

Lojistik Sektöründeki Gelişmelerin Türkiye Ekonomisine Etkisi

Burcu Aracıoğlu*

Giriş

Lojistik kavramı, geçmişin en eski dönemlerinden itibaren gerek toplumsal gerekse ekonomik bağlamda oldukça önemli bir yere sahip olmuştur. Bu noktada kavramı bugünkü geniş perspektifin dışında ele almak ve toplumsal ihtiyaçlar başta olmak üzere teknolojik ve ekonomik anlamda yaşanan gelişmeler ve değişimleri de göz önüne alarak değerlendirmekte fayda bulunmaktadır.

Lojistik kavramı ilk kullanılmaya başladığı dönemlerde askerî kökenli bir yaklaşımla ele alınmış, çoğu zaman nakliye ve ulaştırma olarak algılanmıştır. Kavramın askerî kökeni, II. Dünya Savaşı sonrasında askerî alanda kullanılan birçok kavramın endüstriye taşınmasına bağlanabilir. Askerî seferlerin oldukça uzun sürmesi, sefer boyunca ihtiyaç duyulan malzemelerin stoklanması, bu ihtiyaçların ilgili noktalara sevkiyatı ve tüm bu süreçlerin etkin bir şekilde planlanması gerekliliği lojistiği önemli kılmaktadır. Bu algılama kavramın yapısında yer alan birçok faaliyetin bu kapsamda değerlendirilmesine yol açmaktadır. Nakliye ve ulaştırma ile eş değer görölmesinin nedeni ise, bu maliyetlerin toplam lojistik maliyetleri içerisinde en yüksek paya sahip olmasıdır. Ancak lojistik sadece askerî alana özgü veya sadece nakliyeden ibaret bir kavram değildir. Oldukça eski tarihlerden itibaren lojistik faaliyetlerin izlerini tarihi bulgularda gözlemek mümkündür. Örneğin, Kuijta ve Finlaysonb (2009) tarafından yapılan çalışmada neolitik dönemde önemli sosyal ve ekonomik etkileri olan tahıl ambarlarına dair kazı sonuçlarından bahsedilmektedir. Aslında tahıl ambarları diğer bir deyişle tahıl depoları ve bu depolarda yürütölen faaliyetler de lojistik kapsamında ele alınmalıdır. Bu şekilde bugünkü bakış açısını da destekleyecek yapılar daha net anlaşılacaktır.

* Prof. Dr., Ege Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Faköltesi, İzmir/TÜRKİYE,
burcu.aracioglu@ege.edu.tr

Askeriyeden sağlık hizmetlerine, imalattan eğitime kadar her alanda lojistik kavramı önemli bir yer tutmaktadır. Ancak bu çalışma kapsamında lojistik özellikle dış ticaret ve ülke ekonomisi bağlamında değerlendirilmeye çalışılacaktır. Çalışma ile coğrafı anlamda Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir köprü olarak değerlendirilen Türkiye açısından tarihsel süreçte lojistik kavramının gelişimi ele alınarak güncel gelişmeler çerçevesinde ekonomi bağlamında değerlendirmelerin yapılması amaçlanmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde yapı,  kıtayı kapsayan bir yönetim ve bunu sağlayan askerı lojistik başarısı ile ön plana çıkmış olsa da aynı zamanda birçok ticaret yolunun güzergahı üzerinde yer alması da lojistik anlamda birçok avantajı beraberinde getirmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ve beraberinde gelen yapısal dönüşüm sürecinde küresel anlamda hız kazanan ticari faaliyetlerde de coğrafı konumun sağladığı lojistik avantajların önemli bir paya sahip olduğu grlmektedir.

Bu noktalardan hareketle oluşturulan çalışma kapsamında öncelikle lojistik kavramı ele alınacaktır. Sonrasında tarihsel sürece değinilecek ve son olarak günümüzde yaşanan konjonktür paralelinde lojistik sektörünün ülke ekonomisindeki yeri değerlendirilmeye çalışılacaktır. Son olarak yapılan değerlendirmeler doğrultusunda öneriler sunulacaktır.

Lojistik Kavramı ve Gelişimi

Kökenleri çok eski dönemlere dayanmasına karşın ticaret, özellikle günümüzde birçok alanda önemli değişimler yaşanmasına neden olan teknolojik gelişmelere paralel olarak küresel boyutlara taşınmıştır. Hatta yapı öyle bir hale gelmiştir ki, farklı coğrafı noktalardan temin edilen ham madde ve malzemeler yine farklı ülkelerdeki işletmeler tarafından işleme tabi tutulmakta ve üretilen ürün ve hizmetler dünyanın dört bir yanındaki tüketicilere ulaştırılmaktadır. Ancak süreç bu kadar da basit gerçekleştirilememektedir. Tüm bu noktalardaki tedarik zinciri yeleri arasındaki akışın sağlanması güçlü bir lojistik alt yapı gerektirmektedir. Lojistik yapının güçlü bir şekilde oluşturulması mikro boyutta işletmeler makro boyutta ise ülke ekonomileri açısından küresel ticarete önemli avantajlar getirmektedir. Çünkü retim bağlamında değerlendirildiğinde işletmeler, benzer kalitedeki ürünleri benzer maliyetlerde üretebilmektedirler ancak bunu doğru tedarik zinciri yapılarıyla ve doğru lojistik yönetimiyle sağladıklarında maliyet anlamında çok daha önemli rekabet avantajları elde etmektedirler. Günümüzde lojistik kavramının bu kadar ön plana çıkmasının en temel nedeni de bu avantajlar olarak grlmektedir. Bu alışma kapsamında lojistik kavramı özellikle dış ticaret bağlamında ele alınacaktır. Fakat sürecin bu bağlamda

ele alınmasından önce temel olarak kavramın tanımlanması ve gelişiminin irdelenmesi gerekmektedir.

