

Stratejik Planlama Kapsamında Türkiye'de Lojistik ve Havayolu Lojistiği

Hakan Ömer TUNCA¹

¹Dr., Atılım Üniversitesi Havacılık Yönetimi Bölümü Misafir Öğretim Üyesi, hotunca@hotmail.com

Geliş Tarihi/Received: 17.07.2022

Kabul Tarihi/Accepted: 11.08.2022

e-Yayın/e-Printed: 28.08.2022

DOI: 10.52995/jass.1144700

ORCID: 0000-0002-1180-2549

ÖZET

Bir ülkenin veya organizasyonun gelecekte nerede olmak istediğini ifade eden vizyonu çerçevesinde ve varoluş misyonu doğrultusunda amaçlarını, kaynaklarını, yol haritasını, teknik ve taktiklerini metodolojik, uzun vadeli ve ufak adımlardan başlayarak üst düzey kararlara kadar giden seviyede planlamasına stratejik planlama denmektedir. Lojistik ise, günümüzde en son teknoloji ve globalleşme göz önüne alınarak kapsamlı bir şekilde değerlendirildiğinde bir mal veya hizmetin elde edilmesinden başlayarak, ömür devri boyunca karşılaşılabilecek tüm faaliyetleri de içerecek şekilde satılması veya elden çıkarılmasının da ötesindeki tüm uygulamaların sistematik olarak planlanması ve icra edilmesi olarak tanımlanabilir. Ülkeler lojistik kabiliyetleri ve performanslarını da dikkate alarak doğru gelecek öngörülerini ile etkili bir stratejik planlama yapar ve yaptıkları plana uygun hareket ederlerse ekonomik olarak güçlü ve gelişmiş bir ülke haline gelerek muadillerine karşı avantaj sağlayabilirler. Lojistiğin içerisinde son yıllarda hacmi ve etkinliği giderek artan havayolu lojistiği de elde edilebilecek avantaja katkıda bulunabilir. Bu çalışmada dünyada ve Türkiye'de Lojistiğin stratejik planlama kapsamında karşılaştırması yapılarak Türkiye'deki havayolu lojistiğinin katkısı araştırılmıştır. Araştırmada literatürde yer alan dünya bankası gibi saygın uluslararası örgütlerin resmi raporları ile başta T.C. Cumhurbaşkanlığı ve Türkiye Kalkınma Bakanlığı olmak üzere diğer ülkelerin resmi verileri kullanılmıştır. Sonuç olarak; lojistiğin basit bir maliyetten ziyade stratejik planlama gerektiren bir faktör olduğunun anlaşıldığı, gelecekte ülkeler için daha da önemli bir yere sahip olacağı, lojistik ağın globalleşmesi ile bilgi sistem teknolojilerindeki muazzam gelişme ile özellikle havayolu lojistiğinin genel içerisinde payının artacağını lojistiğin yeni as elemanı olacağı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Stratejik planlama, lojistik, havayolu lojistiği.

Logistics and Airline Logistics in Turkey within the Scope of Strategic Planning

ABSTRACT

Strategic planning is the methodological, long-term planning starting from small steps to high-level decisions of a country or an organization's goals, resources, roadmap, techniques and tactics in line with its vision where it wants to be in the future and its mission. Logistics when evaluated comprehensively, considering the latest technology and globalization, on the other hand, can be defined as the systematic planning, starting from the acquisition of a good or service, including all activities that may be encountered throughout its life cycle, and execution of all activities beyond the sale or disposal of a good or service. Countries making an effective strategic planning with correct future predictions, taking into account their logistics capabilities and performance, and acting according to the plan, can become an economically powerful, developed country and gain an advantage over their counterparts. Airline logistics, which has been increasing in volume and efficiency in recent years, can also contribute to this advantage. In this study, the contribution of airline logistics in Turkey was investigated by comparing logistics in the world and Turkey within the scope of strategic planning. In the research, the official reports of international organizations such as the World Bank, especially Turkish Presidency and the Ministry of Development along with the official data of other countries were used. As a result, the research shows that logistics is a factor that requires strategic planning rather than a simple cost, it will have an even more important place for countries in the future, with the contribution of the globalization of the logistics network and the tremendous development in information system technologies, particularly the share of airline logistics will increase and logistics will be the new assistant element.

Keywords: Strategic planning, logistics, airline logistics.

1. GİRİŞ

Son zamanların moda ve yeni gibi görünen kavramlarından biri olan lojistik; askeri literatürde uzun bir geçmişten günümüze değin yer almış, ülkelerin ekonomileri, firmaların kar getirici işleri ve kişilerin finansal faaliyetleri kapsamında eskiden sadece nakliye anlayışını ifade ederken artık çok daha geniş bir bağlama geçmiştir. İş dünyasında lojistik, organizasyon ve kaynaklarının eşgüdümlü faaliyet gösterme yeteneği olarak kurumsal başarının önemli bir bileşeni olarak değerlendirilmektedir (Karataş, 2017: 2). Globalleşme ülkelerarası ticaret hacminin artmasına neden olurken ülkelerin lojistik kapasitelerini çoğaltmalarını zorunlu kılmış, lojistik sektöründeki gelişmeler üretimi, dağıtımı ve pazarlamayı kolaylaştırdıkça, ülkelerin bu alandaki yatırımları küresel ticarete önemli bir yer kaplamaya başlamıştır (Hayaloğlu, 2015: 523-525).

Tanımlamalarına bakmak istenirse lojistik; malların, kişilerin ve bilginin akışının optimizasyonu ya da mal ve hizmetlerin uygun yere, uygun şekilde ve en kısa sürede hareketi olarak ifade edilebilir.

İlk başlarda sadece operasyonel bir fonksiyon olarak ele alınan lojistiğin, sonraları endüstri devrimi sayesinde su ve buhar gücüyle çalışan makinelerin icadı, elektrikli makinelerin bulunması ve otomasyon, bilgi teknolojilerindeki ilerlemeler, internetin hayatın her alanına girmesi, nesnelerin interneti, yapay zeka, blok zincirlerin keşfi ile tedarik zinciri ve lojistik yönetimi isimlerine dönüşmeye başladığı, satın alma, nakliye, sigorta, gümrük, depolama, sipariş izleme, tedarikçi, envanter yönetimi, talep tahminleri, lojistik bilgi sistemi, iade işlemleri, yedek parça desteği, dağıtım, üretime malzeme verme, katma değerli işlemler, araç optimizasyonu, rota planlaması ve sevkiyat gibi pek çok faaliyet ile eş anlamlı ele alındığı görülmektedir (Akış, 2016: 3).

Lojistik sektörde yer alan uluslararası organizasyonlardan Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés- International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) ve Avrupa Birliği kapsamında bir birlik olan European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT)'ın uzlaşmaya vardığı tanıma göre ise lojistik, Taşıma İşleri Organizatörleri ilave Lojistik faaliyetler, taşımanın ilk başlangıçtan en son kutulanıp sarılıp paketlenip dağıtılması kadar geçen süreçte yaşanan tüm işlemlerle danışmanlığı da kapsayacak şekilde her türlü işlevsel ve belgesel resmi isteklerin de yapıldığı çoğunlukla ardı ardına icra edilen birçok iştir (Utikad, 2022; FIATA, 2022).

