

KÜRESEL EKONOMİK KRİZ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİ: TÜRKİYE

Mustafa YÜCEL¹

ÖZET

Lojistik Dünyamızda hızlı bir teknolojik ve ekonomik gelişme yaşanmaktadır. Bu gelişmeler, küreselleşme dediğimiz olguyu her geçen gün daha da ileriye götürmektedir. Böylelikle rekabet ortamı da küresel düzeye taşınmaktadır. Lojistiğin önemi her geçen gün daha da artmaktadır

Amerika Birleşik Devletlerinde başlayan ve tüm dünyayı etkileyen küresel kriz, ülkemizde de birçok sektörü olumsuz yönde etkilemektedir. Pazarlarda oluşan kısıntı ve ertelemelerin özellikle perakende, otomotiv ve elektronik sektörlerindeki olumsuz etkileri lojistik sektörüne yansımaktadır. Çalışma da ilk olarak lojistik genel olarak ele alınmış Türkiye'deki ve Dünyadaki uygulama şekilleri anlatılmıştır. Türkiye deki lojistik sektörünün yapısı incelenmiştir

GLOBAL ECONOMIC CRISIS AND ITS'S EFFECTS ON THE LOGISTICS SECTOR: TURKEY

ABSTRACT

In Today's logistics world, a very impressive technological and economical development has been taken place, which supports the global economy. This takes the importance of logistics in the competitive global world to an upper level.

In many countries where international trade is dense, many sectors were negatively affected by the crisis. One of the sectors which were affected by the crisis was the logistics sector. The surplus capacity which was caused by the trading volume shrinking as a result of the global crisis and by decreased orders took effect in the world and therefore in our country with its global logistics dimension. In this study, you will find the status and terms of application of logistics in Turkey and the global world.

GİRİŞ

Küreselleşme günümüzün en önemli kavramlarından biridir. Dünya küreselleştikçe ulusal sınırların önemi azalmakta; uluslar ve bölgeler arası gittikçe derinleşen ve her geçen gün daha

¹ Yrd. Doç. Dr., İnönü Üniversitesi İ.İ.B.F İşletme Bölümü

karmaşık bir hal alan karşılıklı bağımlılığın artmasıyla dünya global bir köye dönüşmektedir. Küreselleşmenin en yaygın yaşandığı alanların başında mal ve hizmet ticareti gelmektedir. Küreselleşme çerçevesinde, ekonomideki üretken birimlerin daha çok mal ve hizmet üretip satmak ihtiyacını karşılamak amacıyla dünya pazarlarının serbestleşmesi ve bu gereksinimin önündeki sınırların kaldırılmasına çalışılmaktadır.(Beritan:2006;1)

İşletmecilik açısından kriz, işletmelerin yaşamlarını sürdürmesini tehdit eden ve işletmenin pay sahiplerini ve diğer ilgi gruplarını önemli derecede etkileyen bir durumdur (Grewal ve Tansuhaj, 2001: 66). Ekonomik krizler, ekonomilerde bir durgunluk şeklinde ortaya çıkabilmektedir. Durgunluk; hammadde, ürün ve hizmetlerin talebinde azalmanın gerçekleşmesi olup, teknik olarak durgunlukların başlangıcı, gelişimi ve sonu farklı araştırmacılar ve/veya kurumlar tarafından kullanılan operasyonel ölçümlere bağlı olarak farklı boyutlarda ölçülmektedir (Shama:2003; 62).

2008 küresel ekonomik krizi adından da anlaşılacağı üzere tüm dünyada etkili olmuş ve halen bazı ülkelerde etkili olmaya devam etmektedir. Türkiye ekonomisi de bu krizden etkilenen ülkelerden biri olmuştur. Ülke ekonomilerinin temel yapı taşları olan işletmeler ve işletmelerin önemli bir fonksiyonu olan pazarlama bölümünün çabaları da ekonomik kriz nedeniyle yaşanan durgunluktan fazlasıyla etkilenmektedir.(Özdemir:2011;420).

Dolayısıyla krizin pazarlama sektöründeki etkilerini diğer sektörde de hissedilmemesi mümkün değildir. Özellikle lojistik sektörü krizin getirdiği durgunluktan yoğun olarak etkilenmiştir.

1.KRİZ KAVRAMI

İşletme yönetimi açısından krizin genel kabul görece bir tanımını yapmak oldukça zordur. İşletme yönetimi literatüründe endişe, stres, felaket, panik gibi farklı kavramların kriz yerine kullanılması, krizle ilgili kapsamlı bir tanım yapılmasını daha da zorlaştırmaktadır. Bu kavramlardan hareketle, krizin çok geniş bir kullanım alanı olduğunu söylemek mümkündür. Kriz, krize kaynaklık eden faktörler karşısında işletmelerin örgütsel ve yönetsel süreçlerinde işleyiş bozukluklarına ve örgütsel düzenin büyük ölçüde sarsılmasına neden olan ve plansız bir biçimde ortaya çıkan sorunların çözüm yollarının yetersiz kalması sonucu karşılaşılan gerilim durumudur (Zerenler, İraz: 2006;249).

Kriz, örgütün değer, amaç ve kaynaklarını tehdit ederek, tüm örgütü varlığını sürdürememe tehlikesi ile karşı karşıya bırakan, belirsizlik ve zaman baskısı nedeniyle örgüt üyeleri arasında gerilim yaratan, gerekli önlemlerin zamanında alınmasıyla ortadan kaldırılabilir veya etkileri en aza indirilebilecek, sınırlı zamanı kapsayan plansız bir değişim sürecidir (Ataman:2001;231).

Kriz tanımı itibarıyla “ani” olarak veya “kendini hissettirerek” ortaya çıksa da genel anlamıyla bir “durgunluk ve bunalım” durumunu ifade eder (Bayazıt ve diğerleri: 2003; 365).

Krizin, her ne kadar ani olarak ortaya çıktığı söylene de yangın, sel, deprem gibi doğal felaketlerle oluşan krizler dışında diğer kaynaklara bağlı olarak oluşan krizlerin tamamı oluşum sürecinde bazı sinyaller gönderir. Fakat bu sinyallerin yeterince dikkate alınmaması veya sinyallerin krize ait olduğunun bilinmemesi sonucu kriz ortaya çıkar(Yücel:2010;520)

Krizin nedenleri boyutuyla bakıldığında ise; Krizler, işletme içi veya işletme dışı nedenlerden kaynaklanabileceği gibi, her iki etmen grubunun birlikte neden olduğu krizlerden de söz edilebilir. Örneğin, yönetim yetersizliği veya diğer bazı örgütsel sorunlar, işletmenin çevresel değişikliklere uyum gösterememesine ve krize girmesine neden olabilir.(Aydemir ve Demirci:2005;66)

1. 1 Küreselleşme ve 2008 Ekonomik Krizi

Küreselleşme, politik, ekonomik, teknik ve toplumsal alanlarda yaşanan büyük değişimlerin sonucudur. Küreselleşmenin, ekonomik, politik ve sosyal süreçleri niteliksel boyutunu oluştururken, niceliksel boyutunu ise, sermaye akımları, ticaret, yatırımlar ve insanların ülkeler arasındaki dolaşımının sağlanması oluşturmaktadır. Bu açılarından bakıldığında küreselleşme, ülke sınırlarının ekonomik açıdan taşıdığı önemi azaltmaktadır. Dünyada yaşanan küreselleşme sadece sosyal boyutta değil ekonomik boyutta da görülmektedir. Ekonomik küreselleşme süreci, yeni iletişim teknolojilerinin ekonomik hayatta kullanılmaya başlamasıyla, uzak mekanların birbirleriyle entegre edilerek, ekonomik aktivitelerin küresel boyut kazanması; üretim- tüketim faaliyetlerinin zaman ve mekan faktörünü ortadan kaldırması veya önemsizleştirmeye başlaması olarak tanımlanmaktadır.(Yıldız ve diğerleri, 2010:2).

Tablo-1: Global Krizin Üç Büyük Ekonomik Bölgeye Zararı

Global krizin üç büyük ekonomik bölgeye zararı		
(Yerel para olarak milyar)		
Bölgeler	Nisan	Ekim
İngiltere (Pound)	62.7	112.6
ABD (Dolar)	738.8	1577.3
AB (Euro)	344.1	784.6

Kaynak: İngiliz Merkez Bankası
Not: Banka, verileri yerel para birimi cinsinden açıklıyor. Ancak, bu üç bölge toplamı 2.8 trilyon dolara denk geliyor.