Ulaştırma ve nakliye kavramları ile eş kullanılan lojistik kavramının epistemolojik kökeninin Yunanca “logistikos” kelimesinden türediği ve aritmetik ilişkilendirme anlamına geldiği belirtilmektedir.¹ Benzer noktalara atıf yapılırsa da Tepic ve diğerlerinin (2011) yaptıkları çalışmada, farklı kaynaklara da atıf yaparak kelimenin tarihçesine ilişkin farklı bilgileri derlediği görülmektedir. Çalışmada kavramın Fransızca kökenli olduğu ve ilk defa General Baron de Jomini tarafından kullanıldığını belirtilmektedir. Yazarlar, kavramın ortaya çıkışını iki farklı bağlamda ele almışlardır. Bunlardan ilki, askerî rütbeden türetildiği, ikincisi ise yine askerî kökenli olarak kamp yapmak olduğudur.²

Lojistik ile ilgili çalışmalar irdelendiğinde genel olarak kavramın askerî kökenine değinildiği görülmektedir. Ancak konunun farklı bakış açılarıyla ele alınması da söz konusudur. Nitekim belki de avcı toplayıcı toplumlarda elde edilen yiyeceklerin öncelikle bir yerden bir başka yere götürülmesi ihtiyacı ile icat edilen tekerlek dahi bugünkü bakış açısıyla bir lojistik inovasyon olarak sayılabilir. Bu bakış açısıyla yaklaşıldığında aslında toplumsal ihtiyaçlar doğrultusunda boyutu ve kapsamı değişmiş olsa da lojistik kavramının çok eskiye dayanan bir yapıya sahip olduğu söylenebilir. Bu yönden ele alındığında literatürde, tarihin farklı dönemlerinde yapımı gerçekleştirilen Göbekli Tepe, Giza Piramitleri, Kurtuba Cami gibi önemli yapıların inşa süreçlerinin önemli lojistik örnekler olduğu belirtilmektedir.³ Bu örneklerde tonlarca ağırlığa sahip taşların farklı noktalardan nakledilmesi, elleçlenmesi ve bu süreçlerdeki yapıların planlanması hepsi birer lojistik faaliyettir. Bununla beraber, Göbekli Tepe örneğinde, bu merkezin önemli bir tapınak olmasının yanı sıra önemli bir ticaret merkezi de olduğuna yönelik bulgular bulunmaktadır. Bu bulgulara dayanarak, gelen ürünlerin sınıflandırılması, depolanması vb. faaliyetlerin bugüne kıyasla daha basit şekilde yapılmış olması gerektiği de düşünüldüğünde aslında lojistiğin ticari temellerinin çok eski dönemlere dayandığı söylenebilir.

1 Yunus Ceran, Ali Alagöz, “Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi”, *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 2007, 5(2), s. 154.

2 Tepić, Tanackov, Stojić, agm., s. 379.

3 Kemal Kaplan, *Anadolu Lojistik Tarihi*, UTİKAD, İstanbul 2022, s. 16; Sandu Cristian Cutu-rela-Alexandru Manole, “A Short Historical Perspective on the Evolution of Logistics and its Implications for Globalization”, *Romanian Statistical Review*, 2013, s. 193-194.

Kavramın ulaştırma bağlamındaki tanımlaması ise, 1840 yılında Fransız Akademisi tarafından “logistique” kavramı üzerinden, taşımacılık Őekillerinin koordinasyonunu sağlayan bir yapı Őeklinde yapılmıştır.⁴

Kavramın Türk Dil Kurumu tarafından verilen tanımlamasında da öncelikle askerlik ile ilgili “geri hizmet”, “geri hizmetle ilgili” gibi tanımlamalar yapıldığı görölmektedir. Bununla beraber “modern mantık” ve asıl çalışmanın temel bağlamıyla ilgili olarak; “Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” Őeklinde tanımlandığı görölmektedir.

Günümüzde en fazla kabul gören tanım, Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals) tarafından yapılan tanımlamadır. Konsey, güncel kaynaklarında lojistik yönetimini; “müşterilerin ihtiyaçlarının karşılanması için tedarik zincirinin başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar ürünlerin (mal ve hizmetlerin) ve bunlara ilişkin bilgilerin verimli ve etkili biçimde ileriye / geriye akışının ve stoklanma sürecinin planlanmasını, uygulanmasını ve kontrol edilmesini sağlayan tedarik zinciri yönetimi parçası” olarak tanımlamaktadır. Bu tanımlamaya göre kavramın yapısının olduğuça genişletildiği görölmektedir. Bu geniş tanımlama yapısı çerçevesinde ele alındığında günümüz küresel pazar koşullarında lojistik faaliyetler ve yönetiminin önemi daha da net anlaşılmaktadır. Ancak daha önce de belirtildiği gibi kavram bugünkü yapısına gelirken değişimlere uğramış ve yaşanan teknolojik gelişmeler paralelinde olduğuça geniş bir yapıya sahip olmuştur.

Lojistiğin askerî alanlar dışında kullanıma ilişkin olarak ilk örneğin, Alfred Weber Citation (1909) tarafından tasarlanan “Standorttheorie” olarak bilinen matematiksel bir algoritma olduğu belirtilmektedir. Bu algoritma, taşıma maliyetleri, ham madde ve işçilik maliyetlerini dikkate alarak işletmelerin üretim tesisleri için en uygun konumun belirlenmesine yönelik olarak geliştirilmiştir.⁵ Cherevko ve diğerleri (2019) yaptıkları çalışmada lojistiğin

4 Mahmut Tekin, Muammer Zerenler, Atıl Bilge, “Bilişim Teknolojileri Kullanımının İşletme Performansına Etkileri: Lojistik Sektöründe Bir Uygulama”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 4, 8, 2005, s. 117.

5 Brett Neilson, “Five Theses on Understanding Logistics as Power”, *Distinktion: Scandinavian Journal Of Social Theory*, 13(3), 2012, s. 323.

19. yüzyılın ortalarında bilimsel bir alan olarak geliştiğini ve II. Dünya Savaşı sırasında uygulamaların hayata geçirildiğini vurgulamaktadırlar.⁶

II. Dünya Savaşı sonrası dönemde, askerî alanda kullanılmakta olan lojistik yönetimi, sayısal yöntemler gibi bazı temel yapılanmalar endüstriyel alanlara uygulanmaya başlanmıştır. Bu bağlamda, temel bir yaklaşım olarak işletme lojistiğinin, işletme yönetiminin bir parçası olarak kullanımı daha çok II. Dünya Savaşı sonrası dönemle bağdaştırılmaktadır.

