, ülkelerin lojistikle ilgili sorunların ortaya koyulmasına, kamu-özel sektör diyalogunda reform önceliklerine, zaman boyutundaki gelişmeleri takip edilmesine ve reformların bir an önce hayata geçirilmesinde rol oynamaktadır. (Durrani, 2013:12)

Küresel rekabette kendi yerimizi diğer uluslarla karşılaştırabilmemiz amacıyla “Lojistik Performans Endeksi 2014” sonuçlarını incelediğimizde Türkiye’nin 160 ülke arasında 3.50/5.00 puanla 30. sırada bulunduğu görülmektedir. Buna göre Türkiye 2007 ve 2010 raporlarına göre daha üst basamakta olmakla beraber bazı kriterler açısından hafifte olsa lojistik performansındaki rekabet düzeyinin gerilediği görülmektedir. Örneğin, “rekabetçi fiyatlarla sevkiyat imkânı” ölçütünde 2010 yılının gerisinde kalmış olmamız oldukça dikkat çekicidir.

Bununla birlikte tablonun olumlu yanı “lojistik sektörünün sunduğu hizmetlerin kalitesi ve yetkinlik düzeyi” ile bilişim sistemlerinin operasyonlara entegrasyonu anlamına gelen “sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi” kriterlerinde olumlu ve sürekli ilerlemeler görülmüştür.

Aşağıdaki tabloda, Türkiye’nin 2010, 2012 ve 2014 yılları itibariyle sergilediği *Lojistik Performansı* görülmektedir.

**Tablo 1: Türkiye’nin 2010 – 2014 Yılları Lojistik Performansı (<http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>)**

Ölçüt	2010		2012		2014	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
Genel	39	3,22	27	3,51	30	3,50
Gümrük ve Sınır Yönetiminin Etkinliği	46	2,82	32	3,16	34	3,23
Taşımacılık ve Ticaret Altyapısının Kalitesi	39	3,08	25	3,62	27	3,53
Rekabetçi Fiyatla Sevkiyat İmkânı	44	3,15	30	3,38	48	3,18
Lojistik Hizmetlerin Kalitesi ve Lojistik Yetkinlik	37	3,23	26	3,52	22	3,64
Sevkiyatların Takibi ve İzlenebilmesi	56	3,09	29	3,54	19	3,77
Sevkiyatların Alıcıya Zamanında Ulaşması	31	3,94	27	3,87	41	3,68

Sektör açısından öncelikli olarak ele alınması gereken konulardan bir tanesi rekabet edebilecek dış pazarların seçilmesidir. Bu noktadan sonrada lojistik ve taşımanın etkinliği ve malların müşterilerin eline ne kadar hızlı ulaştığı önem kazanmaktadır. Türkiye’nin stratejik coğrafik konumu mevcut karayolu taşımacılığı endüstrisi ile birleşince çok önemli avantajlar sağladığı aşikârdır. Ne var ki bu avantajımızın ihracat performansımızı destekleyebilmesi



için lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerimizin ticaret engelleri, tarife ve miktar kotaları ile, ticari partner durumundaki ülkelerdeki çeşitli siyasi ve ekonomik regülasyonlar ile mücadele etmeyi öğrenmeleri gerekmektedir.

### 3) Lojistik Sektörü ve Dış Ticaretteki Gelişmeler

Dünya ticaretinde ve ekonomisinde yaşanan gelişmelerin ardından alınan 24 Ocak kararları, **Türkiye dış ticaretinde bir dönüm noktası olmuştur**. Bu kararlarla korumacılığa dönük, ithal ikameci bir ekonomiden, **kısa sürede serbest** ticareti hedefleyen liberal bir ekonomik yapıya geçiş gerçekleştirilmiştir.

Türkiye’de lojistik sektörünün temellerinin atıldığı 1980’li yıllar, ülkenin her açıdan değişime uğradığı bir dönem olmuştur. Özellikle dışa açılan ülke ekonomisinin ve serbestleşen dış ticaretin, diğer ülkeler ile rekabet edebilirliği açısından lojistik bu dönemde de önemli bir sektör olmuştur.

Dış ticaretin gelişimine ve rekabet edebilirliğine katkılarının yanı sıra lojistik sektörü istihdam açısından da ülke ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir. Bunun yanı sıra dış ticaret maliyetleri üzerinde de etkisi çok büyüktür.

Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye’nin ihracata dayalı büyüme stratejisini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve altyapıdaki eksikliklere rağmen, Türkiye lojistik sektörü bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet sunabilecek seviyeye ulaşmıştır.

