

## Lojistik Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi

Hava ARABACI<sup>1</sup>

Duygu YÜCEL<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Öğr. Gör., Trakya Üniversitesi Edirne Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Muhasebe Vergi Bölümü  
arabacih@hotmail.com, Orcid: 0000-0003-0212-6590

<sup>2</sup>Dr. Öğr. Üyesi, Trakya Üniversitesi Edirne Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Muhasebe Vergi Bölümü  
duyguyucel@trakya.edu.tr, Orcid: 0000-0002-2665-6732

**Özet:** Lojistik, ekonomik, sosyal, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda ülkeye değer katmaktadır. Lojistik faaliyeti, ulaştırma ile birlikte, ihraç ve ithal eden ülkeler ve firmalar arasındaki ulaştırma öncesi bilgi akışı, iletişim kanallarını ve ulaştırma sonrası depolama işlemlerini kapsamaktadır. Lojistik faaliyetlerin, ekonomik kalkınma ve büyümede önemi giderek artmaktadır. Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını artırabilmelerinde dış ticaretin, özellikle de ihracatın önemi büyüktür. Son yıllarda dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini arttırmıştır. Lojistik sektörünün gelişmesi yeni istihdam alanı sağlaması ve böylelikle gelir oluşturması, doğrudan yatırımların olumlu etkilenmesi, ticaret hacminin artması ülke ekonomisine katkı sağlayarak ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Ekonominin büyümesi lojistik sektörünün gelişmesine neden olmaktadır.

Bu çalışmada, lojistik sektörünün ekonomik büyümeye etkisi açıklanmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik Sektörü, Lojistik Faaliyetleri, Ekonomik Büyüme.

## The Effect Of Logistics Sector On Economic Growth

**Abstract:** It adds value to the country in logistics, economic, social, cultural, strategic, military and political fields. Logistics activity includes pre-transportation information flow, communication channels and post-transportation storage operations between the export and importing countries and companies. Logistics activities are increasingly important in economic development and growth. Foreign trade, especially exports, is of great importance for countries to increase their economic growth rates. Foreign trade transactions have increased the importance of logistics in recent years. The development of the logistics sector provides a new employment area and thus generates income, affects direct investments, increases the trade volume, contributes to the economy of the country and has a positive effect on economic growth. The growth of the economy causes the development of the logistics sector.

In this study, it is tried to explain the effect of logistics sector on economic growth.

**Keywords:** Logistics Sector, Logistics Activities, Economic Growth.

### 1. GİRİŞ

Lojistik, mal veya hizmetlerin tedarik edilebilmesi için planlama, organizasyon, kontrol, ulaştırma ve yönetim faaliyetlerinin bütünüdür (www.cscmp.org).

Lojistik, doğru malzemenin, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru tüketiciye, doğru fiyatla ulaşmasıdır şeklinde tanımlanmaktadır (www.logisticsworld.com).

Lojistik faaliyeti, ulaştırma ile birlikte, ürünü ihraç eden ülke ve firma ile ithal eden ülke ve firma arasındaki ulaştırma öncesi bilgi akışı, iletişim kanallarını ve ulaştırma sonrası depolama işlemlerini kapsamaktadır (Vallee, 2011: 82; Erkan, 2014: 46).

Lojistik faaliyetleri, temel lojistik faaliyetler ve destekleyici faaliyetlerden oluşmaktadır.

**Temel Lojistik Faaliyetler;** Müşteri hizmetleri, taşıma ve trafik yönetimi, envanter yönetimi, depo

ve depolama yönetimi, elleçleme, talep yönetimi, sipariş yönetimi ve koruyucu ambalajlama faaliyetlerinden oluşmaktadır. **Destekleyici Faaliyetler ise;** depo/dağıtım merkezi yer seçimi ve yerleşimi, dokümantasyon akışı, ürün/envanter akışı, üretim planlama, satın alma, yedek parça ve satış sonrası hizmet ve destek, geri dönüşüm ve tersine lojistik, sigortalama ve gümrükleme faaliyetlerini kapsar (Sahavet, 2006; Erkan, 2014: 46).