Kaynak:www.hurarsiv.hurriyet.com.tr

Küresel finansal kriz 2007 yazında başlayan ve 2008 Eylül ayı içinde bütün dünyayı etkilemiştir. İngiliz Merkez Bankası'nın yaptığı hesaba göre, krizin zararı dünya çapında 3.4 trilyon doları aştı. Tabloda görüyorsunuz, sadece ABD, Avrupa Birliği ve İngiltere'deki zarar

2.8 trilyon dolara ulaşmış. Dünyanın milli gelirinin 63 trilyon dolar olduğu dikkate alınır, hasar yüzde 5 gibi önemli rakama denk gelmektedir.(www.hurarsiv.hurriyet.com.tr)

Geçmiş dönemlerde pek çok ekonomik krizler olmuştur ve bunların etkileri farklı sektörlerde yoğun olarak hissedilmiştir. Dünyanın şu ana kadar yaşadığı en büyük ekonomik buhran tartışmasız 21-29 Ekim 1929 da yine A.B.D kaynaklı olarak ortaya çıkan aşırı üretim ve likidite sıkışıklığından kaynaklanan ve tarihe Büyük Ekonomik buhran olarak geçen krizdir. Daha sonra 1973 petrol krizi ve 2000 yılındaki teknoloji şirketleri krizi de tüm dünya ekonomisinin küçülmesine sebebiyet vermiş krizlerdir.

Şekil-1: Dört Büyük Mali kriz



Kaynak: <http://blog.milliyet.com.tr>

1929-1932 krizi 810 gün sürmüştü ve o süreçte borsa tam yüzde 90 oranında düştü.

1973-1974 krizi 450 gün sürmüştü ve o süreçte borsa tam yüzde 48 oranında düştü.

2000-2002 krizi 660 gün sürmüştü ve o süreçte borsa tam yüzde 49 oranında düştü.

Son kriz (2007-2008) çalkalı 410 gün oldu ve bu süreçte borsa tam yüzde 49 oranında değer kaybetti. (<http://blog.milliyet.com.tr>)

1.2 Krizin Türkiye'deki Reel Sektör Üzerine Etkisi

Başta ABD olmak üzere gelişmiş ülke ekonomilerinin finans kesimleri, krizden büyük zarar görmüşlerdir. Birçok finans devi kuruluş iflas noktasına gelmiş, bazıları ise Hükümetlerin gerçekleştirdiği dev operasyonlar sonucunda faaliyetlerine devam edebilmişlerdir. Türkiye ise gelişmiş ülkelerde görülen problemlerin benzerlerini yaşamamıştır. Bugün ülkemiz finans kesiminin mali verileri incelendiğinde diğer ülkelere göre oldukça güçlü bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. Ülkemiz bankacılık sistemi, 2001 krizi sırasında yaşadığı yapısal dönüşüm sayesinde bugün küresel krizden hemen hemen hiç zarar görmemiştir

Ülkemiz reel kesimi, küresel krizden nasibini fazlasıyla almıştır. Küresel kredi musluklarının kısılması, kredi maliyetlerinin artışı, yurtdışı pazarların daralması gibi daha birçok nedenden ötürü reel sektör büyük kayıplar yaşamıştır. Bu kayıp, ülkemiz makro ekonomik göstergelerine de yansımıştır. Büyüme, işsizlik ve enflasyon rakamları, ülkemizin büyük çapta bir daralmayla karşı karşıya olduğunu göstermektedir.(Alptekin:2009;5-6)

Küresel mali krizin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri 2008 yılının son çeyreğinde hem iç talepte hem de dış talep üzerinde belirgin bir şekilde kendini göstermiştir. Küresel ekonomik faaliyetin yavaşlaması, Türkiye'nin ihracat pazarlarını da olumsuz etkilemektedir. 2008 yılının son çeyreğinde Türkiye'nin ihracat artışı hem fiyat hem de miktar bazında ciddi bir yavaşlama göstermiştir. Açıklanan tüketime ilişkin göstergeler son dönemde tüketim eğilimindeki bozulmanın durduğuna ancak yurt içi talebin halen oldukça zayıf seyrettiğine işaret etmektedir. Firmaların kapasite kullanım oranındaki düşüş nedeniyle yatırım eğilimindeki toparlanmanın zaman alacağı düşünülmektedir. Sonuç olarak, ekonomideki toparlanmanın oldukça yavaş ve kademeli olacağı tahmin edilmektedir. (Yılmaz:2009;7)

2. KAVRAMSAL AÇIDAN LOJİSTİK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Lojistik Yunanca “logistikos” (hesaplama yeteneği) ve Fransızca “logistique” (arz etmek, kışla-konak yeri) kelimelerinden türemiştir(Russell:2000). Lojistik kelimesi (logistics) esas olarak logic ve statistics kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir. Bu kelimeler Türkçe karşılık olarak “istatistiksel mantık”ı ifade etmektedir. Böylece; askerlerin konak yeri, hesap ve mantık kavramlarının bileşimiyle lojistik kavramı elde edilmiştir.(www.findarticles.com).

Lojistik fonksiyonu, hammadde ve ürünün fiziki akısını ve bunlarla ilgili bilgi akısının bütününe içine alır. Yani taşıma, satın alma, depolama, satış, ithalat-ihracat, enformatik, iş hazırlama, yer değiştirme ve düzenlenmesi ile ilgili bütün hareketleri kapsar. Lojistik yönetimi söyle de ifade edilebilir: üretim öncesi, üretim anında ve üretim sonrası tüm bilgi ve taşıma hareketlerinden oluşur. (Özcan:2008;278)

Şekil-2:Global Arz-Talep ve Dağıtım Zincirinin Halkası



Kaynak: www.beykoz.edu.tr

Lojistik, ikili pazarlama fonksiyonlarından müşteri siparişlerinin işyerinde veya müşterinin kapısında teslimatı anlamına gelen ama sadece teslimattan ibaret olmayan, içinde her birinin bilimi olan birçok araç(stok yönetimi, sipariş işleme, depolama, kuruluş yeri seçim ve yönetimi, trafik ve rut yönetimi, elleçleme, tahminleme, ulaştırma, koruyucu ambalajlama vs) barındıran ve çok ciddi entegre bilimsel hazırlıklar ve stratejiler gerektiren bir faaliyettir. (Tek, 2001)

2.1. Lojistiğin Gelişimi

Lojistik yönetiminin uygulandığı tedarik zinciri içindeki hizmetler dünya üzerinde tarih öncesi çağlardan beri yapılmaktadır (Yıldıztekin:2001a). Ancak, bir bilim dalı olarak dikkatleri üzerine çekmeye başlaması, 1900'lerin başlangıcında, tarımsal ürünlerin taşınması ile olmuştur. 1991 yılının başlarında, lojistiğin öneminin dramatik bir örneği görülmüştür (Bowersox ve Closs, 1996).

Tablo-2: Lojistiğin Gelişimi

AŞAMALAR	YÖNETİM MERKEZİ	ÖRGÜTSEL TASARIM
Depolama ve Ulaştırma 1960 Yılları	Satış pazarlama, Depolama, Stok Denetimi, Ulaştırma Etkinliği	Dağınık lojistik faaliyetler Lojistik faaliyetler arasında zayıf bağlantı Düşük lojistik yönetimi otoritesi işletme başarısını destekler
Toplam Maliyet Yönetimi 1980 Yılları	Lojistiğin merkezileştirilmesi Toplam maliyet yönetimi Süreç optimizasyonu Rekabetçi bir avantaj olarak Lojistik	Merkezileşmiş lojistik faaliyetler Büyüyen lojistik yönetimi otoritesi Bilgisayar uygulamaları
Entegre Lojistik Yönetimi 1990 Yılları	Lojistik planlama Tedarik zinciri stratejileri İşletme faaliyetleri ile bütünleşme Süreç kanalları ile bütünleşme	Lojistik faaliyetlerde genişleme Tedarik zinciri planlama Toplam kalite yönetimi için destek Lojistik yönetim faaliyetleri
Tedarik Zinciri Yönetimi 2000 Yılları	Stratejik tedarik zinciri görüşü Extranet teknoloji kullanımı Kanal güçlerini ortak bir kuvvet aracı kullanmak için tedarik zinciri TQM göstergelerinde işbirliği yapmak	Ticari ortaklık Sanal örgüt Talepteki değişimler Benchmarking ve yeniden yapılanma
E-Tedarik Zinciri Yönetimi 2000 Yılı ve Sonrası	SCM kavramına internetin uygulanması Düşük maliyetli anında veri tabanı paylaşımı Elektronik bilgi SCM senkronizasyonu	Tedarik zinciri ağı ile ticaret ortaklığı yapmak .com, -e eklentisi vb. piyasa değişiklikleri (e-ticaret) Örgütsel çeviklik ve ölçülebilirlik