Literatürde birçok yayın bu gelişim sürecini farklı dönemler itibariyle ele almaktadır. Örneğin Gravier ve Farris (2008) yaptıkları çalışmada üç dönem olarak ele almaktadırlar. 1950-1960 yılları arasında arası daha çok fiziksel dağıtıma entegre edilmiş, lojistik faaliyetlerle toplam sistem maliyetinin minimize edilmesine yönelik bir yaklaşım izlendiği belirtilmektedir. 1980'lerde ortaya çıkan serbestleşme ve küreselleşme ile beraber entegre lojistik yönetimine fiziksel dağıtımın yanı sıra iç lojistiğin de eklendiğini vurgulamışlardır. 1990'larla beraber Porter'ın değer zinciri modelinin de etkisiyle sistemin toplam verimliliği ve etkinliğini vurgulayacak biçimde tedarik zinciri kavramıyla entegre bir yapıya evrildiğini belirtmektedirler.⁷

Southern (2011) ise bu yapıyı, akademi ve iş yaşamı bütününde farklı tarihsel süreçlerle ele almaktadır. Söz konusu çalışmada, 1950'lilerde ulaşımın ön planda olduğu, 1960'larda ise fiziksel dağıtımın ön plana çıkarak az da olsa lojistiğe dönüştüğünü belirtilmekte ve 1970'lerin lojistik bağlamında önemli bir dönem olduğu vurgulanmaktadır. Yazar bu dönemde fiziksel dağıtımla beraber fiziksel tedarikçinin de ele alınması gerekliliğini ve düzenlemelerle lojistik kavramının daha da genişlediğini belirtmektedir. 1980'lerde ekonomik bağlamda düzenlemelerin devam ettiği ve fiziksel dağıtımın daha da genişleyerek işletme lojistiğine evrildiği belirtilmekte ve 1990'larda toplam maliyetin minimize edilmesi bağlamında işletme lojistiğinin önemini devam ettirdiği görülmektedir. 2000'li yıllarda ise yine tedarik zinciri yönetiminin gelişimi söz konusu olmaktadır. Yazar son olarak aslında bu gelişim sürecinin teknolojiye bağlı değişimlerle de desteklendiğini ve müşteri hizmetlerine odaklı,

6 Heorhiy Cherevko, Volodymyr Kolodiichuk, Irina Kolodiichuk, "Historical and Meritorical Genesis Of Logistics", *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ekonomika i Organizacja Logistyki*, 4, 4, 2019, s. 11.

7 Michael J., Gravier, M. Theodore Farris, "An Analysis of Logistics Pedagogical Literature: Past and Future Trends in Curriculum, Content, and Pedagogy", *The International Journal of Logistics Management*, 19, 2, 2008, s. 235.

kaliteli ürünü düşük maliyetlerle sunma noktasından lojistik ve tedarik zinciri yönetiminin etkilerinin gelecekte de önemli olacağını vurgulamaktadır.⁸

Koca (2021) ise 1950-1959 yılları arasının ulaşım, 1960-1979 yılları arasının fiziksel dağıtım, 1980-1989 yılları arasında işletme lojistiği kavramının ve 1990 yılı sonrasında ise bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerle beraber işletme lojistiğinin öneminin devam ederek ön planda tutulduğunu vurgulamaktadır.⁹ Literatürde benzer gelişim sürecine ilişkin örnekler daha da arttırılabilir.

20. yüzyılın son yarısında lojistik süreçler ve ekonominin küreselleşmesi arasında döngüsel bir etkileşim olduğu görülmektedir. Diğer bir deyişle lojistik süreçlerdeki gelişmeler küreselleşmeyi tetiklediği gibi küreselleşme de lojistik gelişmeleri tetiklemektedir. Lojistik alanındaki gelişmeler beraberinde ham maddenin elde edilmesinden tüketimine farklı konum kombinasyonlarının oluşturulmasını da kolaylaştırarak küresel anlamda yeni yapılanmaların oluşumunu tetiklemiştir.¹⁰ Teknolojide yaşanan gelişmeler, kullanılan sistem ve araçları etkilemiş, sosyo-kültürel ve ekonomik anlamdaki değişimlerle beraber sanayi toplumundan bilgi toplumuna doğru bir geçiş yaşanmıştır. Bu geçiş süreci gerek ürün ve hizmetler gerek para gerekse de bilgi akışı anlamında lojistik süreçlerin gelişimini desteklemiştir.

Sonuç olarak günümüzde teknolojiye meydana gelen hızlı değişim ve gelişmelere ek olarak yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmeler paralelinde ortaya çıkan küresel tedarik zincirleri sonucunda lojistik yönetimi daha da büyük önem kazanmıştır. Lojistik, maliyetler içerisindeki payı nedeniyle ön plana çıkan taşımacılığın yanı sıra tedarik zinciri bütününde ilk noktadan son tüketiciye kadarki süreçte talebin tahminlenmesi ve yönetimi, ambalajlama, elleçleme, stok kontrolü, uluslararası ticaret bağlamında gümrükleme, dokümantasyon ve depolama gibi çok farklı faaliyetlerin yürütüldüğü bir yapı haline gelmiştir.

8 R. Neil Southern, "Historical Perspective of the Logistics and Supply Chain Management Discipline", *Transportation Journal*, 50(1), 2011, s. 55-60.

9 Mevlüt Koca, "Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Gelişimi Üzerine Etkisinin İncelenmesi: Türkiye Örneği", *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 2021, s. 44-45.

10 Martin Danyluk, "Capital's Logistical Fix: Accumulation, Globalization, And The Survival Of Capitalism", *Environment and Planning D: Society And Space*, 36.4 (2018), s. 643.

Ana Hatlarıyla Osmanlı'dan Cumhuriyete Dış Ticaret ve Lojistik Unsurlar

Anadolu, 3 kıtanın ortasında yer alan ve mutlak bir avantaj olarak değerlendirilebilecek coğrafi yapısının yanı sıra sahip olduğu kaynaklarla da yüzyıllardır oldukça önemli bir konuma sahip olmuştur. Coğrafi konumunun avantajıyla birçok ticaret yolunun geçtiği Anadolu'da kurulan devletlerin bunu doğru şekilde yönetmeleriyle beraber önemli ekonomik ve politik üstünlükler elde ettikleri bilinmektedir. Başarılı askerî lojistik çalışmaları ve 3 kıtaya yayılan yapısıyla Osmanlı İmparatorluğu da bu devletlerden birisidir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda, uzun süren seferlerde ihtiyaç duyulan erzak ve mühimmatın doğru zamanda ihtiyaç duyulan yere ulaştırılmasında, ikmal veya iaşe kavramları ile tanımlanan askerî lojistiğin, stratejik açıdan en fazla önem verilen faaliyetler arasında olduğu görülmektedir.¹¹

Lojistik gelişimi ticaret boyutu ile ele alındığında; sürekli vurgulanan coğrafi konumunun da etkisiyle Osmanlı İmparatorluğu'nun, her zaman ticarete önem veren bir yapı sergilediği görülmektedir. Bu bağlamda sınırlarını genişletirken fethettiği ülkelerle ve ticarete güçlü ülkelerle ticari ilişkilerini güçlü tutmuştur.