Diğer bir tanımlamada lojistiğin, planlı ve eş güdümlü şekilde söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilmesini amaçlayan bir yaklaşım gerektirdiği, lojistik hizmetlerin tedarik zinciri içindeki tüm lojistik faaliyetlerin tek bir sorumlu firmada toplanmasını sağlayarak firmaların ana faaliyetlerine odaklanmalarını desteklediği, bu sayede işletmelerin yüksek maliyetli bir lojistik altyapısı oluşturmak yerine hem sahip oldukları daha ziyade üretime ayıracakları kaynak miktarını artırabilmelerine hem de depolama ve ilişkili güvenlik ihtiyaçları gibi ekstra yüklerini azaltmalarına olanak sağladığı, sonuç olarak lojistik alanını ortaya çıkaran faktörlerin de işletmelerin tedarik zinciri faaliyetlerini dış kaynak kullanımıyla gerçekleştirerek ana işleri olan üretime odaklanmalarını sağladığı vurgulanmaktadır (Babacan, 2003: 9-10).

Diğer bir uluslararası kurum olan Tedarik Zinciri Yönetimi Uzmanları Konseyi (CSCMP) (2012) lojistik yönetimini, “malların, hizmetlerin ve müşterilerin ihtiyaç duyduğu nesnelere sağlamak için başlangıçtan harcanma veya servis sağlama noktası arasındaki tüm bilgilerin etkin ve verimli öne ve geriye hareketini, depolanmasını planlayan, uygulayan ve kontrol eden faaliyetlerin tümünün bir parçası” olarak tanımlamıştır (Von der Gracht ve Darkow, 2013, 407).

Rekabeti son derece artıran ve artırmaya devam edecek olan küreselleşme, devletlerin yatırım, ekonomik büyüme ve altyapı geliştirmesine yönlendirirken şirketlerin de küresel alanlara odaklanmalarını ve planlı hareket etmeleri gerektiğini sağlamaktadır. Bundan dolayı artık şirketler, pazarlara girmelerini ve getirileri artırmalarını sağlamak için lojistiği temel bir iş aracı olarak kullanmaktadırlar. İlave olarak, üretim yerleri, dağıtım kanalları, tedarikçi sayısı ve bilgi sistemleri açısından mevcut rekabet sistemiyle başa çıkabilmek için bölgesel tedarik zincirlerini oluşturmaktadırlar. Bu, taşıma paketi farklılaşmadan en az iki değişik taşımacılık modunun kullanılmasına doğru evrim, tedarikçilerin endüstri yapısı açısından akılcı ve dış kaynak kullanımında bir artış anlamına gelmektedir (Powell, 2001: 1; Utikad, 2022; FIATA, 2022). Yeni akılcı yaklaşım devletlerin ve firmaların performans artırıcı değişiklikleri etkin bir şekilde yönetmek için birlikte çalışmasını gerektirmektedir. Birlikte çalışma lojistik uygulamaları, entegre altyapı ve politika geliştirme, engellerin kaldırılması, bilgi teknolojisi ve iletişimi, yabancı yatırımın faydalarını en üst düzeye çıkarma ve değişimi yönetmeyi içerecek şekilde tasarlanmaktadır. Başka bir ifade ile lojistik sistem altyapı, performans, bilgi sistemi ve insan kaynakları, iş ve politik çevre unsurlarından oluşan süreçlerin eşgüdümlü olarak yönetilmesini ifade etmektedir (Bookbinder, 2003: 42).

Lojistik, modern üretim ve dağıtım sistemlerinin bir ana bileşeni olarak doğru ve zamanında yapılan eşgüdümlü faaliyetler sayesinde ülkelerin makro ekonomik gelişmelerine önemli katkıda bulunur. Öyle ki tüm lojistik maliyetlerin, gelişmiş ülkelerde GSMH'nin yaklaşık % 10'unu, daha az gelişmiş ülkelerde ise daha fazlasını temsil ettiği ifade edilmektedir (Savy, 2016: 413). Ulaştırma ve bu sektörde yer alan hizmetler, yerel yönetimlerden merkezi hükümetlere, Avrupa Birliği (AB)'ne ve Uluslararası Denizcilik Örgütü veya Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü gibi uluslararası kuruluşlara kadar yayılmış ve devletlerin öncelik verdiği konuların başında

gelmeye başlamıştır. Bu mihvalde bakıldığında dünya üzerindeki hemen hemen her devlette bir ulaştırma bakanı ve bakana bağlı bir teşkilat bulunmaktadır. O kadar ki lojistiğin ana unsuru olarak kabul edilebilecek ulaşım, AB'nin temelini oluşturan 1957 Roma Antlaşması'nda da tarımla beraber iki ortak politika olarak yer almaktadır.

Stratejik planlama; bugünden başlayarak yarını hatta geleceği planlamayı ifade eder. Geleceğin belirsiz ortamındaki riskleri karşılayacak ve üstesinden gelebilecek kararları veya yönetim şekillerini seçmek demektir. Stratejik Yönetimin bir parçası olarak ele alınabilecek planlama uzun dönemde aynı sektördeki organizasyonlar ile ülkelerin yarışabilir olmasını, devamlılığı ve beklentinin bile üstünde bir karlılığı etkin bir şekilde yapabilmeyi ifade eder. Stratejik lojistik planlamada tedarik zinciri içerisinde bulunan her aşama taleplerin tahmin edilmesinden itibaren en son noktaya kadar titiz ve ayrıntılı planlanmakta ve seçenekler ortaya konmaktadır (Wolff ve Yıldız, 2018: 188-190).

Yukarıdaki tanımlamaları yapılan lojistik ve stratejik planlama kavramları birlikte değerlendirildiğinde lojistiğin artık geleneksel olarak sadece ulaştırma veya taşımacılık olarak algılanmadığı, tedarik zinciri yönetimi, lojistik yönetimi ve hatta yeni kavramlar ile lojistik faaliyetlerin doğru ve etkili bir şekilde stratejik olarak planlanması, ülkeler veya organizasyonlar için hem maliyet hem de verimlilik avantajları elde etmenin önemli bir yolu olduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda bu makalede lojistiğin ülkelerin veya şirketlerin gelişmesinde aktif rol alarak ticaretin vazgeçilmez unsuru haline gelip gelmediği, lojistikteki gelişmelerin, büyüme ve gelişme açısından avantaj sağlayıp sağlamadığı, lojistiğin içerisinde pay sahibi olan özellikle havayolu lojistiğinin katkısı Türkiye ile seçili ülkelerin karşılaştırılması vasıtasıyla araştırılacaktır. Önce dünyada ve Türkiye'de lojistiğin stratejik planlaması daha sonra havayolu lojistiğinin durumu tartışılarak araştırmanın ana sorusuna ulaşılabacaktır.

2. LİTERATÜR

Araştırmanın bu bölümünde öncelikle dünyada ve Türkiye'de stratejik planlama kapsamında lojistiğin yeri sonra havayolu lojistiği konusu Dünya Bankası gibi saygın uluslararası örgütlerin resmi raporları ile başta T.C. Cumhurbaşkanlığı ve

Türkiye Kalkınma Bakanlığı olmak üzere bazı seçili ülkelerin resmi verileri dikkate alınarak konulardaki literatür ve arkasından bulgulara yer verilecektir.

2.1. Dünyada ve Türkiye’de Stratejik Planlama Kapsamında Lojistik

Global lojistiğin hacmi tam olarak tespit etmek mümkün olmakla beraber Shepherd'in (2011: 11) 45 ülkede yaptığı araştırma ve inceleme, lojistiğin GSMH’da hemen hemen % 5’i kapladığını ve % 2 ila % 12 aralığında bir değerde olduğunu ortaya koymuştur. 2000’li yıllardan günümüze değin ticaretin hacminin tahminlerin üstünde yükselişi paralelinde lojistiğin hatırı sayılır sayıda devlette milli üretim ve alım-satım faaliyetlerinin kuvvetlenmesine ve devletlerin uluslararası pazarlarda boy göstermesinde rolü olduğu gözlemlenmiştir (Gani, 2017: 285).