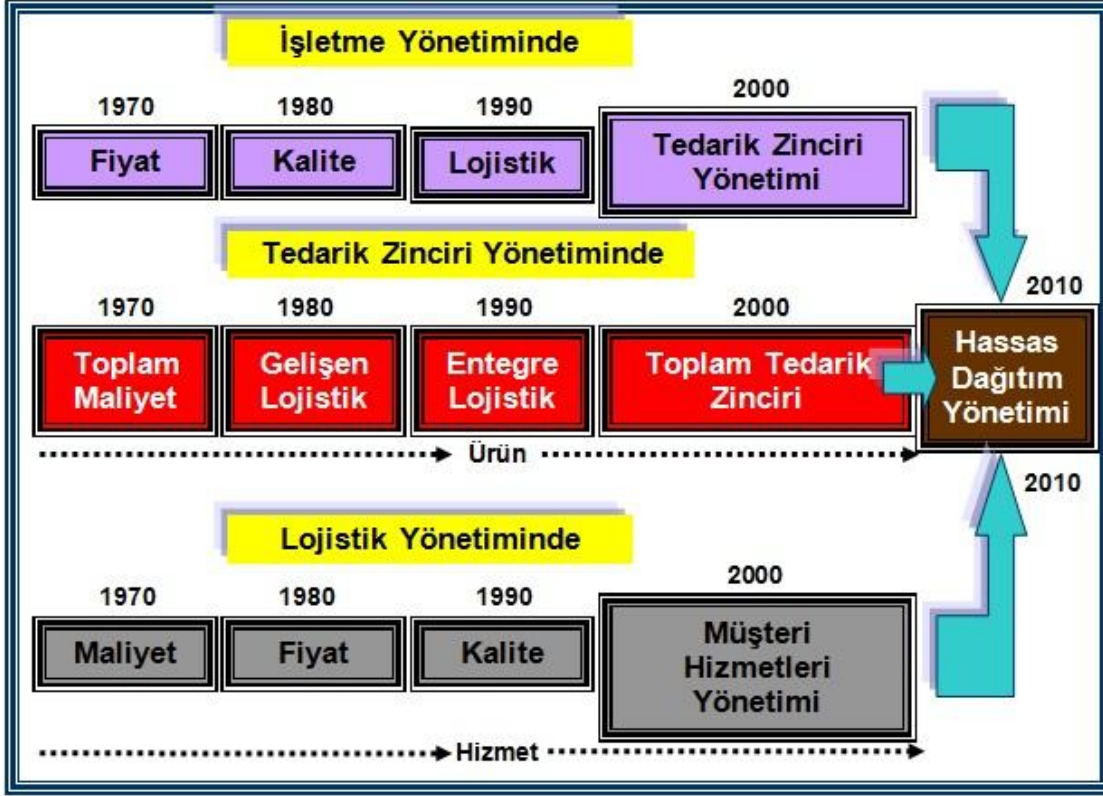
Kaynak: David F. Ross, Introduction to E-Supply Chain Management, CRC Pres LLC, 2002, s.6

2.2. Lojistik Kullanımının Amaçları

Lojistik kullanımının amaçları aşağıda sıralanmıştır:

- ✓ Hızlı yanıt (Siparişten teslimata olan süre),
- ✓ En az stok,

Şekil-3: İşletme Yönetimi, Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik yönetiminde Kullanılan Araçlar.



Kaynak: www.lojistikci.com

- ✓ En az maliyet (Yüklerin birleştirilmesi, konsolidasyon, verimlilik),
- ✓ Kalite (Hasarsızlık, performans),
- ✓ İzlenebilirlik (Yük, araç, kap takibi),
- ✓ Sürdürülebilirlik (Yaşam çevrim desteği, yedek parça, ambalaj malzemesi ve hurda geri toplama, çevresel duyarlılık) (Tanyaş,2006).

2.3 Lojistik Kullanımının Sağladığı Faydalar

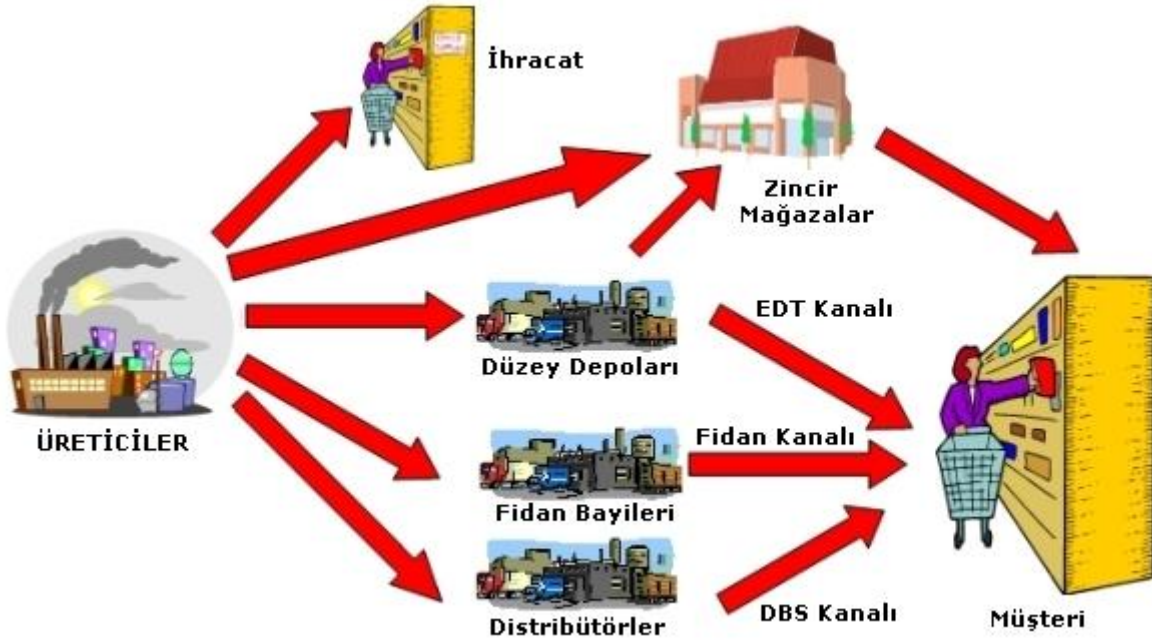
Lojistik yönetiminin başarıyla uygulandığı firmalarda elde edilen başarılarla örnekler aşağıda yer almaktadır: (Bingül,2005).

- ✓ Envanter %50 azalmıştır.
- ✓ Zamanındaki teslimatlar %40 artmıştır.
- ✓ Kümülatif dönüşüm zamanı %27 azalmıştır.
- ✓ Ciro %17 artmıştır.
- ✓ Cirodaki lojistik sistemin toplam maliyetlerinin payı %20 azalmıştır.
- ✓ Sipariş gelmeden paketleme yapılmayacağı için mamul stoku %50 azalmıştır.
- ✓ Envanter yalnızca 2 kat artarken sipariş verildiğinde stokta mal bulunmamasından kaynaklanan kayıplar 9 kat azalmıştır

2.4 Lojistik ile Tedarik Zinciri Yönetimi Arasındaki Fark

Lojistik ile tedarik zinciri yönetimi kavramları çoğu zaman birbirine karıştırılmaktadır. Lojistik tanımı; “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ham maddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir”. Lojistik ile tedarik zinciri yönetimi farklı kavramlardır. Lojistik kendi içinde bir yönetim kavramını içermektedir. Tedarik zinciri ise bir süreçtir. Bu sürecin içindeki operasyonların yönetimi ayrı bir operasyondur ve bu nedenle tedarik zinciri arkasına yönetim ekini almaktadır. Her şeye rağmen tedarik zinciri yönetildiği zaman tam anlamıyla lojistik yapıyor sayılmaz.

Şekil-4: Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi



Kaynak: www.bukagambar.info

Tedarik zinciri yönetimini şu şekilde tanımlamıştır; “Tedarik zinciri yönetimi, bütün olarak tedarik zincirinin ve birim şirketlerin uzun dönem performanslarının artırılması amacıyla, bir kurum veya iş kolları arasında, bilinen iş fonksiyonlarının ve aralarındaki uygulamaların sistematik ve stratejik koordinasyonudur. Tedarik zinciri yönetiminde birbirine değen operasyonların koordinasyonu söz konusu olurken, lojistik tedarik zinciri sürecinin tamamının etkili ve verimli bir şekilde optimizasyonunu içermektedir. Tedarik zinciri yönetimi lojistiğin ilk adımınıdır. Tedarik zincirinin haritasını çıkartmadan, ölçümlerini yapmadan, sürecin tamamının optimizasyonunu yapmadan lojistik hizmetinin verilmesi söz konusu değildir. Bu nedenle tedarik zinciri yönetimine lojistiğin ilk adımı olarak bakılmalıdır (Sezgin:2008;29).