Taşımacılık, depolama, paketlenme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişimi de kapsayan lojistik hizmetlerinin dünya genelindeki hacmi giderek artmaktadır.

İstanbul Havalimanı, Marmaray Tüp Geçidi, Bakü-Tiflis-Kars gibi altyapısal yatırımların yanı sıra, Kombine Taşımacılık Yönetmeliği ve Türkiye Lojistik Master Planı çalışmalarında önemli mesafe kat edilmiş olması, demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi ile tekel yapının sona ermesi ve Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması kapsamında

sürdürülen çalışmalar gibi gelişmeler, gerek ulusal gerekse uluslararası taşımacılık faaliyetleri üzerinde kolaylaştırıcı rol oynayacak etkenlerdir (www.utikad.org.tr).

Son 17 yılda 145 milyar ABD doları tutarındaki ulaştırma altyapı yatırım ve harcamalarının temel hedefinin Türkiye'yi lojistik bir üs haline getirmek ve Asya ile Avrupa arasında hızlı ve kesintisiz bağlantı sağlamak olduğu belirtilmektedir (www.utikad.org.tr).

2013 yılı itibarıyla, Türk lojistik sektöründe 3 bin firma faaliyet sürdürmektedir. Son dönemde ABD, Avrupa ve Türkiye'nin yakın coğrafi bölgelerinde yapılan yatırımlar ile küresel pazarlarda etkili olan birçok Türk lojistik firması bulunmaktadır. Sektörün GSYH içindeki payı yüzde 15 seviyelerinde olup, kamu yatırımları içindeki oranı yüzde 46'dır. Türkiye'de lojistik sektöründe, yan sektörlerle birlikte 500 bin kişi istihdam edilmektedir (Afatoğlu, 2013: 21).

2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar Türkiye'nin ithalatı ve ihracatında taşınan yüklerin; Denizyolu taşımacılığı, hem ithalat hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. İthalat taşımalarında denizyolu %65-70 arasında bir pay almaktadır. Karayolunun payı ise ithalatta azalan bir seyir izlemekle beraber %20'ye yakın oranda

ithal yükleri karayolu ile taşınmaktadır. Havayolu taşımacılığı ise karayolunun tersine 2009 yılından itibaren ithalat taşımalarında payını artırmaktadır. Demiryolunun ithalattaki payı ise 2012 yılından itibaren %1'den azdır. İhracatta denizyolu ile taşınan yüklerin değer bazında oranı 2009 yılından itibaren artmaktadır ve 2009 yılında %47,05 olan pay, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %62,42 olmuştur. Denizyolu ihracatının artış gösteren payının tam tersi bir seyir karayolu ile taşınan ihracat yüklerinde gözlemlenmekte olup 2009 yılında toplam ihracat taşımalarında karayolunun %42,30 olan payı azalma eğilimi sonucunda 2018 yılında %28, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %28,59'dur. İncelenen dönemde havayolunun ihracat taşımaları içerisindeki payına yönelik herhangi bir eğilim tespit etmek mümkün olmamakla birlikte payı, 2011 yılında en düşük oran olan %6,42, ertesi yıl 2012'de en yüksek oran olan %14,40 arası değişim göstermektedir. Demiryolunun ihracat taşımalarında da yine en düşük payı aldığı ve incelenen dönem içerisinde en yüksek pay olan %0,93 gerçekleşen 2011 yılı dâhil tüm yıllar içerisinde ihracattaki payının %1'den az olduğu görülmektedir (www.utikad.org.tr).

İthalat ve ihracatta taşıma modlarının yıllara göre değer bazında yüzdesel payları Tablo 1.'de gösterilmiştir.

Tablo 1. İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2009	27,75	42,30	9,57	9,74	61,25	47,05	1,43	0,91
2010	26,75	40,88	9,54	6,84	62,16	51,41	1,55	0,88
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019 (3. Çeyrek)	19,01	28,59	15,33	8,41	64,87	62,42	0,80	0,58

Kaynak: UTİKAD, Lojistik Sektörü Raporu. 2019: 22.