Dünya Bankası ekonomideki değişimleri ve yeni trendleri takip ederken ulusal ve uluslararası seviyede lojistiğin önemini fark etmiş, ekonomide lojistik sektörü kritik bir alan olarak belirleyerek siyasetçilere, yöneticilere, politika üreticilere ve son olarak firmalara yol göstermek ve rekabete pozitif katkı sağlamak maksadıyla bilimsel nitelikte, tarafsız ve verilere dayalı bir araştırma yapmaya başlamıştır. Ülkelere ait veri elde etmedeki zorluklar ve ticaret ile lojistiğin ekonomilerde birçok alana dokunuyor oluşundan kaynaklı performans ölçmenin güçlüğü nedeniyle belirli aralıklarla yapılan bu araştırma 2007 yılından itibaren Lojistik Performans Endeksi (LPE)- Logistics Performance Index adıyla 2007, 2010, 2012, 2014 ve 2016 yıllarında rapor olarak yayınlanmıştır. Bu endekste 160 ülke bir sayısal değer olarak sıralanmıştır. Ülkelerin aldığı değerler en düşük LPE 1 ile en yüksek LPE 5 arasında ölçülmektedir. Genel olarak üretilen bu değer, ülkeler için hesap edilen altı alt boyutun ağırlıklı ortalamasından meydana gelmektedir. Gümrükleme sürecinin etkinliği, ticaret ve ulaşım ile ilgili altyapının kalitesi, sevkiyatları izleme ve takip etme yeteneği, rekabetçi fiyatlara sahip sevkiyatları düzenleme kolaylığı, lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi, gönderilerin planlanan veya beklenen süre içinde alıcıya ulaşma sıklığı alt boyutları oluşturan parametrelerdir (LPE, 2018). LPE, yerinde ticaret lojistiği performansını hesaplayarak devletlerin yöneticilerinin, politika/plan üreten stratejistlerin ve serbest piyasada bulunan tüm firma/şahısların, ülkelerarası/ülke içi ticaretteki lojistiğin ayrıntılarını incelemelerine ve yaşayabilecekleri güçlükleri tespit edebilmelerine yardımcı olabilecek bir araç haline gelmiştir. Mevcut LPI verileri,

dünya çapında ticaret lojistiğinin önündeki engelleri daha iyi anlamak ve politika oluşturma ve iş kararlarını bilgilendirmek için güncellenmiş bir referans sağlamaktadır.

Bugüne kadar yayınlanmış LPE raporlarında 1 ile 5 arasında yer alan ülke endeksleri; ülkelerin kendilerine coğrafi bölge içerisinde kaçınıcı olduklarını, bölge ortalamalarının neresinde olduklarını ve sıralamada nerede olduklarını gösterdiği gibi ülkelerin gelirlerine göre de yüksek gelirli, orta gelirli ve düşük gelirli kategorilerde kendilerini değerlendirmelerine yardımcı olurken, uluslararası endekste de tüm ülkeler içerisinde ilk on, ortalama ile alt 10 kategorilerinde ve son olarak ortalamanın neresinde olduklarını görmelerinde fayda sağlamaktadır. Dünya Bankasının en son yayınlanan endeks raporuna göre özetlenecek olursa; en iyi performans gösterenden 30 ülkenin 24'ünün OECD üyesi olduğu, en iyi 10 performans gösteren ülkenin Japonya ve Singapur ile Avrupa'daki yüksek gelirli ülkelerin olduğu, son birkaç yılda nispeten değişmeden kaldıkları ve sıralamada en alttaki 10 ülkenin Afganistan, Angola, Burundi ve Nijer gibi, çoğunlukla düşük gelirli ve düşük orta gelirli ülkelerden oluştuğu, bunların ya silahlı çatışmalardan, doğal afetlerden, siyasi huzursuzluklardan etkilenen kırılgan ekonomiler ya da coğrafi olarak küresel tedarik zincirlerine bağlanmada güçlük çeken küçük ölçekli ekonomileri olan ülkeler olduğu tespit edilmiştir. Yüksek gelirli ülke LPE puanları ortalamalarına bakıldığında düşük gelire sahip ülkelerin yüzde 48 daha geride olduğu görülmüştür. Alt-orta gelir grubu ülkeleri arasında Hindistan ve Endonezya gibi büyük ekonomiler ile Vietnam ve Fildişi Sahili gibi gelişmekte olan ekonomiler en iyi performans gösterenler olarak öne çıkmaktadır. Bunun nedeni bu ülkelerin ya denize erişime sahip olması ya da büyük ulaşım merkezlerine yakınlığıdır. 2018 endeksinde diğer bir tespit ise daha fazla ülkenin siber güvenlik tehditlerini lojistik için bir risk olarak algılaması olarak göze çarpmaktadır. Ancak, konuda yüksek gelirli ülkelerin %78'inin hazırlıklarını artırdığı, düşük gelirli ülkelerin sadece %26'sı bunu yaptığı görülmektedir. Enerjiyle ilgili tüm CO2 emisyonlarının %23'ünün ulaşımına atfedilebileceği göz önüne alındığında, lojistiğin çevresel sürdürülebilirliği yükselen önemli bir trend olduğu ifade edilmiştir. Lojistikte güçlü performans gösteren ülkelerin, çevre dostu nakliye seçenekleri aradıkları, arayanların LPE'de performans gösterenlerin en üst beşte birlik diliminde, genellikle veya neredeyse her zaman çevre dostu nakliye seçenekleri isteyen

nakliyecilerin %28 oranında olduğu, ancak bu oranın alt beşte birlik dilimde yer alan ülkelerde %5'e düştüğü söylenmektedir. Lojistik performansın, büyük ölçüde güvenilir tedarik zincirlerine ve tüccarlar için öngörülebilir hizmet sunumuna dayandığı, küresel tedarik zincirlerinin giderek daha karmaşık hale geldiği, hem özel sektörde hem de kamu sektöründe etkin yönetim ve bilgi teknolojisi çözümleri, yüksek kaliteli lojistik araçları ile bu karmaşıklığın üstesinden gelinebileceği rapor edilmiştir. Ulusal rekabet gücünün, günümüzün küresel iş ortamında lojistiği yönetme yeteneğine bağlı olduğu, politika yapıcılarının ve özel paydaşlardan kapsamlı planlara, reformlara ve uzun vadeli taahhütlere her zamankinden daha fazla yer vererek rekabetçi olunabileceği vurgulanmıştır (LPE, 2018).

Stratejik planlama kapsamında ülkelerin artık lojistiği ekonominin vazgeçilmez bir bölümü olarak kabul ettikleri, politik bir yaklaşım sergiledikleri, teşkilatlarına dahil ettikleri ve bir plan dâhilinde politika ürettikleri gözlenmektedir. LPE'de en iyi performans gösteren ilk on ülkeden Almanya, Hollanda ve İngiltere örnekleri, Türkiye ile jeostratejik yapısı itibarı ile benzer özellikleri olan, orta gelirli üstü grubunda yer alan, kıyı ülkesi konumunda ve lojistik üssü potansiyeli yüksek olan Yunanistan, İtalya, İspanya, Fransa, Fas, Çin örnekleri lojistik stratejileri yer alçak şekilde aşağıda değerlendirilmiştir (Savy, 2016: 413-417):

Almanya, 2018 LPE'de 4.20 puan ile birinci sırada olmakla beraber Avrupa'nın endüstriyel ve ticari lideri konumundadır. Ülkede kurulu yük taşımacılığı ve lojistik sistem ile dünyanın en büyük altı lojistik firması sayılan özel sektörlerinin devletin eşgüdümünü sayesinde bu yeri elde etmiştir. 2010 yılından itibaren bu eşgüdümü sağlamak için girişimde bulunmaktadır. Bu girişimin ürünü olan stratejik bir Yük Taşımacılığı ve Lojistik Ana Planından sonra Almanya, Yük Taşımacılığı ve Lojistik Eylem Planı - Lojistik Girişimi (Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur) uygulaması kabul edilmiş ve (a) Almanya'yı bir lojistik merkez olarak güçlendirmek, (b) tüm ulaştırma türlerinin verimliliğini artırmak, (c) ulaştırma altyapısını optimum bir şekilde birbirine bağlayarak tüm ulaştırma seçeneklerinin güçlerinden yararlanmak, (ç) ulaşımın büyümesinin çevre koruma ve iklim değişikliğinin azaltılması ile uyumluluğunu teşvik etmek ve (d) yük taşımacılığı

endüstrisinde iyi çalışma ve eğitim koşullarını desteklemek temel hedefleri ortaya koymuştur.