2.5. Lojistik Sektörünün Genel Durumu

Küresel rekabet ortamı; işletmeleri, ürettikleri ürünlerini kaliteli ve ekonomik üretmeye, daha etkin servis kalitesi vermeye ve müşterinin istediği yer, mekân ve zamanda ürünlerini teslim etmeye zorlamaktadır. Bir işletmenin kendi üretim faaliyetlerini öteki işletmenin faaliyetleri ile birleştirmesi, pazarların coğrafi olarak genişlemesiyle ulusal ve uluslararası pazarların ortaya çıkması ve ileri teknolojik araçların kullanılması lojistik sistemlerinin geliştirilmesine yol açmıştır.

Küreselleşmenin sunduğu bu yeni ekonomik yapı içinde özellikle toplam maliyetlerin minimize edilmeye çalışılması konusu tedarik zinciri yönetimine bağlı olarak lojistik hizmetlerin ve dolayısı ile lojistik hizmet sunan şirketlerin önem kazanmasına neden olmuştur. 21. yüzyılda önemli gelişmelerin gözleneceği üç konunun, bilgi ve iletişim teknolojileri; mikro biyoloji ve gen teknolojileri; lojistik ve tedarik zinciri yönetimi olduğu sıkça vurgulanmaktadır (Çekerol ve Kurnaz:2011;51)

Hem üretici firma içerisinde hem de dağıtım kanalı boyunca oluşan organizasyon ihtiyaçlarının tümü lojistik kapsamında değerlendirilmektedir. Lojistik sektörü, müşteri memnuniyetini ve düşük organizasyon maliyetini bir araya getirerek firmaların rekabet gücünü artırmayı hedeflemektedir. Temel lojistik faaliyetleri arasında;

- ✓ Taşımacılık
- ✓ Kalite Kontrol, Gözetim İşleri
- ✓ Gümrükleme
- ✓ Finansman ve Sigortalama
- ✓ Depolama-Elleçleme
- ✓ Stok yönetimi
- ✓ Dağıtım
- ✓ Eğitim-Danışmanlık

Faaliyetleri sayılabilir.(www.ekotrent.com)

Hava yolları ve hava taşımacılığı, deniz taşımacılığı, kara yolu ve demir yolu taşımacılığı ve bunlarla ilgili altyapı ve hizmetleri kapsayan taşımacılık ve lojistik sektörü 2007 yılında küresel anlamda 3,4 trilyon ABD doları gelir elde etmiştir. Sektör 2003 ile 2007 yılları arasında % 6,2 YBBO kaydetmiştir. Sektörün 2012 yılına kadar % 5,4 YBBO ile 4,5 trilyon ABD doları büyüklüğe ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Yukarıda belirtilen tüm alt sektörleri kapsayan lojistik sektörünün Türkiye'nin GSYİH'si içindeki payının % 8 ila % 12 arasında olduğu tahmin edilmektedir. "Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması 2008" başlığını taşıyan çalışmada, Türkiye taşımacılık ve lojistik sektörünün büyüklüğü 59 milyar ABD doları olarak belirlenmiş ve üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcıları piyasasının da 22 milyar ABD doları büyüklüğünde olduğu tahmin edilmiştir. Aynı çalışmada, sektörün 2002 yılından bu yana üç kat büyümesine karşılık, üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılarının payının sadece % 7 arttığı ve bu nedenle lojistik hizmet sağlayıcıları için henüz gerçekleşmemiş bir büyüme potansiyeli olduğu ifade edilmektedir.

Sektör son beş yılda ortalama % 20 büyümüştür ve 2015 yılındaki tahmini büyüklüğü 120 milyar ABD dolarıdır.(Deloitte: 2010;3)

2.5.1 Küresel Lojistik Sektörü

Günümüzde ticaret artık tam anlamıyla küreselleşmiş, kurumlar çevrelerindeki değil tüm dünyadaki şirketlerle rekabet eder hale gelmiştir. Dolayısı ile ilerlemenin, verimliliğin, rekabet avantajı sağlamanın, hatta pek çok durumda var olmanın yolu, tedarik sürecini ve lojistik hizmetlerini en iyi şekilde yönetmekten geçmektedir. 2008 yılının son çeyreğinden itibaren yaşanan küresel durgunluktan etkilenen ABD firmaları, krizden çıkış için ilk adım olarak lojistik sektörü ile işbirliği arayışına girmişlerdir. Bu da lojistiğin artık tüm alanlarda vazgeçilmez bir çözüm ortağı olarak görüldüğünü bir kez daha göstermektedir.

Pazarlama ve lojistik konularında yapılan araştırmalar, lojistik sektörünün dünyada yükselişe geçtiğini, hızlanan küreselleşme ile birlikte lojistiğin dünyanın her yerinde yıldız sektör olacağını göstermektedir. Dünyada lojistik sektörünün potansiyeli 6 trilyon dolar olarak tahmin edilmektedir. Sektörün gayrisafi milli hâsıladan aldığı pay, gelişmiş ülkelerde yüzde 8 ile 10 arasındadır. Sektör büyümesi ise ortalama yüzde 10 ile, yüzde 3-4 aralığında büyüyen dünya ekonomisinin oldukça üzerinde bir performans sergilemektedir. Burada, sektörde dış alım oranındaki artışın, dolayısı ile lojistik faaliyetlerinin gitgide artan bir oranda şirket içi operasyonlar olmaktan çıkarılıp bu konuda uzmanlaşmış firmalar tarafından gerçekleştirilir hale gelmesi önemli ölçüde hissedilmektedir.(İzmir Kalkınma Ajansı:2009;5)



Global lojistik pazarı Amerika, Avrupa ve Asya-Pasifik olmak üzere yaklaşık olarak birbirine eşit pazar büyüklüğüne sahip 3 bölgeye ayrılmaktadır. Dünya’da lojistik sektörünün büyüklüğü incelendiğinde 2001-2005 yılları arasında %4,5 yıllık ortalama bileşik büyüme oranı ile 2008 yılında 6,5 trilyon dolara yaklaştığı tahmin edilmektedir. Lojistik hizmetlerinin dış kaynak yöntemiyle elde edildiği pazarın büyüklüğüne bakıldığında ise %10’lar civarında bir büyüme görülmektedir.(www.ekotrent.com)

2.5.2 Türkiye Lojistik Sektörü

Lojistik sektörü dünyada ve ülkemizde büyümesine hız katmıştır. Lojistik sektörü ülkemizde özellikle son yıllarda büyük atılım gösterdi. Coğrafi konum olarak Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir köprü vazifesi gören ülkemiz, bu avantajlı konumu ile

birçok otorite tarafından da lojistik üssü olarak görülmektedir. Ülkemizin lojistik kavramı ile tanışması oldukça yenidir. Önce ihracat ve ithalat ile sonra da büyük ölçekli perakendecilik (süpermarket ve hipermarketler) ve elektronik ticaretle birlikte iyice ön plana çıkmıştır. Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu ve gelişmesini sürdüren lojistik sektörü, ülkemizde 1980'lerle 1990'lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturdu.(Kayave Seçil:2010;22)

Üretim, ticaret ve ülke ekonomisine sağlayacağı katma değer açısından bakıldığında oldukça önemli bir sektörü tanımlayan lojistik kelimesinin popülaritesi ülkemizde gittikçe artmış ve böylelikle son yıllarda Türkiye'de lojistik tabiri oldukça yaygın bir şekilde kullanılır hale gelmiştir. Yerli firmalar tabelalarını değiştirmeye ve isimlerine lojistik kelimesini eklemeye başlarken, yabancı firmalar da satın almalar, birleşmeler veya doğrudan sermaye yatırımları olarak sektöre girmeye başlamıştır. Bu bağlamda, DHL, FedEx, UPS, TNT vb gibi birçok uluslararası şirket Türkiye'ye akın etmiştir. Oluşan rekabet ortamında yerli firmaların kendilerini yenilemeye başlamalarıyla birlikte yazılım sektörü gibi yan sektörlerde de lojistik ihtiyaçlara cevap verebilecek çözümler üretilmeye başlamıştır. Bütün bu çok yönlü gelişmeler Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılamak için yeterli olamamakta, ancak Türkiye lojistik pazarı devamlı ve hızlı bir şekilde büyüyen bir eğilim takip etmektedir.(Beritan:2006;49)

