www.turkishstudies.net/economy

Turkish Studies - Economics, Finance, Politics

eISSN: 2667-5625

Research Article / Araştırma Makalesi

INTERNATIONAL
BALKAN
UNIVERSITY
Sponsored by IBU

Türkiye’de Lojistik Sektörünün Değerlendirilmesi (2000-2018)

Evaluation of Logistics Sector in Turkey (2000-2018)

Esma İrmak* - İrem Pelit**

Abstract: Global economic structures, longer distances, increased customer diversity and wider markets have created changes in many areas. In this context, some changes have occurred in the logistics sector as logistics is an area that is dependent on all other sectors and is the area that every sector needs. It has supported the development of logistics in combined transportation with the development of road, seaway, railway, airline modes around the world. The optimum use of transportation modes and logistics activities has gained importance. Enterprises in the global environment have started to compete with supply chains. The logistics industry is the most important part of the supply chain. Logistics industry has become more and more important position both in Turkey and in the world after the 2000s, with the effect of globalization. The increase in international trade also supported the progress of logistics and progressed synchronously with each other. The increase in international trade has expanded the foreign trade volume and made logistics even more key sector. After the 2000s, foreign investment in Turkey related to the logistics sector increased, branches of major logistics companies has been opened in Turkey. This situation has been reflected positively in the economy, it has been also supported to increase the employment. However, in recent years, tensions experienced in the international arena, Turkey-Russia relations strained in 2016 and terrorist attacks that took place in Turkey affected trade volume so it is observed that it affects the development of the Turkish logistics sector negatively. In this study, after 2000, it is evaluated the status of Turkey's logistics industry and, analyzed the relationship between economy, foreign trade and employment.

Structured Abstract: When logistic, historical development is examined, the phenomenon of industrial revolution and globalization emerged. After the Industrial Revolution, logistics evolved. Logistic with globalization becoming the world's only economy. With the development of technology, trade, relations and communication, the logistics sector is also a challenging competitive environment. Logistics is the right production should rich to do right consumer with right quantity at the right situation at the right place with right timing. The concept of logistics that is enhanced expression of the concept of transport has become one of the most important tools involved in the healing of economic indicators today. Logistics is a young sector in Turkey, and it has made progress in recent years. Companies in the private sector have increased due to the increase in activities in the logistics sector. This shows that as the number of companies increases, the number

* Öğr. Gör., Çag Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret Bölümü

Lect., Çag University, Vocational School, Foreign Trade Department

ORCID 0000-0002-1956-0548

esmairmak@cag.edu.tr

** Öğr. Gör., Çag Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret Bölümü

Lect., Çag University, Vocational School, Foreign Trade Department

ORCID 0000-0003-4299-4691

irempelit@cag.edu.tr

Cite as/ Atıf: İrmak, E. & Pelit, İ. (2020). Türkiye’de lojistik sektörünün değerlendirilmesi (2000-2018). *Turkish Studies - Economy*, 15(3), 1397-1415. <https://dx.doi.org/10.47644/TurkishStudies.42029>

Received/Geliş: 05 March/Mart 2020

Accepted/Kabul: 20 September/Eylül 2020

Copyright © INTAC LTD, Turkey

Checked by plagiarism software

Published/Yayın: 25 September/Eylül 2020

CC BY-NC 4.0

of employees in the field of employment also increases. Turkey, being advantageously positioned between Middle East, Turkic Nations and Europe, serves as a transfer center between these regions; which is why many authorities claim it will, or already has become a logistics base. Logistics sector in Turkey took place in economic policies with globalization and technology advances after 2000s,. Logistics sector constitutes 8-12% of gross domestic product (GDP) of Turkey. In this development process, employment of qualified workforce has gained importance as well as its positive effect on GDP. Logistics sector has an important position in the service sector in Turkey. Logistic sector which is one of the leading sectors and foreign trade added value to companies in Turkey. Logistics sector has developed with the increase in foreign trade volume. After the 2000s, foreign investment in Turkey related to the logistics sector increased, branches of major logistics companies has been opened in Turkey. This situation has been reflected positively in the economy, There is a strong correlation between the growth of the logistics sector and the growth of foreign trade. The logistics sector has to work as a subsidiary sector alongside every sector. Some changes have occurred in the logistics sector as logistics is an area that is dependent on all other sectors and is the area that every sector needs. It has supported the development of logistics in combined transportation with the development of road, seaway, railway, airline modes around the world. The road is mainly used in domestic freight transport in Turkey. Despite the high cost of road transport, it is the most used form of transport. The railroads of state policy has increased after 2000's. The optimum use of transportation modes and logistics activities has gained importance. Seaway and road usage in Turkey is advanced but if we look at the railway it doesn't seem to be at the desired level. It is seen that there is an increase in airlines compared to the previous years. Logistics sector showing the rise in Turkey between the years 2000-2008 has been adversely affected by the deterioration of international trade after the 2008 global crisis. The logistics sector has recovered after 2008 and terrorist attacks that took place in Turkey in 2016, Turkey, the depreciation of the Turkish lira in mid-2018, tensions between Russia and Turkey has affected foreign trade. Improvement of combined transport, increasing logistics efficiency, transport and optimal use of infrastructure, supporting manic digitalization in logistics systems, the creation of the labor authority in the sector, strengthening the urban lojistik activity and supporting the e-commerce activities are located in Turkey's 2023 targets. Establishing new logistics centers at international standards, strengthening road and rail connections so that ports can become transfer centers, accelerating infrastructure investments supporting combined transport, establishing and operating logistics centers, increasing the investment share of the private sector by creating new business models within the framework of public-private sector cooperation will be implemented towards these targets. In the Logistics Performance Index (LPE), it evaluates logistics performances such as customs, transportation and infrastructure. According to the results of LPE 2016 published by the World Bank; Turkey take place 34. ranks by 3.42 degrees between 160 countries. In 2018, it is ranked 47th among 160 countries with a score of 3.15 LPE. According to Turkey's logistics performance index, it needs to improve the most is customs clearance. Turkey provides greater contributions to its economy such as education services, logistics villages, personnel support, legal regulations, port investments, railway connections, combined transport improvement. In this study, after 2000, it is evaluated the status of Turkey's logistics industry and, analyzed the relationship between economy, foreign trade and employment.

Keywords: Logistics, Transportation modes, Foreign trade, National income contribution, Employment

Öz: Küresel ekonomik yapılar, mesafelerin uzaması, müşteri çeşitliliğinin artması, pazarların genişlemesi birçok konuda değişim yaratmıştır. Bu bağlamda lojistik diğer tüm sektörlerle bağlı olan ve her sektörün ihtiyaç duyduğu alan olması bakımından bazı değişimler lojistik sektöründe de yaşanmıştır. Dünya üzerinde karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu modlarının gelişimi ile kombine taşımacılıkta lojistiğin gelişimine destek olmuştur. Ulaştırma modlarının ve lojistik faaliyetlerinin optimum düzeyde kullanılması konusu önem kazanmıştır. Küresel ortamda işletmeler tedarik zincirleri ile rekabet etmeye başlamışlardır. Lojistik sektörü tedarik zincirinin en önemli parçasından biridir. 2000'li yıllardan sonra küreselleşmenin etkisiyle lojistik sektörü hem dünya da hem de Türkiye'de daha da önemli bir konuma gelmiştir. Uluslararası ticaretin de artması lojistiğin ilerlemesine destek olmuş olup, birbiriyle senkronize bir şekilde ilerlemiştir. Uluslararası ticaretin artması dış ticaret hacmini genişletmiş, lojistiği daha da kilit bir sektör haline getirmiştir. 2000'li yıllardan sonra lojistik sektörü ile ilgili Türkiye'deki yabancı yatırımlar artmış, büyük lojistik firmaların şubeleri Türkiye'de açılmış, bu durumda ekonomiye olumlu yansımış olup, istihdamı da arttırmaya destek olmuştur. Ancak son yıllarda uluslararası arenada yaşanan gerilimler, 2016 yılında gerilen Türkiye-Rusya ilişkileri, bölgemizde ve Türkiye'de yaşanan terör olayları ticaret hacmini etkilediği için Türk lojistik sektörünün gelişimini olumsuz yönde etkilediği gözlemlenmektedir. Bu çalışmada, 2000 yılından sonra Türkiye'nin

lojistik sektörünün durumu değerlendirilmiş ve ekonomi, dış ticaret ve istihdam ile ilişkisi incelenmiştir. Türkiye’nin ulaşım altyapısını güçlendirmesi, lojistik ile teknolojiyi entegre etmesi, sektörde kalifiye elemanlar yetiştirmesi ve bu alandaki yatırımlarını güçlendirmesi durumunda gelecekte lojistik sektörü daha da ilerleme kaydedecektir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Taşıma Modları, Dış ticaret, Milli Gelir, İstihdam