Yoğun rekabet ortamında şirketler, tedarik zinciri yönetimini, bir maliyet unsuru olmasının yanı sıra, asıl olarak müşterisine ve kendi operasyonuna değer katan ve finansal getiri sağlayan bir unsur olarak görmektedir ve rekabet gücünde fark oluşturan en önemli etkenlerden biri olduğunun bilincindedirler. Bu nedenle ithalat ve ihracat işlemine konu olan bir malın ülkedeki çıkış noktasından, diğer ülkedeki teslim noktasına varışına kadar geçen süreçte ortaya çıkan masraflar ve yaşanan zaman kayıpları, şirketlerin müşterilerine kattığı değeri ve dolayısıyla finansal performansını etkileyerek rekabet gücünü azaltmaktadır. (TÜSİAD, 2012: 48)

Ulaşım modlarına göre seçilmiş ülkeler ve Türkiye’nin ihracat değerleri incelendiğinde, Rusya ve Türkiye dışında diğer ülkelerde ihracatta en çok kullanılan ulaşım modunun denizyolu olduğu görülmektedir.

Avrupa Birliği ülkelerinde denizyolu kullanım oranı %43,3, Brezilya’da %83, Çin’de %67, Hindistan’da %83,4’tür. Rusya ve Türkiye’de en çok kullanılan ulaşım modu havayolu olarak görülmektedir. Türkiye’de havayolu kullanım oranı %66,7, denizyolu kullanım oranı %13,4’tür. Rusya’da havayolu kullanım oranı %52, denizyolu kullanım oranı %21,4’tür.

Ulaşım modlarına göre seçilmiş ülkeler ve Türkiye'nin ithalat değerleri incelendiğinde, Rusya haricinde diğer ülkelerde ithalatta en çok kullanılan ulaşım modunun denizyolu olduğu görülmektedir.

Avrupa Birliği ülkelerinde denizyolu kullanım oranı % 37,4, Brezilya'da % 67,2 Çin'de % 77,9, Hindistan'da %82,4, Türkiye'de % 60,2'dir.

Rusya en çok kullanılan ulaşım modu havayolu olarak görülmektedir. Rusya'da havayolu kullanım oranı % 59,3, denizyolu kullanım oranı % 27,6'dır. ([http://www.dogaka.gov.tr/lcerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr\\_444\\_ZU5L89VC\\_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf](http://www.dogaka.gov.tr/lcerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_444_ZU5L89VC_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf))

**Tablo 2: 2013 Yılı İtibari ile Taşıma Yöntemlerine göre Dış Ticaretin Görünümü**

**A. İHRACAT:**

Taşıma Yöntemi	Dolar (milyar)	%	Miktar (Ton)
Demiryolu	1.3	0.82	465.800
Denizyolu	76.0	50.04	67.602.300
Havayolu	13.0	8.54	1.365.142
Karayolu	60.3	39.75	27.496.688
Kendinden Hareketli Araçlar	1.0	0.66	41.867
Posta	0.001	0	1.1
Sabit Ulaşım Tesisatı*	0.3	0.18	688.456
TOPLAM	151.8		97.660.264

**B. İTHALAT:**

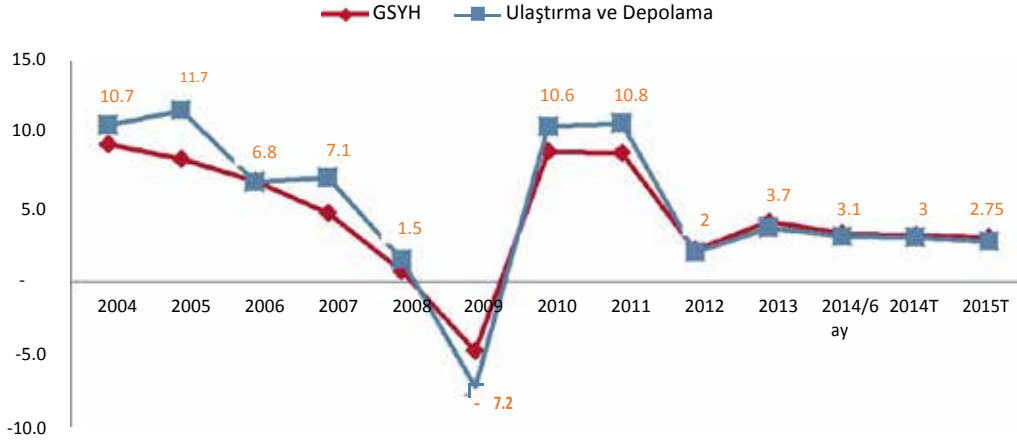
Taşıma Yöntemi	Dolar (milyar)	%	Miktar (Ton)
Demiryolu	1.8	0.71	855.800
Denizyolu	147.0	58.40	126.960.000
Havayolu	32.6	12.96	811.637
Karayolu	50.7	20.16	8.459.000
Kendinden Hareketli Araçlar	1.3	0.51	499.100
Posta	0.003	0	50
Sabit Ulaşım Tesisatı*	18.3	7.26	4.650
TOPLAM	251.7		