2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan döneme yönelik Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının değer bazında payı diğer tüm taşıma modlarının payından düşüktür.

Tüm dünyada demiryolları ile taşınan yük oranı %7'dir; bu oran içerisinde Çin'in payı %28, ABD'nin payı %13 ve Rusya'nın payı ise %10'dur (TCDD). Türkiye'de gerek yurt içi gerekse yurt dışı taşımalarda, karayolu taşımacılığı yoğun olarak

kullanılmaktadır. Türkiye'nin taşıma modlarından bir diğerinin, karayolu ile birlikte, havayolu taşımacılığı olduğu söylenebilir.

Dünyada en fazla ülkeye ve en fazla noktaya uçan havayolu şirketi unvanını taşıyan milli bayrak taşıyıcı THY dış hatlarda 125 ülkede bulunan 267 havalimanına uçuş yapmaktadır (THY).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre, 2018 yıl sonu itibarı ile Türkiye'de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 11 havayolu şirketinin toplam 515 olan uçaklarının 486'sı yolcu, 29'u ise kargo uçağıdır. 29 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.194.450 kilogramdır 2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde havayolu taşımacılığının değer bazındaki payında artış gerçekleştiği görülmektedir;. Özellikle ihracat taşımalarında havayolu taşımacılığının yüzdesel payı ardışık yıllar içerisinde büyük değişiklikler göstermektedir. 2009 yılında ithalatta havayolu taşımacılığının payı %9,57 iken 2018 yılında %14,4'e yükselmiştir. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise bu oran %15,33'tür. 2009 yılında ihracatta havayolu taşımacılığının payı %9,74 olmuştur. İncelenen dönem içerisinde havayolu taşımacılığı %6,42 ilâ %14,4 arasında değişen paylara sahip iken 2018 yılı sonunda ihracatta havayolu taşımacılığının payı %8,25, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %8,41 olarak gerçekleşmiştir ([www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr)).

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizin ithalatına ve ihracatına konu büyük miktardaki yüklerin

taşınmasında karayolu ve demiryoluna kıyasla daha ekonomik bir taşıma modu olan denizyolu tercih edilmektedir. Tüm dünyada taşınan yüklerin hacim bazında %84, değer bazında %70'inin denizyolu ile taşınıyor oluşu ve son yarım yüzyılda denizyolu ile yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermiş oluşu, küresel denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koyar niteliktedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018, Ulaşan Erişen Türkiye 2018. S. 451).

2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu ile taşınan ithalat yükleri değer bazında büyük değişimler göstermemektedir. İthalatta 2009 yılında değer bazında %61,24 olan denizyolu payı, incelenen dönem içerisinde %60'larda seyrederek, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %64,86 oldu. Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu 2009 yılında %47,04 oranında paya sahip iken, 2018 yılında incelenen döneme ait en yüksek değer olan %63,31'e ulaştı. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise denizyolunun değer bazında ihracat taşımalarında payı %62,42 olarak gerçekleşti. 2015 yılı sonrası denizyolunda ithalat ve ihracat taşımalarının değer bazında payı birbirleri ile oransal olarak yakınlaşma eğilimi içerisindedir ([www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr)).

İthalat ve ihracatta taşıma modlarının yıllara göre ağırlık bazında yüzdesel payları Tablo 2.'de gösterilmiştir.

Tablo 2. İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Ağırlık Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2009	4,52	25,24	0,09	1,86	94,75	71,75	0,64	1,15
2010	5,10	24,32	0,09	0,74	94,07	74,01	0,74	0,93
2011	4,47	24,22	0,08	0,97	94,75	73,84	0,70	0,97
2012	3,98	22,54	0,06	0,99	95,38	75,83	0,59	0,63
2013	4,11	24,25	0,07	1,03	95,27	74,38	0,55	0,35
2014	3,89	24,04	0,07	1,12	95,60	74,41	0,45	0,42
2015	3,73	24,68	0,07	1,15	95,76	73,69	0,45	0,49
2016	3,72	24,49	0,06	0,81	95,78	74,19	0,43	0,52
2017	4,00	22,12	0,06	0,81	95,56	76,49	0,37	0,58
2018	4,05	20,44	0,05	0,83	95,48	78,25	0,42	0,48
2019 (3. Çeyrek)	3,89	18,54	0,05	0,85	95,53	80,15	0,53	0,47

Kaynak: UTİKAD, Lojistik Sektörü Raporu. 2019: 23.