Giriş

Lojistik sektörü 2000’li yıllardan sonra hızlıca gelişme göstermiş olup, günümüzde önemli bir sektör haline gelmiştir. Lojistik sektörünün önemli hale gelmesinin sebepleri arasında ülkeler arasında artan ekonomik ilişkiler, küreselleşme ve ulaşım kolaylıklarının artması gösterilebilir. Teknoloji, iletişim, küreselleşme süreciyle birlikte ekonomiler birbirlerine giderek yakınlaşmıştır. Böylelikle uluslararası ticaret önem kazanmış olup, uluslararası ticarete konu olan malların güvenli bir şekilde ulaştırılması önemli bir durum haline gelmiştir. Dolayısıyla, dünyanın bir bölgesinden başka bir bölgesine malın ve hizmetin etkin bir şekilde ulaşması önem kazanmıştır. Artan ekonomik ilişkiler ile birlikte birbirine yaklaşan ekonomiler, küreselleşmenin de sayesinde zorlu bir rekabet ortamı yaratmıştır. Günümüze baktığımızda ulusal ve uluslararası firmalar, üretim ve dağıtımın yanı sıra lojistik hizmetlerle de daha fazla rekabet gücü elde etmeye çalışmaktadır.

Genel anlamda lojistik kavramı, ürünün üretildiği noktadan alınarak depolarda tutulması, stoklanması, ürünün istenilen yerlere ve istenilen şekilde teslim edilmesi ve bütün bu işlerin planlı, en verimli ve en hızlı şekilde yapılması olarak tanımlanabilmektedir. Diğer bir deyişle, lojistik sektöründe amaç en az stok, en az maliyet, kalite, izlenilebilirlik ve sürdürülebilirlik olduğu ifade edilmektedir (Çevik & Kaya, 2010: 23). Lojistik sektörü hemen hemen bütün sektörlerle iç içe geçmiş durumda olup, uluslararası ticaret arenasında rekabet avantajının elde edilmesinde önemli bir kilit haline gelmiştir. Ürünlerin ya da hizmetlerin daha hızlı ve daha az maliyetli biçimde müşteriye ulaştırılması lojistik faaliyetlerin özünü oluşturmaktadır.

Türkiye lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesine konumu itibari ile imkân veren bir ülke konumundadır. Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olması lojistik faaliyetleri açısından giriş-çıkışların kolay yapılması ve aktarma işlemlerinin daha hızlı yapılabilmesi açısından önemli bir konuma sahiptir (Demiroğlu, 2013: 124).

Türkiye’nin sahip olduğu coğrafi konumu ve uluslararası koridorların geçiş güzergâhında bulunması, Türkiye için lojistik sektörünün önemini daha da arttırmaktadır (Küçük, 2013: 25). Türk ekonomisinin dünya ekonomisi ile entegre olmaya başlaması Türkiye’deki taşımacılığın ekonomik faaliyetler içindeki önemini de arttırmaya başlamıştır. Türkiye’de 1950’li yıllarda ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığı yapılırken, 2000’li yıllardan sonra diğer taşımacılık yolları olan denizyolu, demiryolu, havayolu daha fazla kullanılmaya başlanmıştır. Ülkemizin dışa açılma politikalarına öncelik vermesi, özellikle lojistik yatırımlarının son dönemde artmasını sağlamıştır. 2000’li yıllardan sonra Türkiye’de lojistik sektörü emekleme dönemini geride bırakıp, küreselleşme ile birlikte uluslararası firmalar ile çalışan ve sürekli gelişen bir sektör haline gelmiştir. Türkiye’de lojistik sektörü, 2000 yılının başına gelindiğinde, uluslararası şirketlerle iş birliğine giden, yurtdışı bürolar açan, hizmetlerinin kalitesini sürekli arttıran dinamik bir sektör haline geldiği ifade edilmektedir (Uçar, 2007: 61).

Şekil 1: Ulaştırma ve Depolama Sektörünün GSYH İçindeki Payı (%)

(Kaynak: Taşımacılık-Sektörel Bakış, 2020)

2000 yılından 2008 yılına kadar olan süreçte ulaştırma ve depolama sektöründe büyüme yaşanmıştır. Bu büyümeye dış ticaretteki gelişmelerin yanı sıra ulaşım sektörlerine yapılmış olan yatırımların da etkili olduğu söylenebilir. 2009 yılına gelindiğinde ise sektörde krizin etkisi ile daralma yaşandığı gözlenmiştir. Şekil 1’de 2001 - 2019 yılları arasında ulaştırma ve depolama sektörünün GSYH içindeki payı görülmektedir. 2000 yılından sonra gelişmekte olan lojistik sektörünün 2008 krizi olduğu dönemde düşüşe geçtiği, 2012 yılından sonra olumlu gelişme gösterdiği ancak 2016 yılındaki Türkiye’de yaşanan terör saldırıları ve Türkiye-Rusya arasındaki olumsuz gelişmelerden olsa gerek lojistik sektörü çok iyiye gitmediği, 2017 yılından sonra ise toparlanmaya çalıştığı görülmektedir (Taşımacılık-Sektörel Bakış, 2020).

Lojistik Performans Endeksinde (LPE), ülkelerin gümrük, taşımacılık, altyapı gibi lojistik alanındaki performanslarını değerlendirmektedir. Dünya Bankası tarafından yayımlanan LPE 2016 yılı sonuçlarına göre; Türkiye’nin 160 ülke arasında 3,42 derece ile 34. sırada yer aldığı görülmektedir. 2018 yılında ise 160 ülke arasından 3,15 LPE puanı ile 47. sırada yer almaktadır. Türkiye’nin lojistik performans endeksine göre en fazla geliştirmesi gereken yönü 2,71 puanı ile gümrüklemedir (Bozkurt & Mermertaş, 2019:115). Gümrük işlemlerinde istenilen verimin alınamaması Türkiye’nin Lojistik performans endeksi puanını olumsuz etkilemektedir. Gümrük işlemlerinde yaşanan başlıca sorunların nedenleri arasında fiziki altyapının yetersizliği ve gümrük belge otomasyon sisteminde teknik altyapı nedeniyle iş akışının yavaşlaması sayılabilir (Canbolat, 2016:15).

Bu çalışmada, 2000 yılı sonrası Türkiye’deki lojistik sektörünün durumu incelenmiştir. Bu çalışmanın birinci bölümünde lojistik kavramı ve Türkiye’deki genel olarak lojistik sektörü, ikinci bölümünde taşıma modları olan karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu, boru hattı taşımacılığının Türkiye’deki gelişimi, üçüncü bölümde Türkiye’deki dış ticaretin lojistik sektörü ile ilişkisi, dördüncü bölümde lojistik sektörünün milli gelire katkısı, beşinci bölümde ise lojistik sektörünün istihdama etkisi anlatılmaktadır.

2. Türkiye’de Taşıma Modları ve Görünümü

Taşıma modları karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığı olmak üzere beş ana başlık altında toplanır. Taşıma modlarının karşılaştırılmasında güvenilirlik, hız, sıklık, elverişlilik, kapasite bazında ekonomik verimlilik ve enerji verimliliği gibi özellikler kullanılır.

2.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı en eski ve en yaygın taşıma türlerindendir. Üretim noktasından tüketim noktasına kadar aktarmasız olması nedeni ile tercih edilen taşıma şeklidir. Karayolu gerek yükte gerek yolcu taşımacılığında 2000’li yıllardan sonra çok belirgin şekilde öne çıkmış görünmektedir (Çetin vd., 2011: 143). 2000’li yıllarda Türkiye’nin karayolu taşımacılığı yolcu taşımacılığının % 95’ini, yük taşımacılığının ise % 90’nı oluşturmaktadır (Çokay, 2012: 29). Türkiye’de yurtiçi yük taşımacılığında ağırlıklı olarak karayolu kullanılmaktadır. Karayolları kullanımında akaryakıt giderinin pahalı olması, araçların bakım giderleri, uluslararası ticaret yapıyor ise gümrük tarifeleri bu modu yüksek maliyetli yapmaktadır. Karayolları taşımacılığı yüksek maliyetle yapılmasına rağmen en çok kullanılan taşımacılık şeklidir (Durusu, 2011: 38).