İç - dış ticarete ve iç - dış yolcu sayılarındaki gelişmelere bağlı olarak, 2004-2013 döneminde sektörün yıllık ortalama büyümesi %5,7'dir. Sektörün 10 yıllık performansı, yıllık ortalama %4,93 olarak gerçekleşen GSYİH büyümesinin üzerindedir. GSYİH büyümesinin yüksek olduğu dönemlerde lojistik sektörü, GSYİH'den daha fazla büyümektedir. Daralma dönemlerinde ise GSYİH'den daha fazla daralmaktadır. Yurtiçi ticaretin bir bölümü de dış ticarete yönelik olduğu için sektörün dış ticaret daralmalarına duyarlılığı yüksektir.



2014 yılının ilk yarısında ulaştırma ve depolama faaliyetleri %3,1 ile GSYİH büyümesine yakın bir büyüme sergilemiştir.

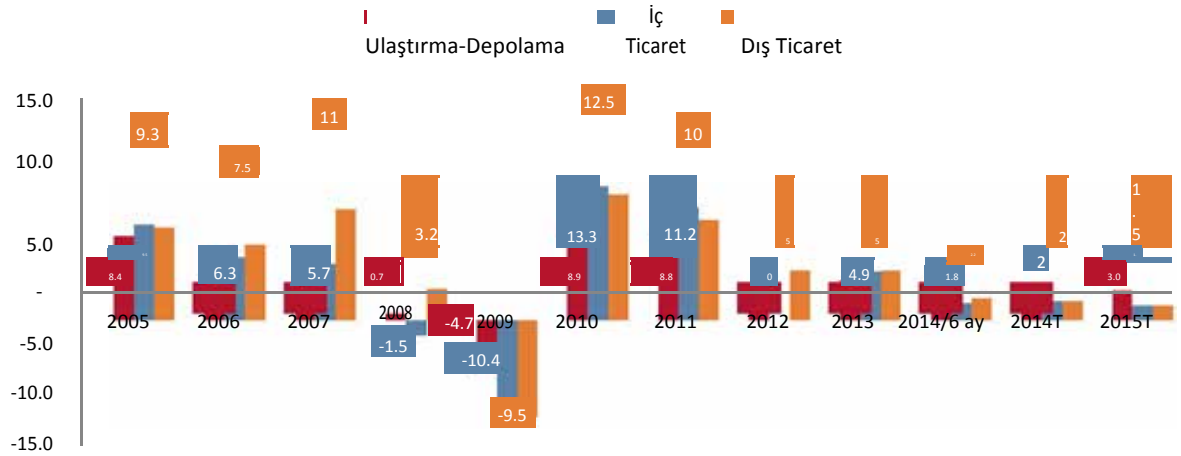
## Grafik 2: Ulaştırma ve Depolama Hizmetleri ile GSYİH'nın Gelişim Hızları (% olarak)



Kaynak: TÜİK, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, TSKB verilerinden derlenmiştir.

Lojistik sektörü büyümesi ile yurtiçi ticaret ve dış ticaret büyümeleri arasında kuvvetli bir korelasyon bulunmaktadır. Ancak yıllar bazında yük kompozisyonundaki ve taşımaların coğrafi dağılımdaki değişimlere paralel olarak ilişkide farklılıklar görülmekte, bazı yıllarda lojistik büyümesi yurtiçi ticaret ve dış ticaret büyümesinin üzerine çıkarken, bazı yıllarda altında kalabilmektedir. Dış ticarete sanayi üretim ihracatı ve ithalatı ile enerji ithalatı en büyük belirleyiciler iken yurtiçi ticarete inşaat malzemeleri, madencilik ürünleri, akaryakıt, tarımsal ürünler, gıda, tekstil-giyim, dayanıklı tüketim mallarının ağırlığı fazladır.