2018 LPE'de 3.20 puan ile 42'nci sırada olan Yunanistan, beraber Dünya Bankası uzmanlığından yararlanarak 2013'te bir strateji ortaya koymuştur (Greek Logistics, 2013: 11-12). Bu strateji Almanya'da olduğu gibi devlet ve özel sektör arasında sonuca giden bir yöntem belirlenirken basit işlemleri esas alan, eşgüdümüne ağırlık veren ulusal ve uluslararası güçlü ve yaygınlaşacak bir lojistik yaratma amacını taşımaktadır.

İtalya, 2018 LPE'de 3.74 puan ile 19'uncu sırada yer almaktadır. Alp dağlarının geçişini de kapsayacak şekilde 2001 yılında Piano Generale dei Trasporti e della Logistica isimli bir Ana Plan ile lojistik ve ulaştırmayı ortak bir çatıda toplamıştır (Logistica, 2010). Bu planın güncel halinde her türlü ulaştırma ve nakliye bütünlük olarak düşünülerek havayolu taşımacılığı da olmak üzere bir platform vasıtasıyla izlenebilecek, ölçülebilecek şekilde kurgulanmıştır.

2018 LPE'de 4.02 puan ile altıncı sırada bulunan Hollanda'da, lojistik geleneksel olarak ülke gelişimi ve ekonomik kalkınma için önceliklendirilmektedir. Devlet ile işbirliği içerisinde olan özel sektörde sadece lojistik işi yapan güçlü ve büyük firmalar bulunmaktadır. Sistemik işlemler lojistiğin her alanında ve hatta tedarik zincirinin her safhasında bilgi teknolojilerinin yardımı ile etkin olarak yürütülmeye gayret gösterilmektedir.

İspanya, 2018 LPE'de 3.93 puan ile 17'nci sıradaki yerini uzun dönemli Estrategia Logistica de España isimli stratejik planlamalarında (Estrategia Logistica de España, 2013) lojistik ve ulaştırma arz talepleri hakkında SWOT analizi yaparak elde etmiş görülmektedir.

İngiltere, 2018 LPE'de 3.99 puan ile dokuzuncu sıradaki yerini lojistik sektör içerisinde bulunan her sınıfın karşılaştığı zorlukları ve engelleri ortadan kaldıracak tedbirleri almak suretiyle elde etmiş görüntüsü vermektedir. Bu yaklaşımın ana amacı devletin hükümetiyle lojistiğin hangi safhasında ne kadar başarılı olduğundan haberdar olması ve aksayan yerlerde derhal müdahale edebilmesi ve lojistik alanında ülkeyi ileri getirebilecek politika adımlarını atmaktır (The Logistics Growth Review, 2011).

2018 LPE'de 3.84 puan ile 16'ncı sıradaki Fransa, Avrupa'daki benzerleri gibi bilimsel metodolojileri kullanarak bir planlama yapmıştır. Planlamayı yaparken önce parlamento girişimi ile 2015'de bilimsel bir komite ile bir konferans icra etmiş, elde edilen sonuçlara göre tarihinde ilk kez 2025 yılını kapsayacak şekilde adı France Logistique 2025 olan bir Fransa Stratejik Lojistik Planı ortaya çıkarmıştır. Lojistikte insan gücü rekabeti yaratacak, uygun eğitimin verilip verilmediğinin kontrolünü yapacak, kırsalda da konunun öncelikli olarak yer alıp almadığını takip edecek, teknoloji yönetimini yönlendirecek bir komite teşkilatlandırmıştır (La Logistique en France, 2015).

Fas, 2018 LPE'de 2.54 puan ile 109'uncu sraya yükselmesini, daha önceki yıllarda kullandığı yaklaşımı değiştirerek ülkenin gelişmesine katkı sağlayacak şekilde gerekli kılarak elde etmiştir. Fas öncelikle 2010 yılında Lojistik Geliştirme Ajansı isimli bir organizasyon kurmuş, hükümetin lojistik bakanı ile ulusal bir strateji gerçekleştirmiştir. Bu milli strateji, altyapı, tesislerin yerleri ve bunlar arasındaki ağırları takip edip gelişmesini de ihtiva etmektedir (Stratégie Nationale de Développement de la Compétitivité Logistique, 2010).

2018 LPE'de 3.61 puan ile 26'ncı sıradaki Çin, hükümetle ilintili Lojistik ve Satın Alma Federasyonu gibi ulusal lojistik organları olan birçok ülkeden biridir. Bu teşkilatlar, lojistiğin kesişen doğasının ele alınmasına, ortak stratejiler belirlenmesine, sektörler arasında tutarlılığın sağlanmasına ve diğer kurumlar tarafından geçilmeyen boşlukların ele alınmasına yardımcı olmaktadır. Çin'in sahip olduğu geniş topraklarda yurt içinde yer alan küçük çapta pazarları ve bunlara ait özel küçük lojistik ağırları olmakla beraber uluslararası yetenekleri de bulunmaktadır. Uzun yıllardan beri bu konuda planlamalar üreten, hazırlayan ve uygulayan Çin, lojistikte modernlik, verimlilik, etkinlik ve gelişmeye öncelik vererek tüm ülke çapında organizasyon ile hedeflerine ulaşmayı amaçlamaktadır.

Örneklerde incelendiği üzere lojistik, ülkelerin ticarete ve ekonomik gelişimlerinde büyük bir yer tutmaktadır. Birçok ülke konuda rekabet ortamından uzaklaşmamak ve kendine yer edinmek için stratejik planlar ve bu planları takip, kontrol ve uygulamasını yapan devlet veya özel organizasyonlar oluşturmaktadır. Gelişen ve değişen dünyaya ayak uydurmaya çalışmaktadır. Gelecekte iletişim teknolojisi, gen teknolojisi ve lojistiğin en çok gelişmesi beklenen üç sektör olduğu

belirtilmiştir (Başkol, 2010: 48). Halihazırda dünyada ABD ve Avrupa kıtalarının % 50'den daha fazla lojistik kapasite ve pazara sahip olduğu anlaşılmaktadır. Ekonomik ve siyasi güçlü ülkeler bu iki kıtada yer almaktadır. Coğrafi avantajları, insan gücü potansiyeli, düşük maliyetler ve akılcı planlamalar sayesinde Çin ile birlikte yeni ülkelerin de lojistik sektörde ve pazarda potansiyeli olabileceği gelecek için söylenebilir (Türkiye Lojistik Sektör Araştırması, 2002: 10). Lojistiğin gelişiminin büyük ölçüde ülkenin genel kalkınma seviyesi ile ilişkili olduğu değerlendirilmektedir. Bunu destekleyici 2007-2016 döneminde Commonwealth of Independent States (CIS) ülkelerindeki analiz örnek olarak verilebilir. Bu araştırma etkili bir lojistik sistemi uygulamanın, sürdürülebilir ekonomik büyümeyi belirlediğini ortaya koymuştur (Sharipbekova ve Raimbekov, 2018: 688).