Tablo 1: Yüzey Türlerine Göre Devlet ve İl Yolları (Km)

Yıllar	Asfalt Betonlu	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam Uzunluk
2000	6.057	49.709	134	3.026	1.144	1.020	61.090
2001	6.452	50.028	139	2.615	1.113	958	61.305
2002	6.877	49.943	126	2.605	1.025	792	61.368
2003	6.930	50.218	132	2.441	1.018	752	61.491
2004	7.030	50.461	136	2.236	1.214	737	61.814
2005	7.080	50.302	133	2.207	1.329	888	61.939
2006	7.204	50.159	135	2.132	1.226	908	61.764
2007	7.406	50.619	158	1.796	947	986	61.912
2008	8.004	50.305	168	1.600	862	1.084	62.023
2009	8.681	49.782	180	1.490	783	1.303	62.219
2010	10.197	48.929	212	1.314	782	1.351	62.785
2011	11.561	47.912	212	1.077	721	1.447	62.930
2012	13.150	46.462	256	1.069	666	1.652	63.255
2013	14.870	45.294	261	852	632	1.587	63.496
2014	15.922	44.277	273	891	599	1.792	63.754
2015	17.095	43.726	262	744	631	1.820	64.278
2016	18.646	42.131	297	593	503	2.449	64.619
2017	20.793	40.183	314	668	520	2.484	64.962
2018	21.923	39.333	290	564	443	2.621	65.174

(Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020c)

Tablo 1’de karayolları müdürlüğünden alınan veriler ile Türkiye’nin 2000 yılından sonraki devlet ve il yolları kilometre uzunlukları verilmiştir. 2000-2018 yılları arasında Türkiye’ye ait devlet yolu, il yolu uzunluklarının arttığı gözlemlenmektedir. 2000 yılında Türkiye’nin toplam yol uzunlukları 61.090 km iken 2018 yılında 65.174 km olmuştur. Söz konusu yıllarda Türkiye’nin toplam yol uzunlukları % 6,7 oranında arttığı görülmektedir.

Tablo 2: Otoyollar, Devlet ve İl Yolları Üzerinde Yolcu ve Yük Taşımaları

Yıl	Ton - Km				Yolcu - Km			
	Toplam	Otoyol	Devl.Y.	İl Yolu	Toplam	Otoyol	Devl.Y.	İl Yolu
2000	161.552	19.732	130.511	11.309	185.681	22.288	147.542	15.851
2001	151.421	17.209	123.283	10.929	168.211	18.700	135.808	13.703
2002	150.912	19.388	121.157	10.367	163.327	20.468	128.952	13.907
2003	152.163	20.331	121.467	10.365	164.311	22.456	127.995	13.860
2004	156.853	23.735	123.340	9.778	174.312	25.979	132.784	15.549
2005	166.831	28.504	128.343	9.984	182.152	31.606	134.681	15.865
2006	177.399	32.926	134.361	10.112	187.593	37.994	133.608	15.991
2007	181.330	34.452	136.967	9.911	209.115	43.873	147.694	17.548
2008	181.935	36.925	135.607	9.403	206.098	44.394	144.378	17.326
2009	176.455	40.515	127.211	8.729	212.464	47.481	147.253	17.730
2010	190.365	42.941	138.921	8.503	226.913	50.378	158.072	18.463
2011	203.072	46.893	147.631	8.548	242.265	54.635	167.851	19.779
2012	216.123	48.751	151.722	15.650	258.874	56.923	172.226	29.725
2013	224.048	51.081	156.609	16.358	268.178	58.994	178.045	31.139
2014	234.492	53.729	163.918	16.845	276.073	60.200	183.566	32.307
2015	244.329	56.875	170.029	17.425	290.734	62.522	193.427	34.785
2016	253.139	58.279	174.985	19.875	300.852	63.274	199.171	38.407
2017	262.739	60.407	182.172	20.160	314.734	65.114	209.204	40.416
2018	266.502	62.118	183.705	20.679	329.363	66.390	220.255	42.718

(Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020d)

Tablo 2’de karayolları genel müdürlüğünden alınan verilere göre 2000-2018 yılları arasında Türkiye’deki devletyolu, il yolu üzerindeki yolcu ve yük taşımaları ile ilgili veriler verilmiştir. Söz konusu yıllarda otoyol, devlet yolları ve il yollarındaki taşıma kapasitelerine bakıldığında 2000 yılında toplam 161.552 ton olan yük miktarının, 2018 yılında 266.502 ton’a yükseldiği görülmektedir. Türkiye’de 2000-2018 yılları arasında otoyol, devlet yolları ve il yollarında taşınan yük miktarı yaklaşık % 64 oranında artmıştır. Türkiye’de demiryolu ve liman altyapısındaki yetersizlikler karayolu taşımacılığının gelişme gösterip artışına sebebiyet vermiştir (Bayraktutan & Özbilgin, 2013: 85). Türkiye’de 2000-2018 yılları arasında devlet yolu, il yolu ve otoyollardaki, yolcu taşımacılığının da arttığı görülmektedir. Türkiye’de devlet yolu, il yolu, otoyollardaki taşınan yolcu sayısı 2000 yılında 185.681 kişi iken, 2018 yılına gelindiğinde 329.363 kişiye yükseldiği görülmektedir.

2.2. Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye’de 1950’lerden bugüne kadar demiryolunun ihmal edildiği düşünülmektedir. Türkiye’de demiryollarının destekten yoksun bırakılması ile demiryollarından gerekli verimin alınamadığı ifade edilmektedir. 1950 yılından 2002 yılına kadar demir yolunun uzunluğu sadece % 11 oranında artmıştır. Türkiye’nin 2023 hedefleri arasında olan demiryolu sektörünün önemli bir noktaya gelineceği düşünülmektedir. 2023 hedeflerinde Türkiye’de demiryollarının daha çok kullanılan ve verim alınan bir ulaşım modu olacağı düşünülmektedir (T.C.Kalkınma Bakanlığı, 2020a). Ağır tonajlı yüklerin taşınması demiryolunun kullanımını artırmaktadır. Demiryolunun sıkıntılarından biri de ray hattının yaygınlığının az olması ya da rayların ülkeden ülkeye değişiklik göstermesidir. Ayrıca demiryolu ile taşımacılıkta ulaştırılacak malların başka bir araç ile (gemi, kamyon gibi) demiryolu yükleme ve boşaltma istasyonlarına taşınması söz konusudur

(Işık, 2009: 19). Türkiye’de en çok demiryolunda taşınan yük cinsi demir cevheri, kömür, akaryakıt taşınmaktadır.

Tablo 3: Demiryolları Uzunluğu, Yük Taşımaları, Tren, Yolcu ve Ton Kilometre

Yıl	Hat uzunluğu (km)	Yolcu Sayısı (Bin)	Yük Miktarı (Ton) (Bin)	Tren- kilometre (Bin)	Yolcu- kilometre (Bin)	Ton- kilometre (Bin)
2000	8.671	85.343	18.524	45.624	5.832.577	9.895.346
2001	8.671	76.323	14.618	41.733	5.568.302	7.561.601
2002	8.671	73.088	14.616	39.085	5.204.286	7.224.000
2003	8.697	76.993	15.941	41.810	5.878.000	8.669.000
2004	8.697	76.756	17.989	45.873	5.237.000	9.417.000
2005	8.697	76.306	19.195	45.395	5.036.000	9.152.000
2006	8.697	77.414	20.185	44.206	5.277.000	9.676.000
2007	8.697	81.260	21.404	43.102	5.553.000	9.921.000
2008	8.699	79.187	23.491	42.760	5.097.000	10.739.000
2009	9.080	80.092	21.813	41.788	5.374.000	10.326.000
2010	9.594	84.173	24.355	39.025	5.491.000	11.462.000
2011	9.642	121.190	25.421	44.559	7.300.000	11.677.000
2012	9.642	120.646	25.666	40.635	6.612.000	11 670 000
2013	9.718	107.646	26.597	33.755	6.225.000	11.177.000
2014	10.087	153.600	28.747	47.585	7.401.000	11.992.000
2015	10.131	182.759	25.878	46.761	8.326.000	10.474.000
2016	10.131	176.631	25.886	48.015	7.829.000	11.661.000
2017	10.207	182.790	28.469	49.190	8.465.000	12.763.000
2018	10.315	185.010	31.673	53.864	8.938.000	14.481.000