Lojistik alanında gelişmeler Dünyada, Lojistik Performans Endeksi (LPI) ile ölçülmektedir. Dünya Bankası tarafından ülkelerin lojistik alanda

performanslarını ölçmek için oluşturulmuştur. Her ülkede bulunan lojistik sektöründeki işletmelerin çalışanlar ve yöneticilerine gruplandırılmış bir

takım sorunun sorulmasıyla ve alınan cevapların puanlarına göre değerlendirilerek ölçüm gerçekleştirilir ve sıralama yapılır. Uygulanan anket sonuçlarına göre ulaşılan ağırlıklı ortalamalar ülkelerin farklı 6 alandaki performanslarını göstermektedir. Bu alanlar; Uluslararası Taşımacılık, Lojistik Hizmet Kalitesi, Gümrükleme İşlemleri, Takip Edilebilirlik, Altyapı, Zamanında Teslim şeklindedir (Duran, G. ve Türkoğlu, M. 2019: 89).

Bölgesel politikalarda yaşanan köklü değişimler ise 2000'li yıllarla birlikte görülmektedir. Bu dönemde, AB'ye üyelik için gerekli olan uyum sürecinin başlayabilmesi adına bölgesel alanda da bir takım düzenlemeler yapılmıştır. Yapılan düzenlemelerin en temelinde İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) yer almaktadır (Keskin ve Sungur, 2010: 280).

Dünya çapında Türkiye Lojistik Sektörü performansına bakacak olursak: Dünya Bankası iki yılda bir olmak üzere Lojistik Performans Endeksi (LPI) hazırlamaktadır. Ülkelerin puan kartı gümrük, altyapı, uluslararası gönderiler, lojistik yeterlilik, takip ve izleme, zamanında teslimat olmak üzere 6

göstergeden oluşmaktadır. LPI ile Dünya Bankası, ülkelerin lojistik performanslarını (dünya, bölge ve aynı gelir grubu içinde) ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 3: Türkiye Lojistik Performans Endeksi (2012-2018)

Ülke	Yıl	LPI Sıralaması	LPI Puanı	Gümrük ?	Altyapı ?	Uluslararası gönderiler ?	Lojistik yeterlilik ?	İzleme ve izleme ?	Zamanındalık ?
Türkiye	2012	27	3.51	3.16	3.62	3.38	3.52	3.54	3.87
Türkiye	2014	30	3.50	3.23	3.53	3.18	3.64	3.77	3.68
Türkiye	2016	34	3.42	3.18	3.49	3.41	3.31	3.39	3.75
Türkiye	2010	39	3.22	2.82	3.08	3.15	3.23	3.09	3.94
Türkiye	2007	34	3.15	3.00	2.94	3.07	3.29	3.27	3.38
Türkiye	2018	47	3.15	2.71	3.21	3.06	3.05	3.23	3.63

Kaynak: The World Bank. 2018. Country Score Card: Turkey 2018.

Tablo 3'e göre, 2018 yılında Türkiye, Lojistik Performans Endeksinde 160 ülke arasında 3,15 değeri ile 47. sırada yer almaktadır. Türkiye, "Gümrük" kriterinde 2.71 puanla 58., "Altyapı" kriterinde 3.21 puanla 33. Sırada, "Uluslararası

Gönderiler" kriterinde 3.06 puanla 53., "Lojistik Yeterlilik" kriterinde 3.05 puanla 51, "Takip ve İzleme" kriterinde 3.23 puanla 42., "Zamanında Teslimat" da ise 3.63 puanla 44. sırada bulunmaktadır.