Türkiye'de 2008 yılı itibariyle, lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların genellikle küçük ölçekli olması sektörün bir bütün olarak incelenmesini zorlaştırmaktadır. Sektörde uluslararası taşımacılıkta faaliyet gösteren yaklaşık 1.400 civarı firma olduğu bilinirken, lojistik faaliyeti belgesine sahip firma sayısı 130 civarındadır. Lojistik faaliyetlerinin tüm alt dallarını bünyesinde bulunduran sınırlı sayıdaki bu firmaların ciroları ise 50-400 milyon ABD doları arasında değişkenlik göstermektedir. Türkiye'deki firmaların büyük bölümü çoğunlukla lojistik hizmetlerinden nakliyecilik ve depolama işlerini yapmaktadır. Sektörde irili ufaklı çok sayıda firma faaliyet göstermekle birlikte başlıca şirketler.(www.ekotrent.com)

Dünya Ekonomik Forumu toplantıları çerçevesinde yayımlanan endekse göre, dünya genelinde hızlı yükselen 39 pazar karşılaştırıldı. Ülkeleri, lojistik alandaki cazibeleri açısından değerlendiren endekse göre, Türkiye, dünyanın en hızlı gelişen 10 ülkesi arasında gösterildi. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Brezilya, Hindistan, Rusya ve Çin'in (BRIC ülkeleri) hızlı bir yükselişte oldukları belirtilen endekste, Türkiye'nin lojistikteki en önemli avantajının, üretim merkezleri ile tüketim merkezlerine olan coğrafi avantajından kaynaklandığı vurgulandı. Son yıllarda, Türkiye ekonomisindeki gelişmeye paralel bir gelişme gösteren Lojistik sektörü, coğrafi avantajını da kullanarak, 15-20 yıllık bir süre içinde bölgesel bir güç haline gelmiş bulunmaktadır. Sektörün bugün geldiği nokta, 1.500 şirket ve 46.000 araçla Avrupa'nın en büyük filosuna sahip durumda. 5 milyar Euro ciro yapan Lojistik sektörü, 2023'te en az 50 milyar dolarlık ciro, 25-30 adet uluslararası lojistik markası ve 1,5 milyon kişilik istihdam yaratmak gibi hedefleri bulunuyor. Ayrıca, ülke olarak bölgesel lojistik merkez olabilmek için, 5 tane lojistik köy inşa etmek de sektörün hedefleri arasında. Ancak sektörün hedeflerini gerçekleştirmek için yoluna çıkan engellerin kaldırılmasını bekliyor. Geçiş belgesi sorunu, yurtdışı çıkışlarda ÖTV'siz akaryakıt kısıtlaması, sürücü vizesi ve finansman konusunda yaşanan sorunlara çözüm bekleniyor.(www.ekotrent.com)

Ülkemizde lojistik faaliyetlerinin % 75'i halen üretim yapan firmaların kendi iç bünyelerindeki kaynaklar tarafından karşılanmaktadır. Bugün Türkiye, Doğu-Batı arasındaki

600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında; karayolları, demiryolları, 3 tarafı çevreleyen denizleri, havaalanları 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. (Kaya ve Seçil:2010;22)

Türkiye’de lojistik alanında faaliyet gösteren şirketlerin büyüme eğrileri ise oldukça dikkat çekicidir. Sektörün öncü şirketlerinden Borusan Lojistik 2003-2006 yılları arasında cirosunu 4 kat, 2007-2008 yılları arasında ise 2 kat arttırarak 260 milyon dolara ulaşmıştır. Omsan Lojistik, son 2003-2008 döneminde yıllık yüzde 15 oranında büyüyerek 2008 yılında 420 milyon TL’lik bir ciroyla kapatmıştır. Horoz Lojistik de son 7 yıldır yüzde 15-25 oranında büyüyerek 2008 yılında 350 milyon TL ciroya ulaşmıştır.(İzmir Kalkınma Ajansı:2009;5)

Sahip olduğu bu stratejik konum sayesinde bu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir ve bu potansiyelin bir an önce hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır. İhracat ve ithalatta özellikle son yıllarda kaydedilen büyüme lojistik sektörüne de yansımaktadır. Lojistik sektörü, orta ve uzun vadede büyüme potansiyeli yüksek sektörlerin başında gelmektedir. Sektördeki ciro artışları, sektör büyümesinin 2015 yılında 120-150 milyar dolara çıkacağını göstermektedir. Yabancı şirketlerin sektöre ilgisinin, buna paralel olarak sektördeki yabancı sermayenin artısının devam etmesi beklenmektedir. (Kaya ve Seçil:2010;22)

Tüm bu göstergeler lojistik sektörünün dünyada ve ülkemizde artan önemini açık bir şekilde vurgulamaktadır. Bununla birlikte, hâlihazırda sektörden hizmet alan, sektörde hizmet üreten firmalar ile sektöre yatırım yapmayı düşünen firmaların, önceliklerini, kuvvetli, zayıf yönlerini, tehdit ve fırsatları doğru şekilde belirlemelerini, sektör trendlerini doğru şekilde tespit etmelerini ve kararlarını bu analizlere dayanarak yapmalarını da kaçınılmaz hale getirmektedir. (İzmir Kalkınma Ajansı:2009;5)

Ülkemizde Lojistik Hizmet Üreten Firmalara (LHÜF) baktığımızda ise;Bu gün Türkiye genelinde karayolu yetki belgeli firma sayısı 261.166 olmasına rağmen uluslararası yük ve personel taşıma belgesine sahip firma sayısı 1781 ile sınırlı kalmıştır. Lojistik taşımacılıktaki kayıtlı araç sayısı ise, 1.130.245 civarındadır. LHÜF ekseninde ve etki alanında toplanan istihdam sayısı ise yaklaşık 5 milyon (toplam istihdam alanının 1/5) kişiye ulaşmaktadır. Bu sayı lojistik sektörün en fazla iş gücünü istihdam eden ikinci sektör olmasını sağlamıştır.(Karadoğan:2012)

Danışmanlık şirketi Artı Marka tarafından yapılan “Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması 2011” başlıklı araştırma, Türkiye’de lojistik sektörünün öngörülen verimlilik düzeyinin altında faaliyet gösterdiği tespitinde bulunurken, sektörün gerçek büyüklüğünün tahmin edilenden üç kat daha fazla olduğunu tespit edildi.

Araştırmaya 101’i lojistik firması olmak üzere 502 firma katıldı. Araştırmada firmalar ciroları, verdikleri hizmetler, sermaye yapıları, coğrafi kapsamaları ve diğer eksenlerde incelendi. Araştırmada elde edilen en çarpıcı bulgu, sektördeki altyapı eksikliklerine bağlı verimsizlik büyüklüğü oldu tespitidir. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi’ne göre GSMH içinde yüzde 14’e yakın bir paya sahip olması beklenen toplam lojistik harcamalarının Türkiye’de yüzde 22 gibi yüksek bir düzeyde olduğu belirlendi.

Araştırmada elde edilen diğer bir bulgu, sektördeki altyapı eksikliklerine bağlı verimsizlik büyüklüğü oldu. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'ne göre milli gelir içinde yüzde 14'e yakın bir paya sahip olması beklenen toplam lojistik harcamalarının Türkiye için yüzde 22 olduğu görüldü. Araştırmadaki bir başka bulgu ise; sektördeki 69 milyar liralık verimlilik kaybının olması idi. Özel kuruluşların ve kamu kurumlarının yatırımlarının giderek arttığı lojistik sektöründe verim kaybının bu kadar yüksek olması çok şaşırtıcı bir tespittir.

Araştırmaya göre, yaklaşık 2 bin firmanın faaliyet gösterdiği sektörde, lojistik hizmet sağlayıcı pazarının toplam büyüklüğünün yaklaşık 20 milyar TL olduğu tahmin edildi. Bu veriden hareketle ve lojistik altyapı açısından Türkiye ile kıyaslanabilen Brezilya, Arjantin, Lübnan, Polonya gibi ülkeleri temel alan uluslararası araştırmalara göre Türkiye'de toplam lojistik sektör büyüklüğünün 258 milyar TL olması gerektiği görüşü savunuldu. Araştırmaya katılan sektör profesyonellerinin ise bu potansiyel büyüklüğe rağmen lojistik sektörünün toplam büyüklüğünü 80-89 Milyar TL olarak tahmin ettikleri, bunun da pazarın toplam potansiyelinin ancak üçte birinin farkında oldukları anlamına geldiği yönünde bir tespit yapılmıştır.