Ticarette yoğun bir devlet kontrolünün söz konusu olduğu Osmanlı'da, ekonomik karlılığı arttıracak bir yapı hedeflendiği, ihracatın kısıtlandığı buna karşın ithalatın ise teşvik edildiği görülmektedir. Bu bağlamda, başta 1838 yılında İngiltere'ye, sonra Fransa'ya verilen imtiyazlar, zaman içerisinde birçok Avrupalı devlete verilerek gümrük işlemleri kolaylaştırılmıştır.¹² Avdar ve Avdar (2020) tarafından yapılan çalışmada, bu durumun Osmanlı'yı, Sanayi Devrimi'ni yakalamış ülkeler açısından açık bir pazar konumuna getirdiği, bu anlaşmalarla dış ticaret hacminin arttığı buna karşın geleneksel üretimin olumsuz şekilde etkilendiği belirtilmektedir.¹³ Bununla beraber Bakkaloğlu ve İncekara da (2017) Osmanlı'nın verdiği bu imtiyazlarla Atlas Okyanusu üzerinden işleyecek olan transit ticaret yapısını Akdeniz'e yönlendirmeyi

11 R. Dilek Koçak, "Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askerî Gereksinimden İşletme Lojistiğine Ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci", *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 15(58), 2020, s. 248.

12 Burcu Kılınc Savrul, Hasan Alp Özel, Cüneyt Kılıç, "Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi", *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 8, 1, 2013, s. 57.

13 Ramazan Avdar, Reyhan Avdar, "Balta Limanından Mondrosa Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret (1838-1918)", *Sakarya İktisat Dergisi*, 9, 5, 2020, s. 111.

amaçladığını belirtmektedir.¹⁴ Ancak burada vurgulanması gereken, mutlak avantaj olarak değerlendirilebilecek noktaları, belli stratejilerle birleştirerek uluslararası ticaret bağlamında önemli roller üstlenmiş olmasıdır.

Ticaret bağlamında ele alınması gereken bir diğer konu da ticaret yollarıdır. Osmanlı İmparatorluğu coğrafi olarak başta İpekyolu olmak üzere, Kral Yolu ve Baharat Yolu gibi ticaret yolları üzerinde bulunmaktadır. Elinde bulundurduğu askerî güç ve üç farklı kıtaya yayılan sınırları, bu yollar üzerindeki hakimiyetini pekiştirmiştir. Bu yollar doğu ile batı arasında başta ticari ilişkiler olmak üzere askerî, siyasi, sosyal ve kültürel boyutlarda ilişkilerin oluşturulması ve devamlılığı açısından büyük önem taşımıştır. Osmanlıların bu yollar üzerindeki hakimiyeti ve ticarete söz sahibi olan ülkelerle olan ticari ilişkileri bu yollar üzerinden önemli avantajlar kazanmalarını sağlamıştır. Bununla beraber batılı devletlerin denizciliğe yönelmeleri alternatif yollar oluşmasına neden olsa da eski yolların önemi de bir anda kaybolmamıştır.¹⁵

Ticaret yapısı ve yollarla beraber ele alınması gereken bir diğer konu da ulaşım alt yapısıdır.

Osmanlı'nın karayolu ulaşımı bağlamında kendinden önce kurulan devletlerden kalan yolları kullanmaya devam ettikleri, ihtiyaç duyulması halinde yenileme ve onarım çalışmalarının yapıldığı veya yeni yol ve köprülerin eklendiği belirtilmektedir.¹⁶ Bununla beraber ticaretin devam ettirilmesi açısından güvenlik önlemleri alınmış ve Selçuklu Devleti'nde de olduğu gibi ticari yollar üzerine kervansaraylar ve bedestenler yaptırılmıştır. Kervansaraylar gerek güvenlik önlemleri anlamında gerekse yolcuların ihtiyaçlarının karşılanmasından ticareti yapılan ürünlerin depolanmasına kadar birçok ihtiyacı karşılayacak şekilde yapılar olarak görülmüştür.¹⁷

Osmanlı döneminde kökeni 1830'lu yıllara kadar eskiye dayanmasına karşın demiryolu alt yapısının oldukça yetersiz olduğu görülmektedir. Almanlara ilki 1889 yılında ikincisi de 1903 yılında Bağdat Demiryolu Projesi ile verilen

14 Aşen Bakkaloğlu, Ahmet İncekara "Osmanlı'dan Modern Türkiye'ye Ulaştırma", *Kapadokya Akademik Bakış*, 1, 2, 2017, s. 54-73.

15 Mehmet Bulut, "Erken Modern Dönem Osmanlı Ticaret Literatürüne Genel Bir Bakış", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 1, 2003, s. 219-244.

16 Ümit Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Belleten*, 81, 291, 2017, s. 388.

17 Ali Bakkal, "Antalya Selçuklu Kervansarayları", *Turkish Academic Research Review*, 4, 4, 2019, s. 525.

ayrıcılıklarla gerçekleştirilen demiryolu projeleri demiryolları anlamında önemlidir. Özellikle 1903 yılında gerçekleştirilen proje ile siyasi, ekonomik ve askerî beklentiler elde edileceği düşünülmüştür.¹⁸

Tarihin en eski dönemlerinden itibaren denizlere kıyası olan ülkelerin gerek askerî gerek ticari gerekse politik anlamda bazı avantajlara sahip oldukları bilinmektedir. Temelleri, Anadolu Selçuklu Devleti'ne ve sonrasında kurulan Aydınoğulları ve Karesioğullarına dayandırılan denizcilikte, Osmanlı'nın gücünü, 15. yüzyılın sonlarında arttırmaya başladığı ve 16. yüzyılın başlarında özellikle Venedikliler gibi batılı devletler tarafından gerçekleştirilen yeniliklerin de izlenmesiyle Akdeniz'de önemli bir noktaya geldiği görülmektedir. Yine aynı dönemlerde Karadeniz'in de Osmanlı'nın bir iç denizi haline getirilmesiyle beraber ülkeler arası çatışmaların yaşandığı coğrafyada önemli bir konuma sahip olmuştur.¹⁹ Bununla beraber verilen imtiyazlarla beraber Osmanlı'nın denizyolu taşımacılığında çok fazla yer almadığı görülmektedir.

Sonuç olarak Osmanlı döneminde imparatorluğun üç kıtaya yayılan yapısı, coğrafi konumu ve uygulanan düzenlemelerle lojistik ve ticaret yapısının nasıl bir araya getirildiği belli başlıklar altında ele alınmaya çalışılmıştır.

Kurtuluş Savaşı ve sonrasında sınırları belirlenen Türkiye Cumhuriyeti için de Asya-Avrupa arasındaki köprü tanımlaması devam etmiştir. Özellikle Osmanlı döneminde önemli imtiyazlara konu olan boğazlar yeni kurulan ülkenin de sahip olduğu en temel stratejik güç olma özelliğini korumuştur.