## 2. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK BÜYÜMEYE ETKİSİ

Kavramsal olarak ekonomik büyüme ülke üretiminin artması, mal ve hizmet üretiminde ileriye gitmesi, teknolojik yeniliklere ayak

LPI göstergeleri, pek çok ülke ile gümrüklerdeki hıza ve iş akışına ilişkin karşılaştırma yapma, sektördeki büyüme ve kaliteyi ölçme, uluslararası ticarete karşılaşılan lojistik sorunları azaltmak yönünde neler yapılabileceği konusunda bilgi verme imkânı sağlamaktadır. Ayrıca, Rekabet İçin Bağlanma: Küresel Ekonomide Dış Ticaret Lojistiği Raporu da yayımlanmaktadır. Ülkelerde ulaşım politikalarındaki karar alıcılar için, lojistik sektöründeki büyümeyi, iş yapmaya ilişkin kaliteyi ve hızı ölçmekte, ülkeler ve firmalar için gelecek stratejilerini oluşturmada, önemli bir değerlendirme aracı olmaktadır (The World Bank, 2018; TÜİK, Uluslararası Seçilmiş Göstergeler). Tablo 3'de yıllar itibari ile Türkiye Lojistik Performans Endeksi verilmiştir. Buna göre, 2018 yılında Türkiye, Lojistik Performans Endeksinde 160 ülke arasında 3,15 değeri ile 47. sırada yer almaktadır. Türkiye, "Gümrük" kriterinde 2.71 puanla 58., "Altyapı" kriterinde 3.21 puanla 33. Sırada, "Uluslararası Gönderiler" kriterinde 3.06 puanla 53., "Lojistik Yeterlilik" kriterinde 3.05 puanla 51, "Takip ve İzleme" kriterinde 3.23 puanla 42., "Zamanında Teslimat" da ise 3.63 puanla 44. sırada bulunmaktadır.

uydurması ve sonucunda milli hâsıla artışı sağlamasıdır (Ergun, 2013).

Ekonomik büyüme; üretim faktörlerinde (işgücü, tabii kaynaklar, sermaye, müteşebbis), görülen iyileşmeler ve mal ile hizmet üretiminde gözlenen sürekli artışlar olarak tanımlanır. Ekonomik büyüme reel Gayri Safi Milli Hâsıla (GSMH)'deki artıştır. Gayri safi milli hâsıla, bir ülkenin vatandaşları tarafından, belirli bir dönemde ülke sınırları içinde ve dışında üretilen mal ve hizmetlerin piyasa değeridir. Dışarıdan gelen faktör gelirleri ile dışarıya giden faktör gelirleri arasındaki farka net dış alem geliri denir. Dışarıdan gelen faktör gelirleri dışarıya giden faktör gelirlerinden fazla ise net dış alem geliri pozitif; az ise net dış

alem geliri negatif olur (Çelik, 2009: 3). Ekonomik büyüme, genelde milli gelirin zaman içindeki artışını ifade eder.

Milli Gelir bir yıl içerisinde üretilen mal ve hizmetlerin piyasa fiyatı ile parasal tutarıdır. Gayri Safi Milli Hâsıla, bir ülke ekonomisinde belirli bir sürede (bu süre genelde bir yıl olarak kabul edilir) üretilen mal ve hizmetlerin parasal ifadesidir. Gayri Safi Milli Hâsıla'dan dolayı vergiler (gümrük ve tekel vergileri, harçlar, bazı tüketim vergileri, vb.) düşüldükten sonra kalan net gelire ise Milli Gelir denir (Zengin, 2010: 118).

Ekonomilerin büyüklüğü GSYH sayesinde ölçülmektedir. GSYH büyümesi ekonomik büyüme olarak da adlandırılmaktadır. Nominal ve reel olmak üzere iki GSYH'den bahsedebiliriz. Nominal GSYH enflasyondan arındırılmamış olandır ve reel GSYH ise enflasyondan arındırılmış GSYH olarak adlandırılmaktadır. Ekonominin büyümesi GSYH büyümesine bağlıdır. Bir ekonomideki GSYH geçmiş yıla göre yükselmişse, o ekonomi büyüyor demektir.