Raporda dikkat çekici bir diğer bulgu, lojistik hizmetleri alan müşterilerin yurtiçi nakliye operasyonlarında kargo şirketlerini tercih etmesi oldu. Araştırma kapsamında sektördeki verimsizlik tespitini doğrular nitelikte olduğu belirtilen bu bulguya göre doğası gereği komple ya da parsiyel yurt içi kara yolu taşımacılığına göre oldukça maliyetli olmasına rağmen kargo şirketleri yurtiçi nakliye operasyonlarında öncelikli tercih konumunda bulunuyor. Araştırmada bu konuda, "Krizden sonra, lojistik hizmetlerinden yararlanan müşterilerin hem hacimsel olarak yüklerinin hem de gönderim sıklığının azalması, lojistik firmalarından nakliye hizmetlerini kendi gerçekleştirenlerin tam kapasite çalışmalarına engel olarak bu firmaları verimsizleştirirken, dağıtım ağı kuvvetli olmayan ve nakliye hizmetlerini kargo şirketleri aracılığıyla gerçekleştiren firmaların operasyonlarını arttırdı" görüşü açıklanmıştır.

Araştırmaya göre sektörün en temel sıkıntıları arasında hukuki altyapı eksiklikleri, mevzuatların getirdiği bürokratik engeller, lojistik konusunda eğitilmiş işgücü eksikliği ve teknolojik altyapının yetersizliğiyle teknolojinin yeterince etkin kullanılamaması yer aldı. Diğer sıkıntılar ise İhtiyaçtan fazla araç, depo kapasitesinin eksikliği ve piyasada çok sayıda firma olması olarak belirlendi. Öte yandan müşterilerin lojistik firmaları ile yaşadıkları en önemli ilk 3 sorun da teslimattaki gecikmeler, ürünlerin zarar görmesi ve fiyatların sürekli yükselmesi olarak tespit edildi.(www.ntvmsnbc.com)

2.6. Ekonomik Kriz ve Lojistik Sektörü

2008 yılında meydana gelen küresel kriz zaten sıkıntı içinde olan sektörü daha da büyük bir sıkıntı içine soktu. Küresel ekonomi nedeniyle Avrupa'da veya ABD'de yaşanan ekonomik sıkıntılar dalga dalga yayılarak, aynı oranda olmasa bile tüm ülkeleri etkilemeye başladı. Gelişmiş ekonomilerdeki ithalat talebinin azalması, akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar lojistik sektörüne önemli maliyetler getirdi. Batı ile Çin arasındaki mal alışverişi başta olmak

üzere küresel ticaretteki daralmalar uluslararası alanda faaliyet gösteren uluslararası nakliyecileri sıkıntıya sokmuştur. Bundan dolayı da en çok zarar gören sektörlerden bir tanesi lojistik sektörüdür.(www.haberortak.com)

PwC'nin 2030'da Taşımacılık ve Lojistik Sektörü raporuna göre ticaretin gelişmekte olan ülkelere kayması küresel taşımacılık ve lojistik sektöründe de köklü değişikliklere neden olacak. PwC'nin European Business School (EBS) ortaklığında gerçekleştirdiği 2030'da Taşımacılık ve Lojistik Sektörü: Gelişmekte Olan Pazarlar – Yeni merkezler, yeni gelişim şekilleri, yeni sektör liderleri Başlıklı raporuna göre, gelişmekte olan pazarların dinamik ekonomik gelişimi 2030 yılına kadar dünya ticaretini kökünden değiştirecektir. Küresel mal akışındaki merkezler ve ticari rotalar önümüzdeki 20 yıl içerisinde söz konusu pazarlara kayarken, aynı zamanda yeni lojistik servis sağlayıcıları gelişerek, mevcut şirketlerin pazar paylarını zorlayacak.(www.girisimciyim.com)

Bugün dünyadaki ekonomik kriz sonuçta sizi, nerede olduğunuzu ve kim olduğunuzu test ederek, hak ettiğiniz yere oturtacaktır. ABD ve AB ülkelerinin ithalatı kısmının yolların şimdiden aradığı bir ortamda ve yine ABD ve AB'de tüketici güven endeksleri son onbeş yılın en düşlük seviyesine gerilediği bir ortamda lojistik sektörü tüm bu olanlardan etkilenmez demek yanlış olur.

ABD'de başlayan ve dünyayı saran bu büyük kriz yatırım ve işletme maliyetlerinin aşağıya çekilmesini ve bu doğrultuda fırsat avantajı sağlayacak yeni lojistik lokasyonlarda var olmayı gerektirmektedir. Bunun için bölgesel pazar arayışları orta ve uzun vadede Türkiye için yeni çözümler sunmaktadır. Dünyadaki lojistik akış için Ortadoğu, Kafkasya ve Asya coğrafyası dikkat çekicidir. Türkiye'nin bu coğrafyadaki önemi her geçen gün daha da artmaktadır. (Ruhi Engin Özmen:2008;1)

2.7 Krizin Türkiye'deki Lojistik Sektörüne Etkisi

Günümüzde lojistik sektör, tüm dünya'da olduğu gibi Türkiye'de de, hızlı ve köklü gelişme ve değişme gösteren az sayıdaki sektörden biri konumundadır. Bugün Türkiye ekonomisinde lojistik faaliyetler için yatırımlara ayrılan pay Gayri Safi Milli Hâsıla (GSMH)'nın % 0.3 (Dünyada ise %1,5-2) civarındadır. Lojistik sektörün ülkemizde yıllık büyüme oranı ise % 15-20'dir.

Türk lojistik sektörünün hızla büyüdüğü, ancak büyüme oranına karşılık gelen ağırlık değerinin küresel ölçekte küçük olması nedeniyle, sektörün daha fazla yol kat etmesi gerekmektedir. Ayrıca son yaşanan küresel ekonomik kriz (2008 yılı) Türk lojistik sektörünü derinden olumsuz olarak etkilemiştir. Diğer yandan sektörün kırılğan ve hassas bir yapıda bulunması kriz süresince lojistik gelirlerin % 45-50 oranında düşmesine neden olmuştur.(Karadoğan:2012)

Tablo-3:Krizin Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Yatırımlarda Yarattığı Daraltmalar.

İlaç ve Sağlık, Dayanaksız Tüketim sektörleri	Az
İletişim ve Tüketici Elektronik sektörleri	Orta
Dayanıklı Tüketim, Beyaz Eşya	Yüksek
İnşaat ve Otomotiv	Çok yüksek
Amerika ve Batı Avrupa	Çok yüksek
Rusya	Orta
Ortadoğu ve Afrika	Düşük
Cin Hindistan ve Uzak Asya	Çok Düşük Etkilenir
Deniz Taşımacılığı ve Hava Taşımacılığı	En büyük daralma
Kara Taşımacılığı	Orta Derece Daralma

Kaynak: www.karid.org.tr

Kriz nedeniyle lojistik Sektörde, İthal taşımalarda yüzde 40, ihracatta durgunluk, araç lojistiği bazında yüzde 70 azalma gerçekleşmiştir. Ayrıca, cirolarda düşme, finansal zorluklardan dolayı sektörde ayrılmalar ve ciddi daralmalar söz konusu olmuştur. Lojistik - taşımacılığı en çok otomotivdeki yavaşlamanın etkilediği görülmektedir.