Osmanlı Devleti'nin aksine, 1923 yılında cumhuriyetin ilanı ile beraber girilen yeni dönemde gerçekleştirilen çalışmaların temelinde ithal ikameci bir politik yapı bulunmaktadır. Amaç milli sanayi oluşturulması ve bu şekilde güçlü bir ekonomik yapının sağlanması olarak şekillendirilmiştir.²⁰ Bu dönem özellikle Kurtuluş Savaşı sonrası yeniden kalkınma hedefi ile hareket edilen bir dönemdir.

18 Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı" *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, 6, 1995, s. 11-12, 21-22.

19 Rümeyza Kars, "18. Yüzyılın İlk Yarısında Karadeniz Bölgesindeki Tersane Ocaklıklarının Osmanlı Donanması Açısından Önemi ve Askerî-Lojistik Potansiyeli", *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 2020, s. 115-142.

20 İsmet Ateş, Erhan Işık, "Türkiye'de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyüme Etkileri", *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 2010, s. 101.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yoğun şekilde devletçi politikalar uygulanmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında ise liberal ekonomi politikaları takip edilmeye başlanmıştır. 1960 askerî darbesi sonrasında yurtiçi üretimin desteklenmesi ile ithal ikameci politikalar izlenmiş, ancak ihracat göz ardı edilmiştir. Buna rağmen girdiler bağlamında ithalat nedeniyle dışa bağımlılığın bu dönem de devam ettiği görülmektedir.²¹

1980'lere kadar bu şekilde devam eden yapı 24 Ocak 1980 kararları ile yerini ihracata dayalı bir büyüme programına bırakmıştır. Bu dönemde ilk defa serbest bölgeler kurulmuştur. 1989 yılında yabancı sermaye açısından yeni teşvikler sağlanmış ve dış ticaret serbestleştirilmiştir. 1980'de %36'larda olan ihracatın ithalatı karşılama düzeyi 1990 yılında %58,1 olmuştur.²² 1980 sonrası on yıllık dönemde ihracatın arttığı görülmektedir. Bu artışın ayrıntıları incelendiğinde küresel bağlamda yaşananlar başta olmak üzere uygulanan ihracat teşviklerinin de etkili olduğu görülmektedir. Bu dönemde atıl kapasitenin azaltılması söz konusudur.²³ 1994 yılında yaşanan devalüasyon sonrasında ihracatta bir hareketlilik meydana gelmiştir. Yine aynı yıl alınan "*İthalat Rejimi Kararı*" ile ithalata büyük ölçüde serbestlik getirilmiştir. 1996 yılında ise Gümrük Birliği'ne girilmiştir. Uygulanan ihracata yönelik sanayileşme ve ithalatta serbestleşme politikaları sonucunda gerek ihracat gerekse ithalat rakamlarında artışlar elde edilmiştir.²⁴ 2000'li yıllara doğru gelirken küresel anlamda yaşanan krizler tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de etkili olduğu görülmektedir. Bununla beraber GSMH içinde dış ticaretin payının giderek arttığı görülmektedir. 1990'larda %23 olan oran, 2006'da %56 seviyesine yükselmiştir. Diğer bir deyişle ekonomi içerisinde dış ticaret önemli bir paya sahip hale gelmiştir.²⁵ Bununla beraber dış ticaret hacminin yıllar içinde artış gösterdiği görülmektedir.

21 Erdem Bağcı, Ümit Engin Tekin, "Türkiye İktisat Politikalarının Tarihsel Gelişimi ve Günümüze Yansımaları", *R&S-Research Studies Anatolia Journal*, 3.3, 2020, s. 176-177.

22 Ünal Özdemir, Güzin Kantürk Yiğit, Muhammed Oral, "Cumhuriyetten Günümüze Ekonomi Politikaları Bağlamında Türk Dış Ticaretinin Gelişimi", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21, 35, 2016, s. 161-162.

23 Şennur Sezgin, "Türkiye'de 1990-2006 Yılları Arasında Dış Ticaret-Ekonomik Büyüme İlişkisi", *Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11.22, 2009, s. 180.

24 Meriç, Subaşı Ertekin, Erol Kutlu, "1980 Sonrası Dönemde Türkiye Dış Ticaretinin Genel Bir Analizi", *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16, 1, 2000, s. 236-237, 251.

25 Sezgin, agm., s. 185.

Literatürde yer alan çalışmalarda lojistik ve dış ticaret arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğu belirtilmektedir.²⁶ Bu ilişki daha öncede belirtildiği gibi karşılıklı bir etkileşim içinde değerlendirilmelidir. Bu noktada lojistik veya ulaşım bağlamında değerlendirmelere yer verecek olursak lojistik sektörünün de benzer dönemler itibariyle büyüme eğiliminde olduğu görülmektedir.

Ulaşımın temel alt yapıları bağlamındaki gelişmeler üzerinden bir değerlendirme yapıldığında; 1923 yılında uzunluğu 18.350 km olan karayolu ağının 1923 – 1947 yılları arasında 43.743 km'ye çıkarıldığı, 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) kurulması ile karayolu çalışmalarına daha fazla önem verildiği görülmektedir. 1973 yılında trafiğe açılan 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile Asya-Avrupa arasında kesintisiz bir karayolu ulaşımı sağlanmıştır. 1980'lerde otoyol çalışmaları başlatılmıştır. 2003 yılından sonra ise gerek ulusal gerekse uluslararası ağ bütünlüğü ve karayollarındaki kapasite yetersizlikleri dikkate alınarak Acil Eylem Planı hazırlanmıştır. 2023 yılı Ocak ayı itibariyle karayolu ağının uzunluğu 68.689 km'ye ulaşmıştır.²⁷ Bugün Doğu-Batı arasındaki ticaret hacminin kesintisiz bir şekilde taşınmasını sağlayan bir yapı oluşturulduğu görülmektedir.

Günümüzde önemi artan bir diğer nokta denizyoludur. 1923 yılında denizlerde gemi işletme hakkının geri alınmasıyla beraber limanlar arasında yük taşınmasına başlanmıştır. 8.333 km kıyı şeridi üzerinde bugün 172 adet liman ve iskele bulunmaktadır.²⁸ İstanbul, Mersin ve İzmir'de yer alan limanlar özellikle uluslararası ticaret bağlamında etkin şekilde kullanılmaktadır.

İlk olarak Batılı devletler tarafından yapıyı gerçekleştiren demiryollarına, cumhuriyetin ilk yıllarıyla beraber sadece ulaşım aracı olarak bakılmamış aynı zamanda kültürel ve ekonomik anlamlarda yüklenmiştir. Ancak gerekli alt yapının doğru oluşturulamaması nedeniyle, lojistik açıdan güvenilir ve ucuz yapılar olarak değerlendirilen demiryollarının yeterli derecede kullanılmadığı görülmektedir.²⁹ Demiryolları Avrupa'da oldukça gelişmiş

26 Koca, agm.; Ateş-Işık, agm.

27 Karayolları Genel Müdürlüğü, <https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/kurumsal/tarihce.aspx#:~:text=Karayollar%C4%B1%20Genel%20M%C3%BCd%C3%BCrl%C3%BC%C4%9F%C3%BC%3B%20Aral%C4%B1k%202022,68.761%20kilometre%20yol%20a%C4%9F%C4%B1na%20sahiptir>.