Ekonomik büyümeyi sağlamanın birçok yolu olmakla beraber; çalışmamızda inceleme konusu olacak olan temel konu ekonomik büyüme ve lojistik faaliyetleri ilişkisi olacaktır. Lojistik faaliyetlerin, ekonomik kalkınma ve büyümede önemi giderek artmaktadır.

Lojistik, milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın artması sonucu işsizliğin azalması, moral ve motivasyonun artması, eğitim seviyesinin artması, jeo-politik ve jeo-stratejik önemin artması, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, siyasi güç ve liderlik, stratejik ortaklık, rol modeli ve model ortaklığı, gelir dağılımı adaleti, vergi gelirlerinin artması, rekabet gücünün artması, ekonomik büyüme ve kalkınma, dış ticaret

hacminin artması, yabancı sermaye artışı gibi pek çok alanda katkıda bulunmaktadır (Duran ve Türkoğlu, 2019: 89).

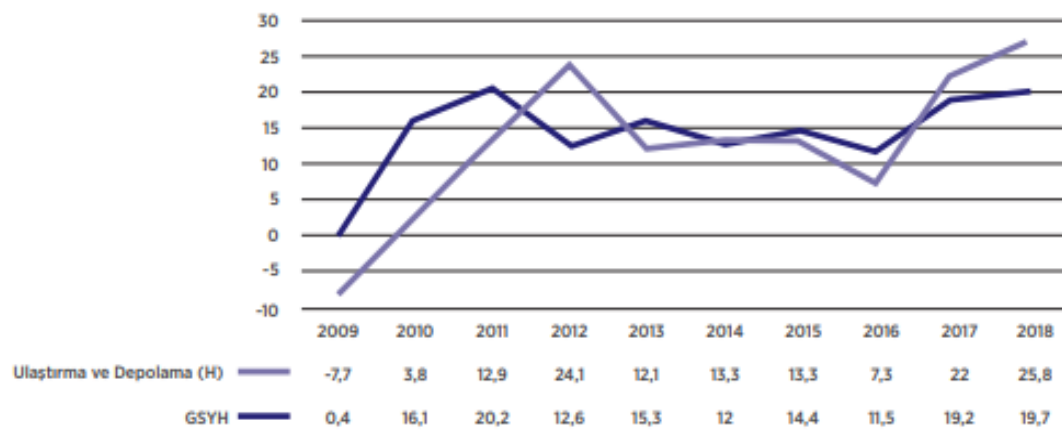
Lojistik faaliyetlerinin ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkileri vardır. Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını artırabilmelerinde dış ticaretin, özellikle de ihracatın önemi büyüktür. İhracat gelirleri ile birlikte gelen döviz ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkiye sahiptir. İhracatın ekonomik büyüme üzerinde pozitif etkileri ülke ekonomisi açısından önem arz etmektedir. Lojistik sektörü, ihracat ile döviz gelirleri de sağlamaktadır. Ülkeye giren dövizler de cari açığın kapatılması ve ülkenin büyümesi için önemli paya sahiptir.

Türkiye, Güneydoğu Avrupa ulaşım koridorları ucunda yer almaktadır ve limanları, demiryolları, karayolları ve havaalanları ile bu koridora entegre olabilme şansına sahiptir (Gözüaçık, 2013:75).

“Ulaştırma ve haberleşme sektörü Türkiye'nin Kamu Yatırım Programlarında en yüksek payı alan sektördür. Son 10 yıllık dönemde Ulaştırma ve Depolama (H) sektörünün yıllık bazda büyüme oranlarının GSYH büyüme seyri ile paralellik gösterdiği görülmekte olup 2012 yılında sektörün GSYH artışından çok daha fazla büyüdüğü gözlemlenmektedir. Lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda GSYH içerisindeki payının %11-13 arası olduğu kabul görmektedir. Bu oran içerisindeki %50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta olduğu, geri kalan %50'lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği düşünülmektedir.” (www.utikad.org.tr).