Türkiye'deki kargo ve lojistik firmaları krize yönelik tedbirler Sırası ile:(www.karid.org.tr)

- Kaynak Verimlilik seviyelerini arttıracak tedbirler (kişi başı, araç başı, personel başı katma değer artışlarını sağlamak)
- Ücret ödemelerinde performansa bağlı değişken ödemelerin toplam ücret paketleri içinde ağırlığını arttırmak
- Kapasite Kullanım oranlarını Sabit ve Değişken Kapasiteleri iyi yöneterek yüksek tutmak
- Geri dönüşü bir yıldan uzun vadeli sabit yatırımları ertelemek
- Tahsilât Vadelerini Uzatma Baskısına direnmek ve vade ile rekabet etmekten kaçınmak
- Ticari Alacaklarla Ticari Borçların değişik para cinslerinden olduğu uluslararası işlerde vadeli sermaye piyasalarını kullanarak kur riskini denge etmek
- Müşteri Karlılıklarını iyi takip etmek Zararına hizmet verilen müşterileri elemek
- Sektör Bazında Değişik Fiyat Wade Promosyon ve Hizmet Portföyleri Oluşturmak
- Bölgesel Bazda değişik satış ve hizmet paketleri geliştirmek
- Maliyet yapısında Sabit maliyetlerinin ağırlığını azaltıp Değişken Maliyetlerin Ağırlığını Arttırmak
- İş birliktelikleri oluşturarak maliyet paylaşımları vasıtası ile verimlilik sağlamak
- Kısa vadeli Finansal Kredileri mümkünse daha uzun vadelilerle değiştirmek ve Kredi Limitlerini Önceden Yükseltmek

PwC'nin 2030'da Taşımacılık ve Lojistik Sektörü raporuna göre; Türkiyeci çok yakından ilgilendiren ve ihracatının yüzde 60'ını gerçekleştiren Avrupa'da yaşanan krizin her ne kadar ekonomik göstergelerin güçlü olduğu Türkiye'yi de etkilemesi kaçınılmaz olacaktır. Kriz nedeniyle Üretim, dolayısı ile ticaretin artmaması, düşüş eğilimine geçmesi, tüketimin yavaşlaması en çok taşımacılık ve lojistik sektörünü olumsuz etkileyecektir. 2012, gerek

üretim sektöründe gerekse taşımacılık ve lojistik sektöründe büyümelerin yavaşlayacağı, istihdamın artış gösteremeyeceği bir yıl olacak gibi görünmektedir.(www.girisimciyim.org)

Şekil-5: Kriz dönemlerinde Taşımacılık Sektöründeki Değişim.



2008 Krizden en çok etkilenen sektörlerden biri de taşımacılık oldu. İhracat ve ithalattaki daralmayla birlikte hem karayolu ve hem deniz taşımacılığında önemli oranda küçülmeler yaşandı. 2008'de 7,7 milyar dolar olan sektörün cirosu yüzde 36 azalarak 2009'da 4,9 milyar dolara geriledi. Sektörde krizden sonra ilk toparlanma ise geçen yıl başladı. Gelirler yüzde 16 büyüyerek 5,7 milyar dolara ulaştı. Ancak 2011'i 6,5 milyar dolarla kapatmaya hazırlanan nakliyecilerin gelirleri hala 2007'nin %15 altında.(www.capital.com.tr)

Capital İş ve Ekonomi dergisi her yıl Türkiye'nin en büyük 500 özel firmasının seçimini yapmaktadır. Bu yıl da 2009 yılı firmaları belli oldu. Capital 500 listesindeki şirketlerin 2009 yılı cirosu, krizin başladığı 2008 yılına göre yüzde 7 küçülmüştür. Pazarın GSMH'ya göre % 15 küçüldüğü ortamda bu küçülmeyi büyük firmaların başarısı olarak değerlendiriyorum. Küçükler daha fazla ciro kaybına uğramışlardır. Listedeki şirketlerin vergi öncesi karı, 2008 yılında % 24 gerilerken 2009 yılında ise % 14 büyümeye kaydetmiştir. Şirketler kriz döneminde verimliliklerini artırma yönünde çalışma yapmışlar ve fazla maliyetlerini geri çekmiş karlı işlere ağırlık vermişlerdir. 2002 yılında yayınlanan listede sadece 1 lojistik firması yer alırken, 2010 yılındaki listede 14 lojistik firması (nakliye, liman, depo hizmetleri veren) yer almıştır. Lojistik şirketler ülke ekonomisinin büyümesinden daha fazla pay almışlar ve büyümüşlerdir.

Capital 500 'ün 2010'da yer alan lojistik firmalarının vergi öncesi karları, 2009 yılına göre % 80 artış göstermiştir. Capital 500'ün genelinde firmaların karları, % 14 büyürken lojistik firmalarının karları % 80 artmıştır. Lojistik artık daha iyi yönetilen, büyük ölçekli ve karlı bir sektör haline gelmiştir. Lojistik firmalarının istihdam ettiği çalışan sayısı, yaklaşık 15.000 kişi olup 2008'e göre yaklaşık % 10 artış görülmektedir. Lojistiğin istihdam yaratan bir sektör

olduğunun en belirgin göstergesidir. İşsizliğin arttığı bir dönemde sektör yeni iş olanakları yaratmıştır. Yapılan çalışma sektörün büyük firmalarını kapsamaktadır.(www.lojiport.com)

3.Sonuç ve Öneriler

Krizin etkilerini ortaya koymak için lojistik-taşımacılık sektöründeki ana girdiyi iyi belirlemek lazım gerekmektedir. Lojistik sektörünün ana girdisi olan akaryakıt fiyatları Türkiye’de çok yüksek seviyelerde bulunmaktadır. Bu etkiye bir de hükümetlerin genel vergi sistemi ve düzenli vergi toplayamama faktörleri nedeniyle akaryakıt üzerinden vergi toplama yöntemleri de eklenince Türk lojistik sektörü bundan negatif etkilenmektedir.(www.girisimciyim.org)

Bugün 6.8 milyar insanın yaşadığı ve 16 trilyon dolarlık ticaret hacmine sahip dünya ekonomik pazarında, lojistik hacim ortalama 6.4 trilyon doları (%40) civarında bulunmaktadır. Bu hacmin büyük bir kısmı genel olarak küresel lojistik pazarlar olan Amerika, Avrupa ve Asya Pasifikten oluşan bir birine eşit pazar büyüklüğüne sahip üç büyük bölgeden oluşmaktadır. Türkiye’nin komşu kıtaları açısından hacimlere bakıldığında ise; 5.800 milyar insanın yaşadığı ve 10.95 trilyon dolarlık ticaret hacmine sahip bir ekonomik pazar ve bu pazar içerisindeki lojistik hacim ise, ortalama 4.38 trilyon dolarıdır.

Ancak bu gün itibarıyla Türkiye gerek dünya ticaret hacminin, gerekse lojistik hacmin oluşturduğu pastadan yeteri kadar faydalanamamaktadır. Oysaki kıtalar arası lojistik bir köprü ve kanal oluşturan ülkemiz, bugün itibarı ile 50-60 milyar dolarlık (dünya lojistik hacminin yaklaşık yüzde biri) bir lojistik kapasiteye sahip bulunmaktadır. Bu kapasite içerisinde çeşitli ölçeklerde birçok Lojistik Hizmet Üreten Firma (LHÜF) hizmet vermektedir. Ancak söz konusu bu firmaların Türk ekonomisine sağladığı lojistik değer yıllık ortalama 6-8 milyar dolar (dünya lojistik hacminin yaklaşık binde biri) civarında bulunmaktadır. Diğer bir ifade ile kapasitenin yalnızca % 13’nün kullanılması, lojistik potansiyel gücün, kapasitenin, kaynakların ve enerjinin atıl kalmasına neden olmaktadır.(Karadoğan:2011, www.lojistikci.com)

Dünya’nın en hızlı gelişen 10 ekonomisi arasında yer alan Türkiye, 2009 yılında yaşanan global ekonomik krizin etkilerinin azaldığı ve dünya ticaretinde yüzde 13,5 artış yaşandığı 2010 yılında bu artışa paralel olarak bir önceki yıla oranla ithalat ve ihracat rakamlarını artırdı. 2008 yılında gerçekleşen 132 milyar 27 milyon dolar olan ihracat rakamına ulaşılmasa da 2010 yılında bir önceki yıla oranla ihracatını yüzde 11,5 oranında artırarak 113 milyar 929 milyon 614 bin dolarlık ihracat rakamına ulaşan Türkiye’nin ithalatı da yüzde 31,6 oranında artarak 185 milyar 492 milyon 859 bin dolar olarak gerçekleşti. Toplamda 299 milyar 422 milyon 473 bin dolar dış ticaret hacmine ulaşan Türkiye, Avrupa Birliği’ne (AB) üye olan pek çok ülkeye nazaran ekonomik anlamda daha fazla büyüme gerçekleştirdi.

2015 yılında dünya lojistik pazarının 10-12 trilyon dolarlık hacme ulaşacağı tahmin ediliyor. Türkiye’de ise bu rakamın 120-150 milyar dolar olması öngörülüyor. Bu hacmi taşıyacak olan lojistik sektörün bu günkü yapısına bakıldığında, bin 500 civarında şirket, 46 bin araç ile 5 milyar Avro’luk yatırım yaparak 400 bin kişinin istihdamını sağlıyor. 2023 yılında 500 milyar dolarlık ihracat hedefleyen Türkiye’de bu hedefe paralel olarak lojistik sektörü de 50 milyar

dolarlık ciro ve yaklaşık 1,5 milyon kişinin istihdamını sağlamayı planlıyor. Tabi ki bu noktada, lojistik merkez olmayı hedefleyen Türkiye'nin dünya ölçeğindeki sektörel performansı da önem taşıyor.