## Grafik 3: Sektör Büyümesi ve Yurt İçi ve Yurt Dışı Ticaret Gelişim Hızları (% olarak)



Kaynak: TÜİK, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, TSKB verilerinden derlenmiştir.

Türkiye'nin dış ticaret hacmi, 1970-2014 yılları arasında büyük bir artış göstermiştir. 1980'li yılların ortasından itibaren liberalizasyon süreci ve ihracatın teşvik edilmesi sonucunda hem ihracat hem de ithalat artışı hız kazanmış, 1970 yılında 1,5 milyar dolar olan dış ticaret hacmi 2014 yılı geçici verilerine göre 399,79 milyar dolara ulaşmıştır. (<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>) Yüksek oranlı devalüasyonların gerçekleştiği ekonomik kriz yıllarında (1994, 2001, 2009) ya da, ekonominin ciddi ölçüde daraldığı yıllarda, (1998 ve 1999) (1998 Rusya krizi sonucu 72.895 milyar dolar ve 1999 yılında ise, 67.258 milyar dolar) dış ticaret hacminde gerileme görülse de, 1990'lı ve 2000'li yıllar dış ticaret hacminin ülke ekonomisi içindeki payının önemli ölçüde arttığı yıllar olmuştur. 2004-2014 yılları arasında hem ihracat hem de ithalat, ekonomik krizin yaşandığı 2009 yılı dışında artmıştır. Tabi bu arada TL'nin ABD Doları ve Euro karşısında değerlenmesi ve uzunca bir süre de bir sabit aralıkta seyretmesi ile canlı iç talep, ithalat artışındaki önemli etkenler olmuştur.

Ekonomik kriz sonrasında 2008 yılındaki ithalat ve ihracat seviyesine ulaşılması 2011 yılını bulmuştur. 2012 yılında devletin iç talebi kısımaya yönelik politikaları sonucunda ithalat, 2009 sonrasında ilk kez daralma kaydetmiştir. Aynı yıl ihracat hacmi, altın ihracatı sayesinde %13 oranında artmıştır. Altın ihracatı hariç tutulduğunda 2012 ihracatı %2,1 artmış, dış ticaret hacmi ise artmamıştır. 2013 yılında 2009 yılından bu yana ihracatta ilk kez daralma yaşanmış olup, ithalat hacmi ise %6 oranında artmıştır. İhracat gerilemesinde Almanya başta olmak üzere bazı büyük pazarlara yönelik ihracatın önceki yıllara aynı seviyelerde seyretmesi etkili olmuştur..

2014 yılında ihracatın % 43,5'i Avrupa, % 29,8'ü Yakın Orta Doğu ve Asya, % 8,7'si Afrika, % 6,3'ü Amerika kıtasına gerçekleştirilmiştir. 2008 yılında toplam ihracat içerisindeki payı % 60 olan Avrupa ülkelerinde etkili olan kriz sebebiyle, 2008-2012 yılları arasında ihracat hacminin diğer pazarlara kaydığı görülmektedir. 2014 yılı boyunca ilk beş ülke sırasıyla Almanya (% 9,6), Irak (%6,9), İngiltere (% 6,3), İtalya (% 4,5) ve Fransa (% 4,1) olmuştur.

Türkiye ithalatının 2014 yılında %51,7'si Avrupa'dan, % 32,'si Yakın Orta Doğu Asya'dan, % 7,8'i Amerika kıtasından gerçekleştirilmiştir. İthalatın toplam % 48,1'i OECD ülkelerinden yapılmaktadır. En çok ithalat gerçekleştirilen ilk üç ülke sırasıyla, Rusya Federasyonu (%10,4), Çin (% 10,3) ve Almanya (% 9,2)'dir. (<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>)

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre ise, 2015 yılının ilk 5 ayında, bir önceki yılın aynı dönemine göre toplam ihracatımız (Tarım, Sanayi ve Madencilik sektörlerinde) %2,7 azalmıştır. İhracatın % 76,9'u sanayi ürünlerinden oluşurken söz konusu dönemde ihracata en fazla katkı sağlayan sektörler, tekstil ve hazır giyim, otomotiv ve yan sanayi, kimyevi maddeler olmuştur. (<http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-ihracat-rakamlari-tablolar.html>)