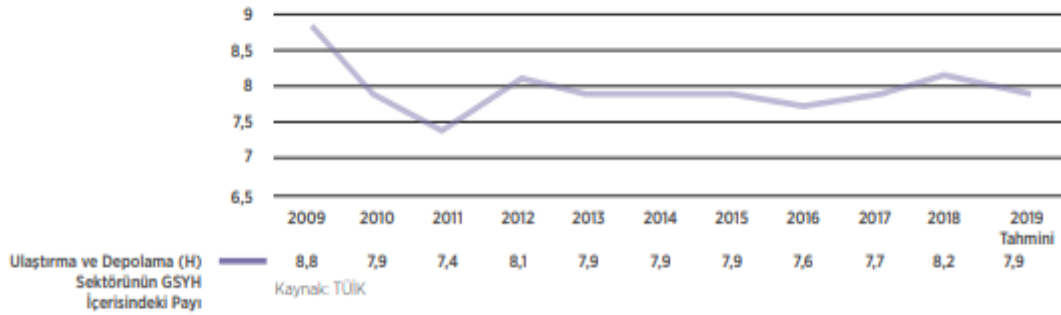
Ulaştırma ve depolama (H) sektörleri ve GSYH büyüme karşılaştırması Tablo 4.'de gösterilmiştir.

Tablo 4. Ulaştırma ve Depolama (H) Sektörleri ve GSYH Büyüme karşılaştırması



Kaynak: TÜİK; UTİKAD, Lojistik Sektörü Raporu. 2019: 18.

Tablo 5. Ulaştırma ve Depolama (H) Sektörünün ve GSYH İçerisindeki Payı



Kaynak: TÜİK; UTİKAD, Lojistik Sektörü Raporu. 2019: 18.

Ulaştırma ve depolama (H) sektörünün ve GSYH büyüme karşılaştırması Tablo 5.'de gösterilmiştir.

Küresel krizin etkileri sebebiyle bir önceki yıla göre 2009 yılında gösterdiği küçülme eğilimi haricinde son 10 yıllık dönemde Ulaştırma ve Depolama (H) sektörünün yıllık bazda büyüme oranlarının GSYH büyüme seyri ile paralellik gösterdiği görülmekte olup 2012 yılında sektörün GSYH artışından çok daha fazla büyüdüğü gözlemlenmektedir. Bu durum, uluslararası taşımacılık sektörünün GSYH'den bağımsız olarak büyüme seyrini koruyabildiğini kanıtlar niteliktedir. Lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda GSYH içerisindeki payının %11-13 arası olduğu kabul görmektedir. Bu oran içerisindeki %50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta olduğu, geri kalan %50'lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği düşünülmektedir ([www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr)).

Dijitalleşme ve Endüstri 4.0, lojistik sektörünün gündeminde çok yeni yer almaya başlayan kavramlardır. Otomasyon ve robot teknolojileri ile verimliliği artıracak ve azımsanmayacak bir oranda hizmet hızı, kalite ve karlılık artacaktır.

### 3. SONUÇ

Lojistik faaliyetlerinin; Ödemeler dengesine etkisi, gelir etkisi, yurtiçinde ithalat etkisi, işgücü çarpanı etkisi, ihracat ve gelir dağılımını düzenleyici etkisi, istihdam artışı ve yeni iş olanakları yaratması, ekonomik gelişme ve döviz geliri yaratması, küçük ölçekli işletmelerin geliştirilmesi, hayat standardının ve kalitesinin yükseltilmesi gibi olumlu ekonomik etkileri vardır.

Son yıllarda dış ticaret işlemleri lojistiğin önemini arttırmıştır. Lojistik faaliyetlerin, ekonomik kalkınma ve büyümede önemi giderek artmaktadır. Lojistik faaliyetlerinin ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkileri vardır. Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını artırabilmelerinde dış ticaretin, özellikle de ihracatın önemi büyüktür.