(TÜİK, 2020a)

Tablo 3’e göre 2000-2018 yılları arasında Türkiye’deki demiryolu uzunluğu ve demiryolu ile taşınan yük miktarı ve taşınan yolcu sayıları verilmiştir. Türkiye’de 2000 yılındaki demir yolu uzunluğu 8.671 km iken 2018 yılında demir yolu hat uzunluğunun 10.315 km’ye yükseldiği görülmektedir. Türkiye’de demiryollarında taşınan yük açısından 2000-2018 yıllarını incelediğimizde ise 2000 yılında 18.524 ton yük taşınırken 2018 yılına gelindiğinde 31.673 ton yük taşındığı görülmektedir. Türkiye’de 2003 yılından itibaren demiryollarının devlet politikası haline getirilmesi sonucunda 1950’lerden sonra yeterince ilgi gösterilmeyen demiryoluna, 2000’li yıllardan sonra artış görülmektedir. Türkiye’de 2000’li yıllardan sonra demiryollarına 95 milyar liraya yakın yatırım yapılmıştır. Türkiye hem yüksek hızlı trenlerle tanıştırılmış hem de el değmeyen topraklar elektrifikasyonlu ve sinyalizasyonlu hale getirilmiştir. Söz konusu yıllarda demiryollarına yatırım seferberliği ile konvansiyonel hatların yenilenmiş, elektrifikasyonlu ve sinyalizasyonlu hale getirilmiş, lojistik merkezlerin yapılmış ve kentiçi raylı ulaşım sistemleri yaygınlaştırılmıştır (T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2020).

2.3. Denizyolu Taşımacılığı

Uluslararası ticaretin artması ve yüklerin denizyoluyla ülkelere gönderilmesi taşıma maliyetleri açısından fazla düşünülen bir konu olmuştur. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma modlarına göre tercih edilmesinin birçok sebebi vardır. Başlıca sebeplerinden biri uzun mesafelerde maliyet avantajı sağlaması ve aktarma yapılabilmesine imkân veren modlardan biri olmasıdır. Dünya’da taşıma modları içerisinde en fazla kullanılan mod % 92 oranı ile denizyolu’dur. Denizyolu taşımacılığı, denize kıyısı olan ülkeler tarafından daha sık tercih edilmektedir. Türkiye, 8400 km’den fazla doğal kıyı uzunluğuna sahip olmasından dolayı jeopolitik durumu nedeniyle denizyoluna elverişlidir. Türk olan gemilerin oluşturduğu filolarımız dünya sıralamasında on beşinci sıradadır. 2002 yılından sonra Türkiye’de tersane sayısı 71’e yükselmiştir (Şendur, 2015: 13).

Tablo 4: Toplam Elleçleme İstatistikleri-Limanlarımızda Elleçlenen Yükün Yıllık Gelişimi(Ton)

Yıl	Yükleme*	Boşaltma**	Transit	Toplam Elleçleme
2005	69.114	138.261	5.649	213.025
2006	77.987	154.762	11.251	244.001
2007	85.354	171.657	34.561	291.573
2008	92.168	171.688	50.752	314.609
2009	92.076	159.347	58.012	309.436
2010	102.494	182.018	64.122	348.635
2011	103.033	195.933	56.724	363.346
2012	114.176	216.524	53.657	387.426
2013	115.630	215.643	49.072	384.930
2014	113.522	220.525	63.085	383.120
2015	118.047	234.904	66.963	416.036
2016	121.055	242.182	66.963	430.201
2017	143.590	264.154	63.429	471.173

*Kabotaj yükleme, ihracat **Kabotaj boşaltma, ithalat

(Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020a)

Tablo 4'te 2005-2017 yılları arasında limanlarımızda elleçlenen yükün yıllık ton bazında gelişimi bulunmaktadır. Tablo 4'e göre 2005 yılından 2017 yılına kadar toplam elleçleme miktarının 213.025 tondan 471.173 tona yükseldiği görülmektedir.

2.4. Türkiye'de Havayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dünya coğrafyasındaki avantajlı konumu, dünya hava ulaşım ağı içerisinde etkin ve verimli olabilme avantajını da beraberinde getirmektedir. Havayolu taşımacılığı hız, konfor ve güvenlik açısından tercih edilen maliyeti diğer taşıma şekillerine kıyasla yüksek olan taşıma modudur.

Tablo 5: Türkiye Geneli Havayolu ile Taşınan Yük Trafik

Yıllar	Yük Trafik (Kargo+Posta+Bagaj) (Milyon-Ton)
2002	0.896
2003	0.964
2004	1.164
2005	1.304
2006	1.360
2007	1.546
2008	1.644
2009	1.726
2010	2.021
2011	2.249
2012	2.249
2013	2.595
2014	2.893
2015	3.072
2016	3.076
2017	3.481
2018	3.855

(Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b)

Tablo 5’de Türkiye’deki 2002-2018 yılları arasında Türkiye’deki havayolu ile taşınan yük miktarları incelendiğinde Türkiye’nin havayolu taşımacılığında iyi bir ilerleme kaydettiği görülmektedir. 2002 yılındaki taşınan yük miktarı 896 bin-ton iken 2018 yılında 3 milyon 855 bin-tona yükselmiştir. 2000-2018 taşınan yük miktarı yaklaşık % 400 oranında bir artış göstermiştir. 2000’li yıllardan sonra küreselleşme ve teknolojinin gelişiminin etkisiyle uluslararası ticaret artmış dolayısıyla bu olumlu yansımalar dış ticaret ve talep gelişmelerine bağlı olarak Türk havacılık sektörüne olumlu bir ivme kazandırmıştır. Türkiye’de özellikle 2003 yılında başlatılan liberal havacılık politikası bağlamında sivil hava taşımacılık faaliyetleri oldukça hızlı bir gelişim içine girmiştir (Havayolu sektör raporu, 2020).

2.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Türkiye’de boru hattı taşımacılığı yapılmaktadır. Türkiye dünyanın gaz rezervleri ve petrol rezervlerinin zengin olduğu bir bölgede yer almaktadır. Türkiye’nin coğrafi avantajı sebebiyle Türkiye hem kaynak ülkelere hem de tüketici ülkeler arasında köprü olmuştur. Bu durum Türkiye’yi enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli bir ülke olarak ön plana çıkarmıştır.

Tablo 6: Doğalgaz Boru Hattı Uzunluğu ve Taşınan Doğalgaz Miktarı

Yıl	Doğal Gaz Boru Hattı Uzunluğu (km)	Taşınan Doğal Gaz Miktarı (Milyon m ³)
2002	4.739	17.123
2003	5.490	20.930
2004	6.323	22.164
2005	8.041	27.027
2006	8.579	30.430
2007	10.151	36.141
2008	11.483	38.068
2009	11.685	36.976
2010	11.906	39.091
2011	12.528	45.365
2012	12.603	47.102
2013	12.605	46.830
2014	12.874	50.554
2015	13.276	50.149
2016	13.756	48.410
2017	14.666	55.975
2018	15.860	51.138

(Kaynak: TÜİK, 2020a)

Tablo 6’da 2002-2018 yılları arasında Türkiye’deki boru hattının km uzunluğu ve taşınan doğal gaz miktarı verilmiştir. 2002 yılındaki doğal gaz boru hattı uzunluğu 4.739 km iken, 2018 yılında 15.860 km’dir. 2018 yılında taşınan doğal gaz miktarı 51 milyon m³’tür. Türkiye’de 2002-2018 yılları arasında taşınan doğal gaz miktarı % 20 artmışken, doğalgaz boru hattının uzunluğu ise % 24 oranında artmıştır. Türkiye hem kendi ihtiyacını hem de Avrupa’nın ihtiyacını karşılamak amacı ile özellikle 2000 yılından sonra pek çok önemli projeleri gerçekleştirmiştir.