28 Belis Gülay Şahin, Soner Özkaya, "Türkiye'de Lojistik Sektörünün İncelenmesi ve Sektör Araştırmasının Bulguları.", *Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi-USBED*, C 2, S 2, 2020, s. 117.

29 İlker İbrahim Avcı, "Türk Demiryolu Sektörünün Entropi ve Promethee Yöntemleriyle

olmasına karşın Türkiye’de bugün halihazırda istenilen düzeyde bir yapı oluşturulamamıştır. Ulaşım anlamında İstanbul-Ankara, Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya arasında hızlı tren projeleri hayata geeririlmiş olsa da yük taşıması anlamında çok fazla proje oluşturulmadığı görülmektedir.

Hava yolu ile ilgili çalışmalar 1912 yılında Trablusgarp’ta İtalyanlar tarafından düzenlenen hava saldırısı sonrası başlatılmıştır. Cumhuriyetin ilanı ile beraber önem verilmeye devam edilmiştir. Bu dönemde art arda bu konuda çalışmalar yapabilecek kurumlar oluşturulmuştur. İlk ticari uçuşlar İstanbul-Eskişehir Ankara hattında gerçekleştirilmiştir.³⁰ Bugün sadece Türk Havayolları sahip olduğu 426 uaklık filosu ile 129 ülkede toplam 342 noktaya ulaşım hizmeti sağlamaktadır. Günümüzde belli ürün grupları açısından hava yolunun yüksek maliyetli olmasına karşın tercih edildiği görülmektedir.

Bu alt yapıları ek olarak Osmanlı döneminde olduğu gibi Cumhuriyet döneminde de günümüzde de gerek ikili gerekse çok taraflı sözleşmelerle dış ticarete yönelik düzenlemeler yapılmaktadır.

Çekerol ve Kurnaz (2011) tarafından yapılan çalışmada 1980-1990 yılları arasında 4 temel ulaşım yolu bağlamında yapılan çalışmalarla alt yapının oluşturulduğu ve 1990’lı yılların sektör açısından önemli gelişmelerin elde edilmeye başlandığı bir dönem olduğu belirtilmektedir. 2000’li yıllarla beraber de uluslararası boyutta da hizmetler sunan dinamik bir yapı sergilediği belirtilmektedir.³¹

Sonuç olarak, yapının doğru kurgulanması ve doğru yatırım kararlarının gerçekleştirilmesiyle beraber, sahip olunan coğrafı konum avantajı, Türkiye’nin küresel aktörler arasında çok daha ileri seviyelere çıkmasını sağlayacaktır. Burada sadece dış ticaret ve lojistik bağlamda temel bazı unsurlara değinilmiştir. Ancak Türkiye sosyal yapısı, genç nüfusu ve nitelikli işgücü olanakları ile önemli bir potansiyele sahiptir.

Analizi”, *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16(3), 2023, s. 749-750.

30 Bakırıcı Muzaffer, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Hava Yolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 25, 2013, s. 343-344.

31 Gülşen Serap Çekerol, Niyazi Kurnaz, “Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25, 2011, s. 53.

Güncel Gelişmeler Bağlamında Lojistik Sektörü ve Türkiye Ekonomisine Etkileri

II. Dünya Savaşı sonrası dönemde toplumsal, ekonomik, siyasi ve teknolojik bağlamda birçok değişim yaşandığı görülmektedir. Bunlar bir çarkın dişlileri gibi düşünülebilecek değişimler olup, birinde meydana gelen bir hareketliliğin diğerini tetiklediği söylenebilir. Bu dönemde ülkeler arasındaki ticaretin desteklenmesi adına gerçekleştirilen anlaşma ve düzenlemeler mal hareketliliğinde bir artışa neden olmuştur. Küreselleşme sonucunda ortaya çıkan çeşitlilik tüketici davranışlarında değişme neden olmuştur. Yine aynı bağlamda artan ürün hareketliliği açısından önemli bir yapı olarak değerlendirilebilecek konteynerizasyon ile yüksek miktarlarda ürünün tek seferde düşük maliyetlerle taşınması söz konusu olmuştur. Paralelinde teknolojik gelişmelerle beraber tam zamanında üretim yaklaşımı da düşük miktarlarda stoklar yoluyla diğer bir maliyet avantajını yaratmıştır. Tüm bunlar neticesinde küresel tedarik zinciri yapıları ve bu yapılardaki süreçlerde akışların yönetimi anlamında lojistik yönetimi çalışmaları büyük önem kazanmıştır.

50-60 yıllık dönem içerisinde gerçekleşen bu gelişmeler dahilinde bugün satın aldığımız birçok ürünün ham maddesinin ayrı noktalarda üretildiğini/ çıkarıldığını, ara bileşenlerinin farklı ülkelerden tedarik edildiğini, üretim veya montajlarının yine dünyanın farklı coğrafi alanlarında gerçekleştiğini ve dünyanın dört bir yanındaki tüketicilere yine farklı menşeli firmalar tarafından sunulduğu görülmektedir.

Lojistik alanında meydana gelen gelişmeler sadece akışların yönetimi anlamında değil aynı zamanda ekonomik faaliyetler anlamında da boyutsal değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Bunun sonucunda küresel yapılar dahilinde ekonomik bağımlılıklar daha da derinleşmiştir.³²

Bu durum bir yandan çok avantajlı olarak görülse de önemli sorunları da beraberinde getirmektedir. Özellikle 2019 yılında ortaya çıkan Covid-19 Pandemisi bunu bir kere daha gözler önüne sermiştir. Çalışmanın bu kısmında başta pandemi süreci üzere son dönemde yaşanan belli başlı gelişmeler bağlamında lojistik sektöründe meydana gelen değişimler ile Türkiye ekonomisi açısından etkileri ortaya konmaya çalışılacaktır.