2018 LPE'de 3.15 puan ile 47'nci sırada bulunan Türkiye; lojistiğe kalkınma planlarında 2018 yılında yer vermiş, hedefleri belirleyerek altyapı olmak üzere politika ve tedbirler belirlemiştir. 2023'e kadar geçecek süre içerisinde kalkınma hedeflerine ulaşmak amacı ile Türkiye'nin yüksek öneme haiz lojistik faaliyetleri için eylemler ve bu eylemlerin başarılması için gerekli ana siyasi kararları içerecek şekilde plan üretilmiştir. Plan, görev ve sorumlulukları belediyelerden başlayarak birçok Bakanlığa kadar planlanmış, lojistik ile ilgili yasal yapılması gerekenler dahil ayrıntılar yazılmıştır. En öne çıkan ve planda dikkati çeken konu ülkede lojistik üs kapasitesinin verimli ve etkin çalışarak artırılması olmuştur. Dünyada popüler olan ve yasal düzenlemeler getirilen yeşil lojistik konusu da maliyetlerin azaltılması ile birlikte diğer bir kritik konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Lojistik Performans Endeksinde 25'inciliğe, demiryolunun payını % 10'a, demiryolu hat verimliliğini 2,77'ye, demiryolu ile taşınan yük miktarını 32,4'e, elektrikli hat oranını % 77'ye, sinyalli hat oranını % 77'ye, iltisak hattı uzunluğunu 727'ye, konteyner elleçlemesini 13,5'e, denizyolu transit yük oranını % 17,3'e, deniz ticaret filosunu 36,0'a ve Havayolu Dış Kargo Trafiği 1.529'a yükselmek rakamsal hedefler olarak belirlenmiştir. Ayrıca bu program ile LPE'de dünyada ilk 15 ülke arasına girmek hedefi yer almıştır. Plan kapsamında ulaştırma ve lojistik alanında birçok altyapı projelerine de yer verilmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı On Birinci Kalkınma Planı, 2018: 12-18).

2010 Mayıs'ta Başbakan Binali Yıldırım; Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından TOBB ETÜ'nde düzenlenen "Türkiye Lojistik Öğrencileri Zirvesi"nde

ülkenin yapılan planlamalar ve çalışmalar ile tek bir kamyonculuktan 39 ayrı taşımacılık türüne geçildiğini, sektörün tüm verilerinin artık anında izlenebildiğini, TCDD'nin 12 merkezde lojistik merkezi yaptığını, Türkiye'nin en büyük karayolu lojistik merkezinin ise 200 milyon doları aşan yatırımla Kazan'da inşa edildiğini, Mersin'de, Gaziantep'te, Sakarya'da, İstanbul'un Anadolu ve Avrupa yakasında lojistik merkezlerin faaliyete geçtiğini ifade ederek konudaki üst düzey vurguya örnek olmuştur (haber7.com, 2010, 05, 05). Benzer şekilde Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü, Kasım 2016'da Filyos Endüstri bölgesinde incelemelerden sonra lojistiğe verilen önemi belirtmek için Sanayi Siteleri, Organize Sanayi ve Endüstri Bölgeleriyle ilgili açıklamalarda bulunmuştur (İhlas Haber Ajansı, 2016, 19, 11). Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Uluslararası ilişkilerde çok merkezlilik eğilimi ile bölgeselleşmenin giderek önem kazandığını Cumhurbaşkanlığı Külliyesi'nde Kasım 2020'de icra edilen 12. Büyükelçiler Konferansı'nda belirtmiş "Tedarik zincirlerinin yeniden paylaşıldığı, üretim ve lojistik merkezlerinin tekrar belirlendiği, yeni bölgesel ittifakların kurulduğu, siyasi ve ekonomik arenanın yeniden şekillendiği bir kavşaktayız. Bu kritik kavşakta, Türkiye'nin tarihinden, beşerî sermayesinden, jeostratejik konumundan kaynaklanan avantajlarını ne ölçüde kullanabileceği bugün atacağımız adımlara bağlıdır" diyerek konu hakkında vurgu yapmıştır (Anadolu Ajansı, 2020, 09, 11). Cumhurbaşkanı, Türkiye Dördüncü Sanayi Devrimi Merkezi Açılış Töreni'nde "Amacımız ülkemizi, Millî Teknoloji Hamlesi hedefimiz doğrultusunda, dördüncü sanayi devrimi ürün ve teknolojilerinin üssü hâline getirmektir" (TCBB, 2020, 10, 12) demiştir.

Türkiye Cumhuriyeti tarafından 2016 yılında hükümete bağlı şirketleri yönetmek için kurulan Türkiye Varlık Fonu (TVF)'nin gayesi planlı finansal yatırımlarla ülkedeki firmalardan yerel ve global önderler yaratılmasını sağlamak, ülke ekonomisinin gelişmesine yardımcı olmak ve yeni nesillere kuvvetli iktisadi olan bir ülke hazırlamaktır. TVF, önce yerel sonra bölgesel ve gelişmiş imkanları ile sonunda global bir Türkiye lojistik üssü olması için ihtiyaç duyulabilecek mali kaynağı planlamış, sahip olup yönettiği her değeri tasnifleyerek amaç ve hedeflerini gerçekleştirme stratejisinde Lojistiği % 13 lük bir pay ile önemli bir yere koymuştur (Türk Varlık Fonu, (2020).

İfade edilen ülkelerin stratejik planlamaları ile ilişkin olarak Almanya'nın son üç LPE'de de en iyi sonucu alarak birinci sırada olduğu, ekonomik açıdan bakıldığında ise OECD ve AB ülkeleri içerisinde ortalamanın üzerinde olduğu görülmektedir. Yunanistan, İtalya, Hollanda, İngiltere ve Çin LPE'de iyi yer almışlardır. Sadece Fransa ile Fas güçlü lojistik altyapı ve coğrafi avantajlarına rağmen başarı gösterememişlerdir. Türkiye; 2018 LPE'nde kendi grubunda ortalamanın üstünde ama hedeflediği yerde olamamıştır. Bir üst grup olan yüksek gelirli OECD ülkeleri ile karşılaştırıldığında ise ortalamaya yetişememiştir. Türkiye; LPE'nin özellikle altyapı, izleme ve takip ile lojistik kalite boyutlarında iyi durumda görülmekle beraber gümrük işlemleri, uluslararası sevkiyat ve zamana riayet konularında geliştirmeye ihtiyacı bulunmaktadır (LPE, 2018).

Her ülkenin stratejik planlamaları, politikaları, buldukları coğrafya, potansiyelleri lojistik performanlarını değişik şekillerde etkileyebilir. Ancak literatürden görülüyor ki, lojistik eğer içerisinde yer alan aktörler ve aralarındaki eşgüdüm ne kadar kaliteli bir şekilde tasarlanmışsa o kadar ülke ekonomisi ve performansına katkıda bulunabilir. Devlet ve özel firmaların karşılıklı dengeli eşgüdüm ve uzun vadeli stratejik planlamalar lojistik kalkınma politikalarına etki etmektedir.