## Sonuç

Türkiye'nin kalkınması ihracattan geçmektedir diyebiliriz. İhracatın hızlı bir şekilde gerçekleşmesi ise "taşımacılık ve lojistik" uygulamalarının tüm işletmelerde yaygınlaştırılmasına bağlıdır. Bunun için de uluslararası taşımacılık ve lojistik sektörlerine büyük sorumluluklar yüklenmektedir. Hava, deniz, kara ve demiryolu taşımacılık sektörlerinde sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme, sigorta ve pazarlama gibi bölümlere büyük önem verilmektedir. Özellikle deniz ve kara taşımacılığı ülkemizde son yıllarda önem kazanmıştır, bunun yanı sıra limanlara yeni düzenlemeler getirilmiştir. Lojistik hizmet üreten işletmeler için denizyolu taşımacılığı geniş yükleme kapasitesi, ağırlık sınırlamasının yok denecek kadar az olması sebebiyle karayolu ve demiryoluna göre avantajlı fiyat imkânı sunmaktadır.

Demiryolu taşımacılığı açısından ülkemizin durumu incelendiğinde yapılan yatırımların büyük bir kısmının Cumhuriyet döneminde kaldığı görülmektedir. Demiryolu taşımacılığı kötü hava koşullarından etkilenmeme, ülkelerin belli gün ve saatlerde uyguladıkları karayolu yürüme yasaklarından etkilenmeme, az kaza oranı, karayoluna göre avantajlı fiyat imkânı gibi avantajlar sunmaktadır. Karayolu taşımacılığı ülkemiz için deniz ve demiryolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında daha gelişmiş durumdadır. Fakat mevcut karayolları ağırlığın güçlendirilmesi ve yeni yolların yapılması gereklidir. Karayolu taşımacılığı lojistik firmalara kapıdan kapıya taşımacılık için uygunluk, alternatif güzergâhların bulunması gibi avantajlar sunmaktadır.

Globalleşen dünya ticaretinde ülke sınırlarının ortadan kalktığını üretici ve tüketicinin önemli olduğunu, hızlı mal sirkülasyonunda ve öz sermayenin diğer yatırımlara yöneltilmesinde stoklu çalışma zorunluluğunu ortadan kaldırmaya yönelik yararlı hizmetlerini dikkate aldığımızda, lojistik ve dış ticaret sektörlerinin Türkiye'nin ticari yaşamında çok önemli görevleri üstlendiklerini, ülkedeki sorunlara rağmen hızla gelişmelerini sürdürdüklerini, dışa açılımlarını sağladıklarını, yeni teknolojilere hızlı bir şekilde uyumu gerçekleştirdiklerini ve özellikle istihdama sağladıkları katkıları önemli göstergeler olarak tespit etmekteyiz. Lojistik sektörü bu bağlamda yanına dış ticareti de alarak, hızla gelişmekte ve kalitesini artırmaktadır.

21. yüzyılın en öne çıkan sektörlerinden birisi olan lojistik sektörünün ve dış ticaretin firmalara ve ülkeye getirdiği katma değer bilinci Türkiye'de hızlanarak yayılmaktadır. Bu bilincin yayılmasında gerek akademik kurumlara gerekse, sektördeki şirketlere önemli görevler düşmektedir. Bu anlamda da, Türkiye'deki mevcut kaynaklar ve ihtiyaçlar göz önünde tutularak, öncelikle ulaştırma ana planı hazırlanmalı ve bu plan çerçevesinde ulusal ulaştırma politikası belirlenmelidir. Türkiye'nin refah seviyesinin yükseltilmesi için dış ticaretin geliştirilmesi ve ticaret açığı yerine fazlasının sağlanmasının hedeflenmesi gerekmektedir. Organize lojistik bölgesi gibi yapıların yaygınlaşması sinerji etkisinin yanında lojistik sektörüne hız, güvenlik ve maliyet açısından rekabetsel avantaj getirecek ve düşük lojistik maliyetler ihracatımızın gelişmesine katkıda bulunacaktır. Türkiye'nin sahip olduğu jeopolitik avantajı kullanarak, coğrafyasında bulunan ülkelere dolayısıyla o ülkelerde bulunan ithalat ve ihracat yapan firmalara dünya standartlarında bir lojistik hizmeti sağlaması şüphesiz Türkiye ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır.