Türkiye’ye doğal gaz arz edilmek üzere 1997 yılında alım-satım anlaşması yapılarak 2005 yılında resmi açılışı yapılan Mavi Akım Gaz Boru Hattı, 1996 yılında İran ile Türkiye arasında anlaşması yapılan 2001 tarihinde İran’dan gaz alımına başlanılan Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı, 2000 yılında Türkiye-Azerbaycan arasında alım-satım anlaşması yapılan 2007 yılında gaz akışına başlanan Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, AB programı kapsamında geliştirilen Güney Avrupa Gaz Ringi’nin ilk aşaması Türkiye ve Yunanistan doğal gaz şebekelerinin

enterkoneksiyonunu ile doğal gazın Türkiye’den ve/veya Türkiye üzerinden Yunanistan’a arz edilmesine olanak sağlayan 2007 yılında gaz arzına başlayan Türkiye-Yunanistan

Doğal Gaz Enterkoneksiyonu hattı, 2012 yılında Azerbaycan ile Türkiye arasında anlaşması yapılan 2018 yılında ilk gaz akışı gerçekleşen Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP), 2016 yılında Türkiye- Rusya arasında imzalanan iki hattan oluşan yeni bir gaz boru hattı sistemi olan 2019 yılında gaz akışı gerçekleşen TürkAkım hattı Türkiye’deki temelleri daha önceden atılan ancak 2000 yılından sonra aktifleştirilerek hayata geçirilmiş önemli projelerdir (T.C.Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2020).

Türkiye’nin 2023 hedefleri arasında Türkiye’nin rekabet gücünün artması bağlamında doğu-batı ve kuzey-güney akslarında olabilecek ek boru hatları projeleri de vardır. Türkiye’nin enerji koridoru olma durumunu gerçekleştirecek projeler Türkiye’nin 2023 hedeflerinde mevcuttur (T.C.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2020).

Beş yıllık kalkınma planlarında altıncı, yedinci ve sekizinci plan dönemlerinde boru hattı ulaşım sistemlerinin üzerine ayrıntılı olarak üzerinde durulmuştur. Altıncı kalkınma planında boru hatları yatırımları planlanmış, yedinci ve sekizinci kalkınma planlarında yatırım hedefleri gösterilmiştir. Boru taşımacılığı hedefleri arasında ise aktarım hatlarından ziyade transit hat için gerekli altyapının hazırlanması gerektiği belirtilmiştir (Bakırcı vd., 2018:614).

Tablo 7: Türkiye’deki Petrol Boru Hattından Taşınan Petrol Miktarı (Ton-km) (Bin)

Yıl	Taşınan Petrol Miktarı
2004	12.330.252
2005	6.215.264
2006	6.043.959
2007	13.706.185
2008	36.393.506
2009	45.105.602
2010	39.578.155
2011	44.703.586
2012	37.432.588
2013	26.755.798
2014	17.106.089
2015	52.514.452
2016	52.683.128
2017	52.095.254
2018	38.650.450

(Kaynak: TÜİK, 2020a)

Tablo 7’de 2004-2018 yılları arasında Türkiye’deki petrol boru hattından taşınan petrol miktarı görülmektedir. Söz konusu yıllarda Türkiye’deki boru hatlarının gelişimi sayesinde petrol boru hattından taşınan petrol miktarı genel olarak artmıştır.

3. Türkiye’deki Lojistik Hizmetlerindeki Gelişmelerin Dış Ticaret Üzerindeki Etkisi

Türkiye, 1980 yılından önce ekonomisindeki kapalılıktan sonra, 1980 kararları ile iktisat politikalarında değişiklikler yapılmış ve bu durumda Türkiye’yi mühim bir döneme sokmuştur. 1980 kararları Türkiye için dış ticaret alanında dönüm noktasıdır. Korumacı bir politikadan liberal bir ekonomiye geçiş Türkiye’nin dış ticaretine ve dolayısı ile lojistik alanına da haklı bir fayda sağlamıştır. Dış ticaretteki gelişmeler aynı zamanda istihdam açısından da ülke ekonomisine katkı sağlamıştır. Bu anlamda yerel ve ulusal birçok firmanın lojistik sektöründe hizmet vermeye

başlaması sektörün ilerlediğinin göstergelerinden biridir (Göze, 2014:138). Ülkelerin ekonomik olarak büyümesi ile lojistik sektörü paralellik göstermektedir (Bölükbaş, 2016).

Tablo 8: Yıllara Göre Dış Ticaret Gelişimi (2000-2018)

Yıllar	Dış Ticaret - Yıllık (Milyon \$)		
	İhracat	İthalat	Hacim
2000	27.775	54.503	82.278
2001	31.334	41.399	72.733
2002	36.059	51.554	87.613
2003	47.253	69.340	116.593
2004	63.167	97.540	160.707
2005	73.476	116.774	190.251
2006	85.535	139.576	225.111
2007	107.272	170.063	277.334
2008	132.027	201.964	333.991
2009	102.143	140.928	243.071
2010	113.883	185.544	299.428
2011	134.907	240.842	375.749
2012	152.462	236.545	389.007
2013	151.803	251.661	403.464
2014	157.610	242.177	399.787
2015	143.839	207.234	351.073
2016	142.530	198.618	341.148
2017	156.993	233.800	390.793
2018	167.921	223.047	390.968

(Kaynak: T.C.Ticaret Bakanlığı, 2020a)

Tablo 8’e göre Türkiye’nin 2011 yılındaki ithalatı, 2010 yılındaki ithalatı ile kıyaslandığında % 29.8’lik artış söz konusudur. 2011 yılı verilerine göre ise Türkiye’nin ihracatı da 2010 yılı ile kıyaslandığında % 18.5 oranında artarak 135 milyon dolar olmuştur. 2018 yılında da ihracat rakamları 167 milyon dolar iken ithalat rakamları 223 milyon dolara yükselmiştir. 2018 yılı 2017 yılına göre ihracatta artış var iken ithalatta düşüş olduğu görülmektedir. İthalattaki bu düşüşün 2018 yılında yaşanan olaylardan ötürü doların karşısında TL’nin değer kaybedişi.

Türk lirası 2013’ten beri değer kaybederek 2013 yılı sepet kur 2,05 iken, 2018 Ağustos ayında TL dolar karşısında aşırı değer kaybederek sepet kur 6,68’e yükselmiştir. 2019 yılı sonlarında ise sepet kur 5,90 olmuştur. Döviz kurlarındaki bu oynaklık dış ticarete yansımıştır. Yerli paranın yabancı para karşısında değer kaybedişi ülke içinde ürün ve hizmetin ucuzlamasından dolayı tablo 8.’de de görüldüğü üzere Türkiye’de 2018 yılı ihracat rakamlarında artmıştır (Utikad Lojistik Sektörü Raporu, 2020).

Şekil 2: Dış Ticaret Hacmi ve Lojistik Hacmi

Şekil 2'ye göre 2001-2019 yılları arasındaki lojistik verileri incelendiğinde Türkiye'nin söz konusu yıllarda dış ticaret hacmi ile lojistik hacmi arasında sıkı bir bağ olduğu görülmektedir. Ülkelerin lojistik sektörü ne kadar büyük ise dış ticaretinin de o oranda büyük olması fikrini güçlendirmektedir (Çokay, 2012). Uluslararası alandaki gelişmeler dış ticareti, dış ticaretteki gelişmeler de lojistik sektörünü etkilemektedir.

Şekil 3: 2017-2018 Yılları Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret (Milyon ABD Doları)

(Kaynak: T.C.Ticaret Bakanlığı, 2020b)

Şekil 3'e göre son yıllardaki taşıma şekillerine göre dış ticaret verileri görülmektedir. Türkiye'nin dış ticaret taşıma tutarının taşıma türlerine göre değerlendirildiğinde ihracatta da ithalatta da en fazla kullanılan taşıma modunun denizyolu olduğu görülmektedir. Denizyolu ve karayolu taşımacılığı dış ticarete daha sık kullanılan bir taşıma şeklidir. Özellikle son yıllarda Türkiye'den Irak'a ve Ortadoğu'ya yapılan ihracatta karayolunun payı artmıştır. Denizyolu

taşımacılığını kullanım oranı ise gelişmiş ülkelerde % 80’ler civarındadır. Türkiye’ye baktığımızda ise denizyolu taşımacılığının dış ticaretteki ihracatımızda oranı % 54,6 ve ithalatımızdaki oranı ise % 55,6’dır (T.C.Ticaret Bakanlığı, 2020). Dış ticaretin gelişmesi kıtalar arasındaki ulaşımı sağlamak adına özellikle denizyolu taşımacılığını da geliştirir. Bu durum limancılık faaliyetlerini de artırmaktadır. Denizyolu taşımacılığı özellikle 2000’li yıllardan sonra konteynerleşme ile birlikte ölçek ekonomisinin sağladığı avantajlardan dolayı lojistik faaliyetler açısından önemli bir noktaya gelmiştir (Tunç & Kaya, 2016: 60).