2.2. Havayolu Lojistiği

Havayolu ulaştırması diğerleri ile kıyaslandığında en son moda olan ve kullanılan, fakat süratli gelişen bir sektördür. Dünyanın bazı bölümlerinde çok daha fazla kullanılmaktadır. Fiyatının ve maliyetinin yüksek olmasının yanında en süratli oluşu yolcular veya kargoların taşınması açısından değerlendirmeye alınacak bir husustur. Amerika kıtası bu yoğun bölgelerin en başında gelmektedir. 2015 yılında kuzey Amerika'da 11.000'in üzerinde havaalanı yer almaktadır (Oğuz ve Oğuz, 2019: 69).

Tercih nedeni olarak düşünüldüğünde hava lojistiğinde, pahalı, hacim, ağırlık ve maliyet olarak büyük malzemeler öne çıkmaktadır. Bu malzemeler değerli mücevherlerden başlamak üzere arabalar, soyu tükenmekte olabilecek hayvanlara, şahsi eşyalara kadar gidebilecek bir yelpazeye sahiptir. Acil kurtarma ekip ve ekipmanları, tıbbi uzman personel ile cihazlar, acil organ transferleri çok ince

planlama ve uzmanlık gerektiren havayolu lojistiğinin önemli örnekleridir. Havayolu taşımacılığı yarışabilir piyasalar teorisi kapsamında incelendiğinde güvenli, ısı kontrollü ve hızlı oluşu nedeniyle tercih edilmektedir (Ülker ,2016 :723-724). Bu uygulamalar, ağırlıkta hafif ancak değerinde çok pahalı malzemelerin güvenlik riski oluşturmadan bir an evvel hedefe ulaştırılabilmesi, çok hızlı gelişen teknoloji sektöründe yeni ürünlerin, elektronik ve bilgi sistem malzemelerinin hemen ulaştırılabilmesi, JIT diye ifade tam zamanlı üretimin sağlanabilmesi, ürünlerin ömür devirlerine yetişilebilmesi, ürünlerin gönderilerek stoklama maliyetlerinden imtina edilmesi, etkin ve maliyetlerin düşürülmesi nedenleri ile çoğalma eğilimindedir. Planlama, önceliklendirme, standartlık, yeterlilik, etkinlik, güvenilirlik, elastikiyet, ekonomiklik, sadelik, izlenebilirlik, şeffaflık, koordinasyon ve belgeleme gibi prensipleri olan lojistik yönetiminin havayolu sistemi ile uyumlu rahat çalışabileceği gözlemlenmektedir (Keskin, 2016: 31).

Hava kargo taşımacılığında 2021 yılından itibaren artış eğiliminin süreceği tahmin edilmektedir. Yeni İstanbul havalimanının kargo terminalinin faaliyete geçmesiyle dünyadaki artıştan daha fazlasının Türkiye'de yaşanacağı öngörüsü bulunmaktadır. Küreselleşmenin ve pandemi dönemi e-ticaret hacminin artması havayolu taşımacılığına katkı sağlayacaktır (KPMG Raporu, 2021: 9).

Havayolu lojistiği dünya çapındaki müşteri ve üretici/satıcıları buluşturan, tedarik zincirinin tüm halkalarını ihtiva eden aynı zamanda farklı seviyede ve farklı sektörlerdeki halkaların koordinesine yardımcı olmaktadır. İnsanların yaşamları için çok önemli ilaçlar, tarih boyunca olduğu gibi son salgın Kovid-19'de ekipman ve aşular, çabuk elden çıkabilecek yenilemeyecek duruma gelecek yiyecekler ve kullanma tarihi itibari ile çabuk sevk edilmesi gereken herşey havayolu ile taşınmaktadır (IATA Annual Review, 2021: 4). Bu tür taşımacılığın öne çıkmasını sağlayacak ilave oluşturulacak özellikler; gönderilerin aynı kara kargoculukta olduğu gibi müşterinin kapısından alınıp kapısına teslim edilmesi, ulaştırmanın her çeşit vergi, gümrük işlemlerinin halledilmesi, resmi belgelerinin yapılması, bu sistem içerisindeki prosedürlerin aşılması hizmetleri olarak sıralanabilir.

1980 ile 2000 yılları arasında 95 ülkeye ait veriler kullanılarak yapılan araştırmada gayri safi hasılanın ve havayolu taşımacılığının artan bir şekilde birbiri ile ilişkili olduğu, bu dönemde havayolu taşımacılığı sayesinde ekonomik getirinin

neredeşye bir kat arttığı, ticaretin birbuçuk kat arttığı ve havayolu taşımacılığının ise üç kat arttığı sonucuna varılmıştır (Kasarda ve Green, 2005: 461-462).

Diğer taşıma ve kargo sistemlerine göre belirgin nitelikte daha hızlı olan havayolu taşımacılığı, hava şartları dikkate alındığında taşıma hassasiyeti göreceli daha iyi, son kullanma tarihlerine uyularak ve bu zamandan çalmadan taşınmasında iyi olduğu özellikle Kovid-19 pandemi döneminde aşıların dünyaya sevinde ciddi rol aldığı ve 46.400 kez olmak üzere özellikle salgının başlarında solunum vb. tıbbi cihazlar da dahil 1,5 milyon tonun üzerinde taşıma yapmıştır (IATA Annual Review, 2021).

Türkiye'de havayolları faaliyetleri Sivil Havacılık Kanunu (1983/2920 sayı) kapsamında yürütölmektedir. Kanunun çıkmasından itibaren havayollarında firmalar ve insan ile kargo taşıma imkânları giderek artma eğilimi göstermiştir. İlk yıllarda birkaç uçakla başlayan faaliyet, 31 Aralık 2021 tarihi itibarı ile Türkiye'de 33 tanesi sadece kargo taşımacılığı yapan 558 uçak ile yapılmaya devam etmektedir (SHGM İstatistikler, 2021, 12, 31). Toplam yolcu sayısı ise 2000'li yıllardan itibaren artmış 200 milyon yolcuyu geçen sayılara ulaşmış ancak kovid-19 nedeni ile kapanmalar yaşanmış, 2021 yılında 128.350.222 olmuştur. Bu yıldan itibaren tüm dünyadaki pandemi sonrası normale dönüş tedbirleri ile artış eğilimine geri dönmüştür. Yolcu taşımacılığının yanında 2000'li yıllarda 900.000 Ton olan kargo, posta ve bagaj taşınması 2021 yılında 3.432.517 Tona yükselmiştir. Sivil hava trafiğine açık 56 adet havalimanı ve sadece Türk Hava Yolları ile 127 ölkedeki 323 destinasyona uçuş kabiliyetine ulaşılmıştır (DHMI, 2022).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından stratejik planlama kapsamında yer alan planlamada global aktörlerle rekabet edebilecek, ölkenin konudaki yerini güçlendirilecek, emniyetli, rahat, çevreye saygılı bir ortam yaratacak havayolu altyapısını geliştirmek için 2022 yılında 558 milyon TL bütçe ayrılmıştır (UAB Performans Raporu, 2022: 88-90).

2010 ile 2020 yılları arasında Türk dış ticaretine bakıldığında havayolu lojistiği kendini göstermiştir, özellikle 2012, 2015, 2016 ve 2017 bu pay %10'ları aşmıştır. 2010'da ithalatta payı %9,54 iken, 2019'da %16,17, 2020'de %21,22 olarak gerçekteşmiştir. İhracat payı ise 2010'da %6,84 iken 2012'de %14,40, 2019'da %8,28,

2020'de %7,58, 2021'de 8,40 olmuştur (Utıkad Sektör Raporu, 2020: 97-116 ve Utıkad Sektör Raporu, 2021: 92-112).