## Kaynakça

- Bayramoğlu, Köksal. (2014), Lojistik Sektörü Devlet Politikaları ile Desteklenmeli, Nilgün Keleş ile Röportaj, Ekovitrin, Ocak, <http://www.ekovitrin.com/dergi2014/Ocak/nilgun.pdf>, (Erişim tarihi: 21.05.2015)
- Burmaoğlu, Serhat. (2012), “Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma”, Ege Akademik Bakış, 12 (2), Nisan
- Cenker, Gülben. (2006), Türkiye Ekonomisinin Gelişmesinde Lojistiğin Rolü, Bursa, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Çekerol Gülşen, Serap; Kurnaz Niyazi. (2011), “Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi” Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25, ISSN: 1302 - 1796
- Çevik Seçil; Kaya Sait. (2010), Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi, İZTO İzmir Ticaret Odası, AR&GE Bülten, 2010 Kasım – Sektörel
- [http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyenin\\_lojistik\\_potansiyeli\\_s\\_kaya\\_25.04.2012%2010-51-19.pdf](http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyenin_lojistik_potansiyeli_s_kaya_25.04.2012%2010-51-19.pdf), (Erişim tarihi: 20.05.2015)
- Deloitte, (2010), Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, T.C.Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, Ocak.
- Demir Muhittin, Hakan. (2013), Çağdaş Lojistik Uygulamaları, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, AÖF Yayınları, No: 1710
- DHL, The Macroeconomic Significance of Logistics, Discover Logistics,
- <https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/en/course/trends/macroeconomics.jsp>, (Erişim Tarihi: 21.05.2015).
- Durrani, Amer, Z., (2013). Logistics Performance Index 2013/2014 Survey and Report, FIATA World Congress Singapore, Multimodal Transport Institute Meeting, October 18,
- ([http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr\\_444\\_ZU5L89VC\\_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf](http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_444_ZU5L89VC_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf)), (Erişim tarihi: 29.05.2015)
- Görçün, Ömer, Faruk. (2010), Tedarik Zinciri Yönetimi, İstanbul: Beta Basım.
- Göze, Suna. (2014), Türkiye'de Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eylül,
- Gülen, Kemal, Güven. (2011), Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler, İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-167336>, (Erişim tarihi: 27.05.2015).
- <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-167336>, (Erişim tarihi: 14.05.2015).
- <http://www.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/doc-dr-avni-zafer-acar/lojistik-sektoru-acisindan-turkiye-nin-rekabetci-konumu/17/>, (Erişim tarihi: 21.05.2015).
- (<http://www.lojistikci.com/?p=3820>), (Erişim tarihi: 18.05.2015).



- <http://www.logisticsworld.com/logistics.htm>, (Erişim tarihi: 20.05.2015).
- <http://ipi.worldbank.org/international/global/2014>, (Erişim tarihi: 24.05.2015).
- (<http://www.tim.org.tr/ihracat-ihracat-rakamlari-tablolar.html>), (Erişim tarihi: 23.05.2015).
- <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, (Erişim tarihi: 25.05.2015).
- <http://www.utikad.org.tr/loj-hizmet.htm>, (Erişim tarihi: 22.05.2015).
- Karacan, Sami. ve Kaya, Mehmet. (2011), Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme, Kocaeli, Umuttepe Yayınları.
- Kayabaşı, Aydın. (2010), Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme, İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- MÜSİAD. (2010), (Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneđi), Lojistik Sektör Raporu 2010, İstanbul
- OECD/WTO, (2013), Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics, 1-71.
- Özdemir, Fevzi Serkan. (2007), Lojistik Maliyet Yönetiminde Optimizasyonla Sağlanan Etkinlik Artışının İşletmelerin Finansal Yapısı Üzerindeki Etkisinin Taşıma Maliyetleri Yönünden İncelenmesi, İstanbul, İktisadi Araştırmalar Vakfı.
- Sadler, Ian. (2007), Logistics and Supply Chain Intergration. England: Sage Publications Inc. ISBN-13: 978-1412929790
- Tanyaş, Mehmet. (2011), Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiđe Giriş), (Ed.) Mehmet Tanyaş ve Köksal Hazır, Mersin: Çağ Üniversitesi Yayınları No: 17 İİBF Yayınları No: 5.
- TÜSİAD (2012), Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları”. İstanbul: TÜSİAD Yayınları.
- Yardımcıoğlu, Mahmut; Kocamaz, Hilal; Özer, Özlem. (2012), “Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri”, II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu, 1-2 Ekim
- Yılmaz, M, Levent. (2013), Güvenlik Kavramında Yeni Bir Boyut; Ekonomi Güvenliđi, Türkiye Ne Kadar Güvende?, Stratejik Düşünce Enstitüsü, SDE Rapor, Ekonomi Programı Koordinatörlüğü, Nisan