Tablo 9: Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret (Milyon ABD Doları)

Taşıma Şekli	İhracat					İthalat				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
Denizyolu	86.304	78.037	148.655	91.315	105.512	141.381	124.440	129.184	136.672	146.699
Genel İçindeki Payı (%)	54,8	54,3	55,0	58,2	62,8	58,4	60,0	55,3	63,6	65,8
Karayolu	55.271	46.709	37.800	45.810	46.666	37.301	34.364	34.307	37.800	35.408
Genel İçindeki Payı (%)	35,1	32,5	31,4	29,2	27,8	15,4	16,6	14,7	16,2	15,9
Havayolu	14.103	17.276	34.286	16.992	13.755	24.697	20.003	22.970	34.286	28.517
Genel İçindeki Payı (%)	9,0	12,0	12,5	10,8	8,2	10,2	9,7	9,8	14,7	12,8
Demiryolu	923	807	1.178	684	727	1.207	1.170	1.428	1.178	1.237
Genel İçindeki Payı (%)	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6
Diğer*	1.009	1.010	11.879	2.192	1.262	37.591	27.258	10.688	23.862	11.187
Genel İçindeki Payı (%)	0,5	0,7	0,7	1,4	0,8	15,5	13,2	4,6	5,1	5,0
TOPLAM	157.610	143.839	156.993	156.993	167.921	242.177	207.234	233.800	233.800	223.047

(Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020b)

Tablo 9’a göre Türkiye’nin taşıma şekillerine göre dış ticareti incelendiğinde, 2014 yılı ihracatta kullanılan taşıma modlarında deniz yolu % 54,8 iken 2018 yılında % 62,8 olarak yükseldiği görülmektedir. İthalattaki bu orana baktığımızda ise 2014 yılında % 58,4 iken 2018 yılına gelindiğinde % 65,8 olarak ithalat da kullanımının artmış olduğu görülmektedir. İhracattaki karayolunun kullanılması oranı ise 2014 yılında % 35,1 iken 2018 yılında % 27,8 olduğu görülmekte ithalat incelendiğinde ise söz konusu yıllar arasında bir değişiklik olduğu görülememektedir. Türkiye’de demiryolu kullanımı oldukça düşük bir orana sahiptir.

İhracattaki demiryolu kullanımının 2018 yılında % 0,4 iken; ithalatta % 0,6’dır. Türkiye’nin taşıma şekillerine göre dış ticareti incelendiğinde modlar arası dengeli bir dağılım bulunmadığı görülmektedir. Bunun en önemli sebeplerinden biri ağır tonajlı yüklerin kullanımına elverişli olan demiryolunun Türkiye’de istenilen noktaya gelmeyişi, ağır yükler için havayolu taşımacılığının uluslararası taşımacılığa uygun olmayışı ve kombine taşımacılık altyapısının tam olarak kurulamadığı sebebiyle Türkiye’de uluslararası ticaret yapılırken taşıma modlarında karayolu ve denizyoluna yoğunlaşmıştır. Tablo 9’da 2018 yılı denizyolu ile yapılan ihracat tutarı 105.512 milyon dolar iken ithalat tutarı 146.699 milyon dolardır. 2018 yılı karayolu ile yapılan ihracat tutarı 46.666 milyon dolar, havayolu ile yapılan 13.755 milyon dolar, demiryolu ile yapılan ihracat tutarı ise 727 milyon dolar olduğu görülmektedir.

Türkiye'nin 2023 yılı için ihracatında 500 milyar dolarlık hedefinin lojistik sektörüne de olumlu yansımaları olacağı düşünülmektedir (Erkan, 2014: 51). Türkiye, dünyadaki 11.76 trilyon dolarlık ticaret hacminden payını daha da artırmayı hedeflemektedir. Lojistik sektörünün gelişimi, dış ticaret hacmi ile ilişkilendirilebilir.

Türkiye'de artan dış ticaret hacmi lojistik sektöründe önemli bir fırsat olarak görülmektedir. Bunun temelinde aslında uluslararası ticarete yaşanan gelişmelerin sayesinde dış ticaret hacmi artmış olup, dış ticaret hacmi arttıkça da lojistik sektörünün ilerlemesini sağlamıştır (Durusu, 2011). Türkiye'nin uluslararası arenada rekabet edebilmesi ve pazardan payını alabilmesi dış ticaretin artışına bağlıdır. Bundan dolayı Türkiye'de lojistik sektörü önemli bir kilit olmuştur ve bu sebeple dış ticaret ve lojistik sektörünü ayrı ayrı düşünmememiz gerekmektedir (Daşkan, 2016).

4. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Milli Gelire Katkısı

Türkiye'de lojistik sektörü oluşturduğu istihdam, yabancı yatırımları yönlendirme yönü ve milli gelire olan katkısı ile bir değer yaratmaktadır. Lojistik sektörünün büyük kapasitesi ve hacmi olmasının en önemli sebebi ise tüm sektörlerin lojistiğe ihtiyacı olmasından kaynaklıdır (Küçük, 2013:5). Lojistik iş potansiyeli Türkiye ekonomisinin genel gidişatından birebir etkilenmektedir. Ekonominin canlı olduğu dönemde lojistik iş hacmi artmakta durgunluk olması durumunda lojistik hizmetlere olan taleplerin düşüşe geçtiği görülmektedir (Küçük, 2013:150). Uluslararası ticaret ne kadar artar ise lojistik hizmet kullanımı da o oranda artacaktır. Dünya'da lojistik sektörü hızla büyürken Türkiye'de de lojistik sektörünün benzer bir ivme kazandığını görmek mümkündür. Hizmet sektörlerinden biri olan lojistik sektörünün, ülkemizde turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran ikinci sektör olduğu ifade edilmektedir (Çevik & Kaya, 2010: 27).

Tablo 10: Türkiye'nin GSYH Hacmi ve Lojistik Sektörü Hacmi (2000-2018)

Yıllar	Ulaştırma ve depolama		Gayrisafi yurt içi hasıla (alıcı fiyatlarıyla)	
	Hacim (Bin TL)	Değişim oranı (%)	Hacim (Bin TL)	Değişim oranı (%)
2000	61.730.034	11,9	731.576.737	6,6
2001	58.536.142	-5,2	687.957.859	-6,0
2002	66.268.825	13,2	732.195.466	6,4
2003	71.524.950	7,9	773.258.855	5,6
2004	78.435.887	9,7	847.834.434	9,6
2005	86.060.977	9,7	924.223.073	9,0
2006	91.654.634	6,5	989.932.592	7,1
2007	97.288.180	6,1	1.039.730.731	5,0
2008	97.128.143	-0,2	1.048.519.070	0,8
2009	87.806.475	-9,6	999.191.848	-4,7
2010	88.580.700	0,9	1.083.996.979	8,5
2011	94.455.733	6,6	1.204.466.935	11,1
2012	108.248.969	14,6	1.262.160.182	4,8
2013	112.230.489	3,7	1.369.334.107	8,5
2014	117.275.084	4,5	1.440.083.365	5,2
2015	124.300.869	6,0	1.527.725.206	6,1
2016	123.434.887	-0,7	1.576.365.403	3,2
2017	136.064.988	10,2	1.694.133.563	7,5
2018	143.355.427	5,4	1.742.022.926	2,8

(Kaynak: TÜİK, 2020b)

Tablo 10’da Gayrisafi yurt içi hasıla, iktisadi faaliyet kollarına göre zincirlenmiş hacim, endeks ve değişim oranlarına göre, 2000-2018 yıllarındaki Türkiye’nin GSYH’sı ve lojistik sektörü rakamları görülmektedir.

Türkiye’de 2018 yılında GSYH’sı 1.742 milyar TL, lojistik hacmi ise 143 milyon TL’dir. Türkiye’de lojistik sektörü hacmi 2018 yılında 2017 yılına göre % 5 artmıştır. Türkiye’nin GSYH’nı 2000 yılı için % 8,4’ünü, 2008 yılı için % 9,2 ‘sini 2009 yılı için % 8,7’sini 2016 yılı için % 7,8; 2018 yılı için ise % 8,22’sini lojistik sektörü oluşturmaktadır.