1980 ile 2015 yılları arasında Türkiye'ye ait veriler kullanılarak yapılan araştırmada ise 2005, 2008 ve 2012 yıllarında Türkiye'de havayolu taşımacılığının ekonomiye doğrudan katkı sağladığı tespit edilmiştir (Gümüş Akar, P., Manga, M. ve Bal, H., 2019: 1171-1172). Bir başka çalışmada ise 1980 ile 2018 yılları arasında Türkiye'ye ait veriler kullanılarak yapılan araştırmada uzun dönemde havayolu taşımacılığı ile gayri safi hasıla arasında pozitif bir ilişki elde edilmiştir (Eren, A. S., Eryer, A. ve Eryer, S. (2020: 247-254).

Çin ile Türkiye arasında Kovid-19 sürecinde havayolu lojistiğinde havayolu ile insan taşımacılığının tedbirleri kapsamında durma noktasına gelmesinin aksine aksama olmadığı gibi artışlar görülmüştür. Toplamda aynı dönemde haftada 28 karşılıklı uçuş icra edilmiştir (TÜSİAD Raporu, 2022: 5). Yukarıda yazıldığı üzere dünyada ve Türkiye'de havayolu lojistiğinin çerçevesi, hacmi ve ekonomik katkısı günden güne artmakta ve stratejik planlamalara dahil edildiği anlaşılmaktadır.

Gelecekte lojistik için stratejik planlamalarda fiziksel altyapılar; hem yollar, suyolları, rıhtımlar ve havaalanları gibi statik altyapılar, hem de trenler, kamyonlar, gemiler ve hava araçları kargo dahil mobil altyapıları kapsayacak şekilde bir sistem yaratmak doğru seçenek gibi görülmektedir. Bu altyapıların oluşturulmasındaki ana özellik uzun vadede en az 5-10 yılda kurulabilmesi olduğundan operasyonel olarak bu altyapıların kullanacağı hizmetlerin de iş süreçlerinin de gelişen teknoloji, sosyal ve ekonomik, hatta ticaret ilişkileri göz önünde bulundurularak farklı yaşam döngüleri ile tasarlamak gerekecektir (Grefen vd., 2018: 4). Diğer taraftan lojistikte uzmanlaşma üçüncü ve dördüncü parti lojistik organizasyonlarının oluşmasına sebep olmaktadır. Bu yeni usül lojistik işlemlerin kolaylaşmasını sağlarken yeni yönetsel becerilerin ortaya çıkmasına, yeni yaklaşımların denenmesine, yönetimin ise karmaşıklaşmasına neden olabilir. Nihayetinde, lojistik işlemlerin endüstrileşmesi ve yöneticilerin profesyonelleşmesi gerekmektedir. Katmanlı üretim (Gibson ve Rosen, 2015) ve akıllı fabrikalara dayalı (Jean-François Arvis vd., 2018), döngüsel sürdürülebilir ekonomiler (Braungart ve McDonough, 2002) gibi kavramlara dayalı ve sonuç ekonomileri (Digital Business Era: Stretch Your Boundaries, 2015) gibi yeni yöntemlerden sayesinde yeni ekonomik modellerin lojistiği etkilemesi kuvvetle muhtemeldir.

3. TARTIŞMA ve SONUÇ

Son yıllarda lojistik teknolojik geliştirmelerden ve küresel rekabetten kaynaklı bireysel yönetilen ve sadece taşımaki anlamında ulaştırmadan çıkarak ürün akışıyla ilgili tüm faaliyetleri içeren bir tedarik zincirinin birçok kademesindeki değişik ve çoklu yönetilen birbiri ile uyumlu malzeme ve işlemler, bunların içinde bulunduğu bilgi sistemi ile tüm süreçler olarak algılanmaktadır. Lojistik basit bir maliyet faktöründen stratejik bir planlama nesnesine dönüşmüş ve her zamankinden daha fazla nesne, işlem ve aralarındaki ilişkileri ifade etmeye başlamıştır. Stratejik planlanan global bir disiplin halini almış, gelecek yıllarda da yoğunluğu, ihtiyaç duyulurluğu ve çeşitliliğinin azalmayacağı tahmin edilmektedir. E-ticaretin de artan hacmi ile mal ve hizmet hareketlerinin ulusaldan çıkarak daha geniş çapta uluslararasılaşarak küreselleşmesi, üçüncü ve dördüncü parti lojistik sağlayıcıları vasıtasıyla dış kaynak kullanımı, tedarik zinciri yönetiminin bilgi teknolojilerinin gelişmesiyle sayısallaşarak otomasyonu, üretim ve tüketimdeki farklılaşma, çevreci yaklaşımlar lojistiği bugün sahip olduğu durumdan çok boyutlu daha karmaşık bir hale getirecektir. Bununla beraber doğru ve etkin davranan devletlerin veya firmaların güçlenerek sadece ekonomik değil birçok yönden daha başarılı ve çok daha karlı olacağı söylenebilir. Önümüzdeki 20-30 yılda lojistik hareketliliğinin dünya karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu yük hacmindeki büyümesinin yanında ülkelerin GSMH'lerinin de gelişmesini sağlayacaktır.

E-ticaretin artması ile beraber yaşanan salgınlar başta taşımacılık olmak üzere lojistikteki oyuncuların ve yeni işlemlerin havayolu lojistiğine doğru yönelimi göstermektedir. Lojistik yönetimde havayolu lojistiğinin yeni teknolojiler, sahip olduğu bilgi sistem altyapısı ve sağladığı hızlı teslim, güvenlik ve iklimlendirilme avantajları ile endüstriyi, stratejik planları şekillendirecek politikaları etkileyecektir. Dolayısıyla lojistiğin geleceğinde havayolu lojistiğinin payının yükseleceği söylenebilir.

Lojistiğin bir ülke veya firmanın başarısı ve ekonomik büyümesine artan katkısı, stratejik gelecek planlamasının ve yönetiminin ön plana çıkmasını şart hale getirmiştir. Dünyadaki insan nüfusunun artmasına paralel olarak ihtiyaç duyulan günlük başta gıda ve sağlık olmak üzere yiyecek, içecek, ilaç, her türlü cihaz ve teçhizat, hammadde, kitap, eğitim malzemelerinin üretim ve tedarikinden teslim yerlerine ulaşıncaya kadarki süreçlerin bir planlama dahilinde yapılmasını gerekli

kılmaktadır. İlave olarak afet ve insani yardım, mülteci kamp malzemelerinin istenilen yerlere, istenilen zamanda ve nitelikte profesyonel bir lojistik süreci ile gerçekleştirilmesini zorunlu hale getirmektedir. Bu alanlardaki zorlukların üstesinden gelmek stratejik olarak planlanmış içerisinde mutlaka hava lojistiğinin yer aldığı çözümler ile mümkün olacaktır.

Havayolu ile stratejik planlanmış lojistiğin bir ülkenin ve şirketin başarısı üzerindeki artan etkisi, bu alanda geleceğe yönelik ve sürdürülebilir planlamanın önemini vurgulamaktadır. Dolayısıyla lojistik hem işletmeler hem de ülkeler açısından rekabet üstünlüğü sağlayabilecek önemli bir stratejik araç olarak değerlendirilmektedir. Lojistiğin sadece ekonomiye değil siyasi güce de ilave edebileceği katkı dolayısıyla ülkeler planlı, programlı gelecek öngörülerini yapmış milli bir gelişim modeli gerçekleştirmelidir.

Türkiye'nin ekonomik ve lojistik gelişimi açısından stratejik lojistik planlamasına Çin başta olmak üzere Asya kıtasına yönelik havayolu lojistiğinin konumlandırılması uygun bir hareket tarzı olacaktır. Çin'in, gelişen ekonomisi ile birçok ülkeyi birleştirerek gerçekleştirmek istediği İpek Yolu projesine katılması ve bu projede önemli bir rol oynaması düşünülmelidir. Burada sağlanabilecek lojistik yetenekler Türkiye'nin sadece ekonomik ve siyasi gücünü artırmayacak aynı zamanda makalede anlatılmış olan LPE'de de gelişimine büyük katkı sağlayacaktır.