32 Danyluk, agm., s. 644.

Covid-19 pandemi süreci başta sağlık olmak üzere küresel boyutta çok önemli etkiler yaratmıştır. Ticari anlamda öncelikle ham madde-malzeme tedariginde sorunlar yaşanmıştır. Sonrasında hastalığın yayılmasıyla beraber küresel çapta önlemler alınmaya başlanmıştır. Çin başta olmak üzere üretim tesislerinde gerçekleşen kapanmalar ve ortaya çıkan tedarik sorunları sonucunda zaman içerisinde talebin kapasiteden yüksek olması söz konusu olmuştur.³³ Tedarik zinciri üyelerinden gelen talebin artması, artan talebin karşılanabilmesi için üretimin artırılması, bunun sonucunda ortaya çıkan stokların yönetimi, depolanma süreçleri ve tabi nakliye sorunlarını beraberinde getirmiştir. Arz-talep dengesizliğine bağlı olarak gerek konteyner gerekse navlunlarda artışlar yaşanmıştır. Tüm bunlar yeniden tüm odağın lojistiğe çevrilmesine neden olmuştur.

Etkileri yaşanmaya devam eden bu süreçte işletmeler sadece lojistik anlamda değil tedarik zinciri yapılanmaları anlamında da önemli sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır. Avrupa'da faaliyet gösteren işletmeler bu süreçte Çin gibi Uzakdoğu ülkeleri yerine Türkiye'yi tedarik merkezi olarak değerlendirme eğilimine girmiştir. Ayrıca Türkiye'nin bir lojistik üs olarak ele alınması da söz konusu olmuştur.

Bu süreçte yaşanan bir diğer gelişme Evergreen gemisinin Süveyş Kanalında karaya oturması olmuştur. 1869 yılında açılan Süveyş Kanalı Akdeniz ve Kızıl Denizi, Hint ve Atlas Okyanuslarını birleştirmektedir. Kanal, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en kısa deniz yoludur. Kanalın kullanımı ile yolun 7000 km kısaltıldığı belirtilmektedir.³⁴ Evergreen gemisinin karaya oturması ve sonrasında yaşanan sorunlar ile maddi boyutları alternatif yol arayışlarını da beraberinde getirmiştir. Bu arayışların, Türkiye'nin bölgedeki rolünü daha da ön plana çıkaracağı düşünülmektedir.

Benzer bir anlayışla 2013 yılında Çin tarafından oluşturulan "Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road – OBOR)" projesi de bu bağlamda gündeme gelmiştir. Tarihi İpek yolu güzergâhı ile aynı olan proje ile Çin ve Avrupa'nın, kara, demir ve deniz yolu üzerinden daha hızlı ulaşım sağlayacak bir yapıyla

33 Bojan Bešković, Marina Zanne, Marko Golnar, "Dynamic Changes in Port Logistics Caused by the COVID-19 Pandemic", *Journal of Marine Science and Engineering*, 10, 1473, 2022, s. 2.

34 Zeki Koday, Saliha Koday, Çağlar Kıvanç Kaymaz, "Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21, 3, 2017, s. 900.

bağlanması amaçlanmaktadır. Türkiye projeye 2017 yılında dahil olmuştur.³⁵ Güzergâh üzerinde yer alması ile beraber Türkiye'nin projeden başta ekonomik olmak üzere pek çok açıdan fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

24 Şubat 2022 tarihinde Rusya'nın Ukrayna'ya girişi ile beraber binlerce yıl geriye gitmeksizin sürmekte olan savaşa bakarak dahi lojistiğin önemine yönelik pek çok çarpıcı detay gözlemlenebilmiştir. Günümüzün küresel koşulları da dikkate alındığında taraf olsun olmasın tüm ülkelerin, sosyal, ekonomik ve siyasi anlamda bu süreçten etkilendiği görülmektedir. Üretim ve lojistik açıdan sorunlar yaşanmıştır. Örneğin; Rusya ve Ukrayna limanlarına yapılacak seferlerin iptali ile beraber alternatif limanlarda beklenmedik yoğunluklar yaşanmıştır. Önemli bir lojistik hattın kullanılamaması ile beraber alternatif güzergahlara yapılan yönlendirmeler neticesinde zaman kayıpları ve ilave maliyetlerle karşı karşıya kalınmıştır.³⁶ Gıda ve enerji tedarigi konusunda önemli endişeler yaşayan Avrupa devletleri odaklarını yeniden önemli bir lojistik üs statüsüyle Türkiye'ye çevirmişlerdir.

Yaşanan bu son gelişmeler öncesinde de tarihsel süreç içerisinde Türkiye'nin uluslararası politikalar bağlamında, Doğu ve Batı arasındaki ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerin oluşturulması ve geliştirilmesi bağlamında önemli roller üstlendiği görülmektedir. Oğuz ve Oğuz tarafından (2019) yapılan çalışmada da belirtildiği gibi Türkiye, bir ticaret merkezi ve lojistik anlamda transit üs olarak görülmekte ve bu bağlam dikkate alınarak bu güce katkı sağlayacak planlama ve yatırım çalışmaları yapılmalıdır.³⁷

Sonuç

Lojistik sektörü, uluslararası ticaret ve küresel tedarik zincirleri bağlamında oldukça önemlidir. Daha önce de belirtildiği gibi lojistik ve dış ticaret arasında önemli bir etkileşim söz konusudur. Mikro boyutta işletmeler makro boyutta da ülkelerin küresel pazar koşulları bağlamında rekabet avantajı elde etmeleri açısından lojistik sektörünün doğru yapılandırılmış olması büyük önem taşımaktadır.

35 Ahmet İkiz, "Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri", *Electronic Journal of Social Sciences*, 18, 72, 2019, s. 1688.

36 Ömer Cengiz, "Rusya-Ukrayna Savaşının Türkiye'den Geçen Orta Lojistik Koridora Etkileri", *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14, 27, 2023, s. 494-495.

37 İbrahim Halil Oğuz, Demet, Oğuz, "Türkiye Ekonomisinde Lojistik", *International Journal of Business and Economic Studies* 1, 2, 2020. s. 72.

Türkiye’de sektörün, teknolojik bağlamda da değişimleri hızlı bir şekilde adapte edebildiği ve mutlak üstünlüklerini güçlü bir alt yapı ile daha ileriye taşıyabildiği görölmektedir. Ortaya çıkan yeni yapılar, ekonomik ve siyasi konjonktür dikkate alınarak ve yapılacak detaylı SWOT analizi çalışmalarından sonra, lojistik sektörü bağlamında yeni stratejiler oluşturulmalıdır. Yapılanmalarda hedef, fırsatlar ve tehditler değerlendirilerek, güçlü yönlerin ön plana çıkartılması zayıf kalan yönlerin ise geliştirilmesi yönünde olmalıdır. Bu bağlamda özellikle mevzuat uyumu sağlanmalıdır. Tüm bunlar Türkiye’de ihracat tabanlı kalkınmanın sağlanması açısından oldukça önemlidir.