5. Türkiye’deki Lojistik Sektörünün İstihdama Etkisi

Kıtalararasında bulunan ve stratejik olarak önemli bir kavşakta bulunan Türkiye coğrafi konumundan kazandığı üstünlüğü, lojistik sektörü açısından eşsiz kılmaktadır. Lojistik önemli bir istihdam kalemi yaratmasının yanı sıra bünyesindeki faaliyetler ile özellikle sanayi sektörüne önemli bir katma değer sağlamaktadır (Koban & Keser, 2013: 34). Lojistik sektörünün çok farklı alanlarda işgücü ihtiyacı vardır. Bunlardan bazıları, lojistik planlama ve analiz, nakliye yönetimi, depo yönetimi, gümrük işlemleri, döküm (envanter) planlama ve kontrol, satın alma ve malzeme yönetimi, uluslararası lojistik yönetimi, üretim planlama, tedarik zinciri yönetimi, müşteri hizmetleri yönetimi, bilgi sistemleri ve kontrol, lojistik hizmet pazarlama ile satış ve lojistik mühendisliğidir (Küçüksoğak, 2006:49).

Türkiye’de lojistik sektörünün gelişiminden önceki yıllarda çalışanlar genellikle çekirdekten yetişerek birikimlerini yeni katılan çalışanlara öğreten insanların olduğu ifade edilmektedir. Ancak 2000’li yıllardan sonra lojistik şirketlerinde çalışan insanların çekirdekten yetişme değil de daha çok akademik bilgiye sahip, lojistik eğitim almış olup, bilgilerini de işe aktararak değer yaratan özellikli personeller çalışmaya başlamıştır. Uluslararası ticaret arttıkça ve lojistik sektörü ilerledikçe kurulan firma sayısı artmaktadır. Sektör büyüdükçe de istihdam edilen çalışan sayısı da artmaktadır (Küçük, 2013:155). Ancak Türkiye’de Lojistik sektöründe çalışmakta olan işgücünün yetkin olmaması, analitik düşünebilme ve problem çözebilme özelliklerine sahip olmaması sektörel işgücü niteliği bakımından en büyük sorunlar olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca yabancı dil yetkinliğinin düşük düzeyde olması ve nitelikli işgücünün düşük düzeyde olması diğer problemlerdir (Ulaştırma ve lojistik sektör raporu, 2020).

Ülkelere en fazla döviz geliri sağlayan sektörlerden biri de lojistik sektördür. Kıtalararası ticari faaliyetlerde kilit yere sahip olan lojistik sektörü, hatırı sayılır bir iş hacmi oluşturmaktadır (Küçük, 2013:149). Hizmet sektörü ne kadar yoğun olur ise o oranda da o sektörde istihdam ihtiyacı doğar. Lojistik sektörünün son on yıldaki gelişimi birçok kişinin bu sektörde istihdamını sağlamıştır. Bu sebeple, gelir kaynaklarımıza yeni bir gelir kalemi eklenmiş olup, taşımacılık sektörünü de daha da geliştirecekmiş gibi görünmektedir (Uçar, 2007:113). Türkiye’nin sektörlerindeki istihdam oranına bakıldığında, en fazla istihdam oluşturan hizmet sektörlerinden birisi lojistik sektördür (Koban & Keser, 2013: 33). Bu gelişim sürecinde GSYH’daki olumlu etkisinin yanı sıra nitelikli işgücünün istihdamı da önem kazanmıştır. Lojistik sektöründe önceden sektörde çekirdekten yetişen ve tecrübe kazandıkça uzmanlaşan personel olmasından kaynaklı nitelikli personel ihtiyacı duyulmuştur. Son yıllarda üniversitedeki lojistik ve lojistik ilişkili bölümlerin açılmasıyla daha nitelikli personel yetiştirilmesi amaçlanmıştır. Türkiye’de devlet ve vakıf üniversiteleri fakültelerinde toplamda 82 adet lojistik ve lojistik ilişkili bölüm bulunmaktadır. Türkiye’de bulunan lojistik ve lojistikle ilgili bölümlerinin % 95’i 2000 yılından sonra açılmıştır. 2018-2019 yılları Türkiye’de lojistik ve lojistik ilişkili programlardan mezun olan önlisans öğrenci sayısı 5.165 iken lisanstan mezun olan toplam öğrenci sayısı 3.618’dir (Yüksek Öğretim Kurumu, 2020).

Lojistik sektöründeki faaliyetlerin artmasına bağlı olarak özel sektördeki firmalarında artmış olduğu ifade edilmektedir. Bu durum firma sayısının arttıkça istihdam alanındaki çalışan sayısının da arttığını göstermektedir. Ülke de ki taşıma türlerindeki faaliyet alanına bağlı olarak istihdam profili de değişmektedir. Hangi faaliyet alanında yoğunluk var ise istihdam da o faaliyet alanında

artmaktadır. Lojistik faaliyetlerinin alanı geniştir. Boşaltma, yükleme, ambalajlama gibi faaliyet alanlarında işgücü ihtiyacının doğması tartışılmazdır (Göze, 2014). Türk lojistik sektöründe 2000’li yıllarda yaklaşık 3 bin firma faaliyet göstermektedir. 2000’li yılları takip eden yıllarda Türkiye’ye yakın bölgelerde gerçekleştirilen yatırımlar sayesinde etkin birçok Türk lojistik firmasının faaliyet gösterdiği ifade edilmektedir (Afatoğlu, 2013). 2015 yılı için Türkiye’de Lojistik firmalarının en çok faaliyet gösterdiği şehirler İstanbul, Mersin ve Hatay’dır. İstanbul, Hatay ve Mersin de bulunan araç filosu, Türkiye de bulunan toplam araç filosunun % 60’dır.

Ayrıca Bursa, Kayseri ve Gaziantep’te lojistik faaliyetlerin olduğu şehirler arasındadır (Zengin, 2017: 49). Avrupa’daki ülkelerin lojistik sektöründeki istihdamı değerlendirildiğinde ise en çok istihdam sağlayan ülke olarak Almanya’dır. Almanya’yı da sırası ile İngiltere, İtalya ve Fransa izlemektedir (Koban & Keser, 2013: 33).

Sonuç

2000’li yıllardan sonra küreselleşme ve teknolojinin de daha hızlı gelişmesiyle birlikte Türkiye’de lojistik sektörü hızlı bir gelişim göstererek ekonomi politikalarında yer almıştır. Türkiye’nin GSYH’nın %8-% 12’sini lojistik sektörü oluşturmaktadır.

Türkiye’de lojistik sektörü hizmet sektörleri içerisinde hatırı sayılır bir konumdadır. 2000’li yıllardan sonra önde gelen sektörlerden birisi olan lojistik sektörünün ve dış ticaretin firmalara getirdiği katma değer bilincinin Türkiye’de hızlı bir şekilde ilerlediği görülmektedir. 2000 yılından sonra dış ticaret faaliyetlerinin Türkiye’deki lojistik faaliyetler ile paralellik olduğu görülmektedir. Dış ticaret hacminin yüksek seyrettiği dönemlerde lojistik sektörünün de büyümesini sürdürmesi beklenmektedir. Lojistik sektörünün büyümesi ile dış ticaretin büyümesi arasında kuvvetli bir korelasyon bulunduğu görülmektedir. Dış ticaret rakamlarında yaşanan artış, lojistik sektörünün de dünyada ve ülkemizde artan önemini açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Bir ülkede lojistik sektörünün büyümesi tümüyle sanayi ve ticaret sektörlerinin büyümesine bağlıdır. Lojistik sektörü her sektörün yanında yan bir sektör olarak çalışmak zorundadır.