5. KAYNAKÇA

Akış, E. (2016). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü Etkisi, 2. Üretim Ekonomisi Kongresi Bildiri.

Anadolu Ajansı, AB'nin stratejik körlükten bir an önce kurtulmasını ümit ediyoruz. <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/cumhurbaskani-erdogan-abnin-stratejik-korlukten-bir-an-once-kurtulmasini-umit-ediyoruz/2037176> 09.11.2020. Erişim Tarihi: 09.06.2022.

Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu, Ege Akademik Bakış, 3(1), 8-15.

Başkol, M. (2010). Lojistik ve Lojistik Yönetimi. Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. 1(2), 47-64.

Bookbinder, J. H. ve Tan, C. S. (2003). Comparison of Asian and European Logistics Systems. International Journal of Physical Distribution ve Logistics Management. 33(1), s.36-58.

Braungart, M. ve McDonough, W. (2002). Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things, North Point Press.

DHMI İstatistikler. <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>. Erişim Tarihi:06.07.2022.

Digital Business Era: Stretch Your Boundaries, Technology Vision. (2015). Accenture.

Estrategia Logistica de España, Ministerio de Fomento, 2013.

Eren, A. S., Eryer, A. ve Eryer, S. (2020). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Büyüme İlişkisinin İncelenmesi Türkiye Örneği: Ampirik Analiz, Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi. Cilt 2, Sayı 3, 236-257.

FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés-International Federation of Freight Forwarders Associations). https://fiata.org/uploads/media/CL0406_04.pdf. Erişim Tarihi:08.06.2022.

Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. The Asian Journal of Shipping and Logistics. 33 (4): 279–288.

Gibson, D., Rosen, B. S. (2015). Additive Manufacturing Technologies: 3D Printing, Rapid Prototyping, and Direct Digital Manufacturing. 2nd Edition. Springer.

Greek Logistics: Unlocking Growth Potential Through Regulatory Reform and Complementary Measures. (2013). World Bank.

Grefen, P., Hofman, W., Dijkman, R., Veenstra, A., Peters, S. (2018). An Integrated View on the Future of Logistics and Information Technology. Eindhoven.

Gümüş Akar, P., Manga, M. ve Bal, H. (2019). Havayolu Taşımacılığında Liberalizasyon ve Ekonomik Büyüme Arasında Nedensellik İlişkisi: Türkiye Örneği. Gaziantep University Journal of Social Sciences. 18(3), 1160-1174.

Haber7.com, <https://www.haber7.com/siyaset/haber/525777-yildirimdan-pkky-aakilsizlar-ahmaklar>, Akılsızlar, Ahmaklar. 05.05.2010. 05.05.2010. Erişim Tarihi:09.06.2022.

Hayaloğlu, P. (2015). The Impact of Developments in the Logistics Sector: The Case of OECD Countries. Int.Journal of Economics and Financial Issues. 5(2), 523–530.

IATA Annual Review. (2021). International Air Transport Association Annual Review 2021. <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2021.pdf>.

İhlas Haber Ajansı. Türkiye Yeniden İddia Sahibi Bir Ülke Haline Geldi. <https://www.ih.com.tr/haber-turkiye-yeniden-iddia-sahibi-bir-ulke-haline-geldi-602765/> 19.11.2016. Erişim Tarihi:09.06.2022.

Jean-François Arvis vd. (2014). Industrie 4.0: Smart Manufacturing for the Future. Germany Trade and Invest.

Karataş, İ. A. (2017). Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi. Akademik Yaklaşımlar Dergisi. 8(1):1-22.

Kasarda, J. D. ve Green, J. D. (2005). Air cargo as an economic development engine: A note on opportunities and constraints. Journal of Air Transport Management, , 11(6), 459-462.

Keskin, M.H. (2016). Lojistik El Kitabı: Kavramlar, Prensipler, Uygulamalar. Nobel Yayınları, Ankara.

- KPMG Raporu. (2021). Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış.
- La Logistique en France. (2015). État des Lieux et Pistes de Progrès, du Développement Durable et de l'Énergie, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique.
- Logistica 2011-2020. (2010), Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Lojistik Performans Endeksi (LPE). (2018).
<https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ> . Erişim Tarihi:09.06.2022.
- Oğuz, H.İ. ve Oğuz, D. (2019). Türkiye Ekonomisinde Lojistik. Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi. Cilt: 1, Sayı: 2, s.65-74.
- Powell, D. (2001). Governments and Industry Working Together to Implement Modern Logistics. Transport, Communications Bulletin for Asia and the Pacific. 70: 1–16.
- Sharipbekova, K., Raimbekov, Z. (2018). Influence of Logistics Efficiency on Economic Growth of the CIS Countries. European Research Studies Journal. 21(2): 678-690.
- Savy, M. (2016). Logistics as a Political Issue. Transport Reviews. 36 (4): 413-417.
- Shepherd, B. (2011) Logistic Costs and Competitiveness, Measurement and Trade Policy Applications. Transport Research Support Working Paper. World Bank.
- SHGM İstatistikler. <https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler>. Erişim Tarihi:06.07.2022.
- Stratégie Nationale de Développement de la Compétitivité Logistique. (2010). Morocco.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı On Birinci Kalkınma Planı. (2018). Lojistik Hizmetlerin Geliştirilmesi, Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.
- The Logistics Growth Review-Connecting People with Goods. (2011). UK Department for Transport,
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3819/logistics-growth-review.pdf. Erişim Tarihi: 06.07.2022.
- Türk Varlık Fonu. (2020). www.tvf.com.tr/portfoyumuz. Portföyümüz ve Genel Bilgiler. Erişim Tarihi: 09.06.2022.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı (TCCB). Amacımız Ülkemizi Dördüncü Sanayi Devrimi Ürün ve Teknolojilerinin Üssü Haline Getirmektir.
<https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/123123/-amacimiz-ulkemizi-dorduncu-sanayi-devrimi-urun-ve-teknolojilerinin-ussu-h-line-getirmektir-> 10.12.2020. Erişim Tarihi:09.06.2022.
- Türkiye Lojistik Sektör Araştırması. (2002). Ernst ve Young. IBS Research and Consultancy. Power Dergisi.
- TÜSİAD Raporu. (2022). Türkiye-Çin İlişkileri Sektörel Yuvarlak Masa Toplantıları-7. Ulaştırma ve Lojistik.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Performans Raporu. (2022). Ankara.
- Utikad Sektör Raporu. (2020). <https://www.utikad.org.tr/UTIKAD-Raporlari>. Erişim Tarihi:06.07.2022.
- Utikad Sektör Raporu. (2021). <https://www.utikad.org.tr/UTIKAD-Raporlari>. Erişim Tarihi:06.07.2022.

Utikad (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği).
<https://www.utikad.org.tr/UTIKAD-Lojistik-Egitimi>. Erişim Tarihi:08.06.2022.

Ülker, Ç. (2016). Havayolu Taşımacılığı Piyasasının Teorik Analizi. Kafkas Üniversitesi İktisadi Bilimler Fakültesi Dergisi. 7(14), 711-725.

Von der Gracht, H. A. ve Darkow, I. L. (2013). The Future Role of Logistics for Global Wealth-Scenarios and Discontinuities until 2025. Foresight. Vol. 15, No. 5, 405-419.

Wolff, R.A. ve Yıldız, D. (2018). Türkiye'de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı, Social Sciences Research Journal. Volume 7, Issue 3, 187-198.