Lojistik sektörünün gelişmesi yeni istihdam alanı sağlaması ve böylelikle gelir oluşturması, doğrudan yatırımların olumlu etkilenmesi, ticaret hacminin artması ülke ekonomisine katkı sağlayarak ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Ekonominin büyümesi lojistik sektörünün gelişmesine neden olmaktadır

Lojistik sistemin doğru işleminde ve gelişiminde alt yapı giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Öncelikle limanların, demiryollarının ve karayollarının alt yapılarının gelişmişliğiyle lojistik hizmetler etkinleşebilmektedir. Ülkelerin ekonomik büyümelerini artırmak için lojistik altyapıya yönelik yatırımları canlandırmaya çalışmalıdırlar.

Lojistik faaliyetlerinde esneklik, hız, öngörülebilirlik, güvenlik, kalite, ölçek ekonomisi ve yenilikçilik gibi hizmet düzeyi parametreleri iyileştirilmelidir. Lojistik sektörü, üniversite-sanayi iş birliğinde projeler gerçekleştirmelidir.

### KAYNAKÇA

- Afatoğlu, A. (2013). "Lojistiğin 2013 Atılımı", *Turkishtime*, Mayıs 1-25
- Çelik, K. (2009), *Makro İktisada Giriş*, 2. Baskı. Murathan Yayınevi. Trabzon.
- Duran, G. ve Türkoğlu, M. (2019). Lojistik Sektörünün Önemi Ve Bölgesel Kalkınmaya Katkıları. *Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Uygulamalı Sosyal Bilimler ve Güzel Sanatlar Dergisi (SOSGÜZ)*, Yıl: 2019, Cilt: 1, Sayı: 2, ss.:86-97.
- Ergun, T. (2013). *Makroekonomiye Giriş*. Ankara: Detay Yayıncılık.

- Gözüaçık, G. (2013). "Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış", Keskin, H. ve Sungur, O. (2010) "Bölgesel Politika Ekseninde Yaşanan Dönüşüm: Türkiye'de Kalkınma Planlarında Bölgesel Politikaların Değişimi". SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 21, 271-293.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018, Ulaşan Erişen Türkiye 2018. S. 451.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019, Demiryolu Sektör Raporu. S. 29-30.
- Türk Hava Yolları, 2019, Uçuş Ağı Raporu.
- Zengin, B. (2010), Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisine Reel ve Moneter Etkileri, Akademik İncelemeler Dergisi Cilt:5 Sayı:1.
- İnternet Kaynakları
- Erkan, B. (2014). Türkiye'de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücü. ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM - UHAD) ASSAM International Refereed Journal. Sayı: 1. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/371675> (E.T: 15.01.2020).
- Yalçın, A. ve Yalçın, S. (2013). Sürdürülebilir Yerel Kalkınma İçin Cittaslow Hareketi Bir Model Olabilir Mi? Ekovitrin, Kasım, 74-76.
- Sosyal Ve Beşeri Bilimler Dergisi Cilt 5, No 1, 2013 ISSN: 1309-8012 (Online). <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/sobiadsbd/article/view/5000137104/5000126074> (E.T.: 24.07.2018). [www.logisticsworld.com](http://www.logisticsworld.com) (E.T.: 24.02.2020).
- [www.cscmp.org](http://www.cscmp.org) (E.T: 02.02.2020).
- UTİKAD, (2019). LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU 2019. (E.T.:18.06.2020). <https://www.utikad.org.tr/Images/Duyuru/09012020utikadsektorraporu949343.pdf>
- TCDD, <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr>
- The World Bank. 2018. Country Score Card: Turkey 2018. <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/TUR/2018#chartarea> (E.T: 09.09.2020).
- TÜİK. Uluslararası Seçilmiş Göstergeler, Lojistik Performans Endeksi. <https://biruni.tuik.gov.tr/secilmisgostergeler/metaVeriEkle.do?durum=metaGetir&menuNo=112> (E.T: 09.09.2020).