Türkiye’de denizyolu ve karayolu kullanımı ileri seviyededir ancak demiryoluna baktığımızda ise istenilen seviyelerde olmadığı görülmektedir. Havayollarında da eski yıllara nazaran bir yükseliş olduğu görülmektedir. Türkiye’de 2000-2008 yılları arasında yükseliş gösteren lojistik sektörü 2008 küresel krizinin ardından uluslararası ticaretin kötüleşmesi ile olumsuz etkilenmiştir. 2008 yılından sonra ise 2000’li yıllardaki gibi bir yükseliş olmasa da toparlanma göstermiş, 2016 yılı sonrasında ise Bölgemizde ve Türkiye’de yaşanan terör olayları, Türkiye-Rusya arasındaki gerilimler ve 2018 yılı ortasındaki TL’nin değer kaybı dış ticareti etkilemiştir. Lojistik sektörü diğer sektörün taleplerinden türeyen bir sektör olmasından kaynaklı yaşanan olumlu ya da olumsuz gelişmeler sektörü etkilemektedir.

Türkiye’nin ulaşım altyapısını güçlendirmesi, lojistik ile teknolojiyi entegre etmesi, sektörde kalifiye elemanlar yetiştirmesi ve bu alandaki yatırımlarını güçlendirmesi durumunda gelecekte lojistik sektörü daha da ilerleme kaydedecektir.

Kaynakça

- Bakırcı, F., Karabucak, E. & Sarıgül, C. (2018, 7-8 Eylül). *Enerji Lojistiğinde Boru Hattı Taşımacılığı: Türkiye İçin Bir Değerlendirme* [Konferans Sunumu]. IV. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress, Aydın, Türkiye. <http://ulk.ist/media/kitap/IV-UKODTLK/enerji-lojistiğinde-boru-hattı-tasimacılığı-türkiye-icin-bir-değerlendirme.pdf>
- Bayraktutan, Y. & Özbilgin, M. (2013). Türkiye’de iller düzeyinde karayolu yük trafiği dağılımının analizi. *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi*, 17(2), 81-92. <http://iibfdergi.cu.edu.tr/2013/Bayraktutan.2013.2.pdf>

- Bozkurt, C. & Mermertaş, F. (2019). Türkiye ve G8 ülkelerinin lojistik performans endeksine göre karşılaştırılması. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 7(2), 107-117. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/840193>
- Bölükbaş, Ö. (2016). *Türkiye’de lojistik sektörü ve lojistik köyler* [Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi]. Marmara Üniversitesi Tez Koleksiyonu. <http://dspace.marmara.edu.tr/handle/11424/38480?show=full>
- Canbolat, N. (2016). *Küresel rekabet endeksinin lojistik performans endeksinin alt boyutları üzerine moderatör etkisi* [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi]. İstanbul Ticaret Üniversitesi Tez Koleksiyonu. <http://acikerisim.ticaret.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11467/2131/68469.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Çetin, B., Barış, S. & Saroğlu, S. (2011). Türkiye’de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 1(1), 123-150. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/382067>
- Çevik, S. & Kaya, S. (2010, 02). Türkiye’nin lojistik potansiyeli ve izmir’in lojistik faaliyetleri açısından durum (SWOT) analizi. http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyenin_lojistik_potansiyeli_s_kaya_25.04.2012%2010-51-19.pdf
- Çokay, F. (2012). *Türkiye’de lojistik sektörü ve sorunları* (Tez No.320065) [Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Daşkan, E. S. (2016). *Türkiye’de lojistik hizmetlerdeki gelişimin dış ticaret üzerine yansımaları* [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi]. İstanbul Ticaret Üniversitesi Tez Koleksiyonu. <http://acikerisim.ticaret.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11467/2227/69039.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Demiroğlu, Ş. (2013). *Küresel lojistik köyleri ve bu kapsamda Türkiye’de lojistik köyleri üzerine bölgesel bir inceleme* (Tez No.333650) [Doktora tezi, Gaziantep Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Durusu, A. (2011). *Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi ve örnek uygulamaların incelenmesi* [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Arel Üniversitesi]. İstanbul Arel Üniversitesi Tez Koleksiyonu.
- Erkan, B. (2014). Türkiye’de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 1(1), 44-65. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/371675>
- Göze, S. (2014). *Türkiye’de lojistik hizmetlerindeki gelişimin dış ticaret üzerine etkileri* (Tez No.333650) [Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Havayolu Sektör Raporu. (2020, 01). https://www.dhmi.gov.tr/Lists/DosyaYonetimiList/Attachments/730/2018_Havayolu_Sektor_Raporu.pdf
- Işık, E. (2009). *Türkiye’de lojistik hizmetlerinin gelişiminin ihracat odaklı büyümeye etkileri* (Tez No.240066) [Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Koban, E. & Keser, H. Y. (2013). Rekabet edebilirlikte Türk Lojistik Sektörünün istihdam yapısının analizi ve istihdama yönelik devlet destekleri. *Çalışma İlişkileri Dergisi*, 4(2), 32-43. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/308049>

- Küçük, B. (2013). *Türkiye’de bölgesel kalkınma ile lojistik performans düzeyi arasındaki ilişkinin incelenmesi* (Tez No.344826) [Doktora Tezi, Maltepe Üniversitesi]<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Küçüksolak, B. T. (2006). *Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Eğitimi* (Tez No.223152) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Şendur, T. (2015). *Lojistik sektöründe deniz yolu taşımacılığı, Türkiye’de kuru yük taşımacılığında gemi işletmeciliği sorunlarının tespitiye yönelik sektörel bir araştırma* (Tez No.223152) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi].
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Taşımacılık-Sektörel Bakış (2020, 02).
<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2019/05/sektorel-bakis-2019-tasimacilik.pdf>
- Tunç, H. & Kaya, M. (2016). Türkiye’de lojistik sektörünün gelişmesinde dış ticaretin rolü üzerine bir nedensellik analizi. *Vizyoner Dergisi*, 7(14), 58-65.
<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/213813>
- TÜİK (2020a, 15 Şubat). Ulaştırma İstatistikleri. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051
- TÜİK (2020b, 15 Şubat). Yıllık Hesaplar. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1108
- T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2018. (2020, 22 Ocak).
<http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2018faaliyetraporu.pdf>
- T.C.Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (2020, 22 Ocak). Doğal Gaz Boru Hatları ve Projeleri.
<https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>
- T.C.Kalkınma Bakanlığı (2020a, 26 Mart). Onuncu Kalkınma Planı. <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2014-2018.pdf>
- T.C.Kalkınma Bakanlığı (2020b, 20 Nisan). Onbirinci Kalkınma Planı. <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/LojistikHizmetlerininGelistirilmesiOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf>
- T.C.Ticaret Bakanlığı (2020a, 2 Şubat). Dış Ticaret İstatistikleri.
<https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri>
- T.C.Ticaret Bakanlığı (2020b, 2 Şubat). Dış Ticaret Verileri.
<https://ticaret.gov.tr/istatistikler/bakanlik-istatistikleri/gumruk-istatistikleri/dis-ticaret-verileri>
- T.C.Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020a, 10 Nisan). Yük İstatistikleri.
<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri>
- T.C.Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020b, 18 Mart). Türkiye Geneli Havalimanı İstatistikleri.
<https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/istatistik.aspx>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020c, 18 Mart). Devlet ve İl Yolları Envanteri.
<https://www.kgm.gov.tr/sitecollectiondocuments/kgmdocuments/istatistikler/devletilyolenvanter/yillaragoredevletveilyollari.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020d, 18 Mart). Otoyol Envanter Bilgisi.
<https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/SeyirveTasimalar/SeyirVeTasimalar.pdf>

- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2020, 20 Mart). *11.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Sonuç Bildirgesi* 2013. <https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/11ulastirmadenizcilikvehaberlesmesurasisonucbildirgesi-2652.pdf>
- Uçar, A. (2007). Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi ve sorunları (Tez No.208496) [Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Ulaştırma ve Lojistik Sektör raporu (2020, 15 Şubat). <https://www.ulk.sakarya.edu.tr/wp-content/uploads/2018/05/Ula%C5%9F%C4%B1rma-ve-Lojistik-Sekt%C3%B6r-Raporu-2018.pdf>
- Utikad Lojistik Sektörü Raporu 2019. (2020, 15 Şubat). <https://www.utikad.org.tr/Detay/Duyurular/8351/utikad-lojistik-sektoru-raporu-2019-ile-lojistik-egilimler-ve-beklentiler-arastirmasi-2019-yayinlandi->
- Yüksek Öğretim Kurumu (2020, 25 Şubat). Yükseköğretim İstatistikleri. <https://istatistik.yok.gov.tr/>
- Zengin, E. (2017). Yeşil lojistik göstergeleri ve Türkiye’de yeşil lojistik uygulamaları (Tez No.472751) [Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>