Lojistik sektörünün hızla değişmesi bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Sektörün en temel sıkıntıları olarak hukuki altyapı eksiklikleri, mevzuatların getirdiği bürokratik engeller, lojistik konusunda eğitilmiş işgücü eksikliği, teknolojik altyapının yetersizliği ve teknolojinin yeterince etkin kullanılmaması, firmaların lojistik maliyetlerini ölçememeleri, ihtiyaçtan fazla araç, depo kapasitesi ve piyasada çok sayıda firma olması olarak belirtilebilir.. (www.kargohaber)

Başta ulaştırma sektörü olmak üzere bütün sektörlerde krizin en az zarar ile atlatılabilmesi için Türkiye devleti ve hükümeti yapması gereken başlıca tedbirler.(www.karid.org.tr)

- IMF çıpasını hemen tesis etmelidir (Yeni İhtiyari Stand by Anlaşması)
- Banka Mevduat Hesaplarına 100% garanti verilmelidir
- Bankaların Döviz YTL likidite sıkışıklığında Merkez Bankasından doğrudan borçlanabilmeleri sağlanmalıdır
- Kobi' lere Kredi Kolaylığı sağlanmalıdır (miktar ve faiz oranı)
- İstihdam Maliyetlerini Azaltması için istihdam teşvikleri verilmelidir
- Yeni Sektörel ve Bölgesel Sanayi Teşvikleri verilmelidir
- Yeni Turizm Sektörü Teşvikleri verilmelidir
- Yeni İhracat Teşvikleri verilmelidir
- Kamu alacaklarını yeniden yapılandırma imkânları sağlanmalıdır.
- Proaktif finansal kurtarma operasyonlarına şimdiden hazırlıklı olunmalıdır

KAYNAKÇA

ALPTEKİN Erdem,(2009).” Küresel Krizin Türkiye Ekonomisi ile Sanayisine Yansımaları ve Dipten En Az Zararla Çıkış Yolları”, İzmir Ticaret Odası AR&GE Bülten 2009 Haziran – Ekonomi, İzmir.

ATAMAN, Göksel, (2001). **İşletme Yönetimi Temel Kavramlar & Yeni Yaklaşımlar**, Türkmen Kitapevi, İstanbul

AYDEMİR, M, Demirci, M. Kemal. (2005).” Son Dönemlerde Yaşanan Krizlerin İşletmeler Üzerindeki Olumlu Etkilerinin Analizi”, C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi Mayıs 2005 Cilt: 29 No:1 65-81

Beyazıt, Z.D,Ö. Çengel ve F.F. Tepe. (2003). İşletmelerde Kriz Yönetimi ve Bir Vaka Çalışması, 11. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi Bildiriler Kitabı, Afyon

BERİTAN, Güldem ;(2006).”İhracatın Gelişmesinde Lojistiğin Önemi ve Tekstil Sektörüne Uygulanması”, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

BOWERSOX, D.J. and Closs, D.J., 1996. Logistical Management: The integrated Supply Chain Process, McGraw-Hill, New York.

BİNGÜL, G,(2005). **Lojistik Yönetimi Takdim Planı Sunumu**, İstanbul

ÇEKEROL Gülşen Serap, KURNAZ Niyazi(2011).” Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Konya.

DELOİTTE ,(2010).**Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu**, Ocak 2010.

GREWAL, R. and TANSUHAJ, P,(2001), “Building Organizational Capabilities for Managing Economic Crises: The Role of Market Orientation and Strategic Flexibility”, Journal of Marketing, 65:67-80.

KARADOĞAN, Doğan (2012)” Türkiye’de Lojistik Sektör ve Lojistik Hizmet Üretenler – 1” <http://www.lojistikci.com/?p=3706>,Erişim tarihi 18.02.2012.

KAYA. Sait, Çevik Seçil,(2010).” Türkiye’nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir’in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi”, AR&GE BÜLTEN TEK, Baybars (2001), Türkiye’de Lojistik Çağı,22.02.2001, *Dünya Gazetesi*, İstanbul.

SEZGİN ,Toygaz,(2008). **Lojistik Kavramı ve Türkiye’deki Uygulamaları**, İstanbul Teknik Üniversitesi, □Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

SHAMA, A,(2003).“Marketing Strategies During Recession: A Comparison of Small and Large Firms”, Journal of Small Business Management, July: 62-72.

STEPHEN Hays Russell, **Growing World of Logistics**, Air Force Journal of Logistics, Winter, 2000, http://findarticles.com/p/articles/mi_m0IBO/is_4_24/ai_74582445/pg_1, 14.09.201106.

ÖZDEMİR Erk

an, Serkan KILIÇ,(2011).” 2008 Küresel Ekonomik krizi ve Pazarlama: Farklı sektörlerdeki İşletmelerin Çalışanları Üzerinde bir alan araştırması” Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Y.2011, C.16, S.1 s.419-444.

ÖZCAN, Selami (2008).” Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerde Lojistik Yönetiminin Önemi”,Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt/Volume: 5 Sayı/Issue: 10,Konya.

İZMİR KALKINMA AJANSI.(2009).“İzmir’de Lojistik Sektörünün Mevcut Durumu ve Gelişme Potansiyelinin Analizi “İ.E.Ü. Lojistik Yönetimi Bölümü, İzmir Kalkınma Ajansı Projesi.

ÖZMEN Ruhi Engin,(2008).” Dünyadaki Ekonomik Kriz ve Lojistik Sektörü”, Durum, Aralık 2008, İstanbul.

ZERENLER Muammer R, İRAZ Rifat (2006),” Kriz Dönemlerinde Ürün ve Süreç Esnekliğinin İşletme Performansına Etkileri: Küçük ve Orta Ölçekli Tekstil İşletmelerinde Bir Araştırma” Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Sayı: 21 Yıl s.247-267.

YÜCEL, M.(2010).“Küresel rekabet ortamında, krizlere karşı hazır olmak ve krizleri önlemek için değişim mühendisliğinin önemi”. Uluslararası Sempozyum-V; Küresel Kriz sonrasında Ekonominin Yeniden Yapılanması, Balıkesir Üniversitesi.

YILDIZ, Z, Durgun A.(2010).”2008 küresel ekonomik krizi ve turizm sektörü üzerine etkileri” Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi, Y.2010, C.2, S.1. s.1-15

YILMAZ, D,(2009).”Küresel Kriz, Etkileri ve Para Politikası Uygulamaları”, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 4 Mart 2009 İstanbul.

YILDIZTEKİN, A. (2001a). **Lojistik Yönetiminin Tarihçesi**, 08.02.2001, Dünya Gazetesi, İstanbul.

TANYAŞ, M. 2006. Türkiye Lojistik Sektörü için Strateji ve Çözüm Önerileri Sunumu, 19.02.2006, Atılım Üniversitesi, Ankara.

<http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=42>, Erişim Tarihi:15.03.2012

<http://www.haberortak.com/Haber/Lojistik-Ic-Lojistik/26.062.009/Kriz-lojistik-sektorunu-sikintiya-soktu.php#storyContinued>

<http://www.lojiport.com/yazaruyeyazi/519-01> Ekim 2010,” Capital 500 Lojistik firmaları”,Erişim tarihi 18.02.2012.

<http://www.ekotrent.com/haber/20110211/Lojistigi-en-hizli-buyuyen-10-ulke-arasindayiz.php>

<http://www.ntvmsnbc.com/id/25231930/> ,”Lojistik Sektörü Tahminden 3 Kat Daha Büyük”, Erişim tarihi 01.02.2012.

<http://www.ekotrent.com/haber/20.100.621/Lojistik-sektoru-2008-degerlendirme-raporu.php>.

<http://www.beykoz.edu.tr/tr/lojistik>,Erişim Tarihi:01.02.2012

<http://bukagambar.info/gambar/bh1+09+jul+2006+15+27+115k.htm>, Erişim Tarihi:01.02.2012

<http://www.lojistikci.com/?p=2816>, Erişim Tarihi.15.02.2012

<http://www.capital.com.tr/yeni-oyuncu-girisi-artti-haberler/23921.aspx>, Erişim Tarihi.12.03.2012

<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=10330032>

<http://blog.milliyet.com.tr/1929-buhrani-ve-2008-ekonomik-krizi/Blog/?BlogNo=149016>