Bu yapının sağlıklı bir şekilde çalışabilmesi için gerek mevzuat gerekse fiziksel koşullar anlamında lojistik sektörü açısından güçlü bir yapının oluşturulması gerektiği görölmektedir. Tarih içerisinde ön plana çıkan jeopolitik avantajı kullanarak, ülkeler arasındaki ithalat ve ihracatı destekleyecek güçlü bir lojistik alt yapı oluşturulmasıyla elde edilecek getiri ülke ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır. Sektörün ileriye taşınması sadece ekonomik değil, sosyo-kültürel açıdan da önemli getiriler elde edilmesine destek sağlayacaktır.

Cumhuriyetinin ikinci yüzyılında, küresel ticaret açısından bölgede önemli roller üstlenen Türkiye’nin, lojistik performansının geliştirilebilmesi için özellikle hız, güvenlik ve maliyet açısından değerlendirmeler yapılarak alt yapısının güçlendirilmesine önem verilmesi gerekmektedir.

Kaynaklar

Albayrak, Mustafa, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, 6, 1995.

Ateş, İsmet, Işık, Erhan, “Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyüme Etkileri”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 2010.

Avdar, Ramazan, Reyhan Avdar, “Balta Limanından Mondrosa Osmanlı’da Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret (1838-1918)”, *Sakarya İktisat Dergisi*, 9, 5, 2020.

Bağcı, Erdem, Tekin, Ümit Engin, “Türkiye İktisat Politikalarının Tarihsel Gelişimi ve Günümüze Yansımaları”, *R&S-Research Studies Anatolia Journal*, 3, 3, 2020.

Bakırcı, Muzaffer, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Hava yolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 25, 2013.

Bakkaloğlu, Ayşen, İncekara, Ahmet, “Osmanlı’dan Modern Türkiye’ye Ulaştırma”, *Kapadokya Akademik Bakış*, 1, 2, 2017.

Bešković Bojan, Zanne, Marina, Golnar. Marko, “Dynamic Changes in Port Logistics Caused by the COVID-19 Pandemic”, *Journal of Marine Science and Engineering*, 10, 1473, 2022.

Bulut, Mehmet, “Erken Modern Dönem Osmanlı Ticaret Literatürüne Genel Bir Bakış”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 1, 2003.

Cengiz, Ömer, “Rusya-Ukrayna Savaşının Türkiye’den Geçen Orta Lojistik Koridora Etkileri”, *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14, 27, 2023.

Ceran, Yunus, Alagöz, Ali, “Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi”, *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 2007, 5(2).

Cuturela, Sandu Cristian, and Alexandru Manole, “A Short Historical Perspective on the Evolution of Logistics and its Implications for Globalization”, *Romanian Statistical Review*, 2013.

Cherevko, Heorhiy, Kolodiichuk, Volodymyr, Kolodiichuk Irina, “Historical and Meritorical Genesis Of Logistics”, *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ekonomika i Organizacja Logistyki*, 4, 4, 2019.

Çekerol, Gülşen Serap, Kurnaz, Niyazi, “Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25, 2011.

Danyluk, Martin, “Capital’s Logistical Fix: Accumulation, Globalization, And The Survival Of Capitalism”, *Environment and Planning D: Society and Space*, 36.4, 2018.

Ekin, Ümit, “Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu’nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)”, *Belleten*, 81, 291, 2017.

Erturgut, Ramazan, Artuğ Eren Coşkun, “Lojistik ve Tersine Lojistik: Etimolojik Bir Analiz”, *5th Eurasian Conference On Language and Social Sciences Letoonia*, Antalya, 2019.

Ertekin Subaşı, Meriç, Kutlu, Erol, “1980 Sonrası Dönemde Türkiye Dış Ticaretinin Genel Bir Analizi”, *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16, 1, 2000.

Gravier, Michael J., and M. Theodore Farris, “An Analysis Of Logistics Pedagogical Literature: Past and Future Trends In Curriculum, Content, and Pedagogy”, *The International Journal of Logistics Management*, 19, 2, 2008.

İkiz, Ahmet, “Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye’ye Olası Etkileri”, *Electronic Journal Of Social Sciences*, 18, 72, 2019.

Kaplan, Kemal, *Anadolu Lojistik Tarihi*, UTİKAD, İstanbul 2022.

Kars, Rümeyza, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Karadeniz Bölgesindeki Tersane Ocaklıklarının Osmanlı Donanması Açısından Önemi ve Askerî-Lojistik Potansiyeli”, *Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 2020.

Koca, Mevlüt, “Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Gelişimi Üzerine Etkisinin İncelenmesi: Türkiye Örneği.” *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 2021.

Koçak, R. Dilek, “Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askerî Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci”, *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 15 (58), 2020.

Koday, Zeki, Koday, Saliha, Kıvanç Kaymaz, Çağlar, “Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21.3, 2017.

Kuijt, I., & Finlayson, B., “Evidence For Food Storage And Predomestication Granaries 11,000 Years Ago In The Jordan Valley”, *Proceedings of The National Academy of Sciences*, 106(27), 2009.

Neilson, Brett, “Five Theses On Understanding Logistics As Power”, *Distinktion: Scandinavian Journal Of Social Theory*, 13(3), 2012.

Oğuz, İbrahim Halil, Oğuz, Demet, “Türkiye Ekonomisinde Lojistik”, *International Journal of Business and Economic Studies*, 1.2 2020.

Özdemir, Ünal, Kantürk Yiğit, Güzin, Oral, Muhammed, “Cumhuriyetten Günümüze Ekonomi Politikaları Bağlamında Türk Dış Ticaretinin Gelişimi”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21, 35, 2016.

Savrul, Burcu Kılınç, Hasan Alp Özel, Cüneyt Kılıç, “Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi”, *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 8, 1, 2013.

Sezgin, Şennur, “Türkiye’de 1990-2006 Yılları Arasında Dış Ticaret-Ekonomik Büyüme İlişkisi”, *Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11.22, 2009.

Southern, R. Neil, “Historical Perspective Of The Logistics and Supply Chain Management Discipline”, *Transportation Journal*, 50(1), 2011.

Şahin Gülay, Belis, Özkaya, Soner, “Türkiye’de Lojistik Sektörünün İncelenmesi ve Sektör Araştırmasının Bulguları”, *Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi – USBED*, C 2, S 2, 2020.

Tekin, Mahmut, Zerenler, Muammer Zerenler, Bilge, Atıl, “Bilişim Teknolojileri Kullanımının İşletme Performansına Etkileri: Lojistik Sektöründe Bir Uygulama”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 4, 8, 2005.

Tepić, Joyan, Tanackov, Ilija, Stojić, Gordan, “Ancient Logistics-Historical Timeline and Etymology”, *Tehnicki Vjesnik/Technical Gazette*, 2011, 18(3).

Türk Dil Kurumu, <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim tarihi: 10/07/2023.

