

EKONOMİK GELİŞMELERİN DEMİRYOLU TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ *



Meserret NALÇAKAN *

THE EFFECTS OF ECONOMIC DEVELOPMENTS
ON RAILWAY TRANSPORTATION SECTOR

ABSTRACT

This transformation in economy has changed certain fixed practices of production and consumption all over the world as well as the traditional structures in world trade and markets. The changes in world economy affect the mobility of capital and labor force and also encourage the mergers to promote competition. It is inevitable that the changes in economic structure and the increasing share of production goods in the markets abroad also changes the demands for the shipping of such goods to or from those countries. Similarly, such changes lead to higher shipping costs for companies as well as more sensitivity to production and service quality for consumers.

The factors that initiated globalization have resulted in more competition and required a structural harmony between production and consumption sectors. As a result of the increasing importance of transportation sector in globalized economy, this sector has been influenced heavily by this rapid globalization process. Thus; the inevitability of globalization process has been acknowledged after the great change occurred in management due to technological, economic, political, cultural and environmental factors.

Today, a transition process based on information and information technologies is in progress all over the world. As a result of this process, consumers are now more conscious and well-informed, and have higher expectations as well as various demands. The natural consequence of this situation is that now producers and service providers are more prone to make use of the advantages provided by technological developments, and they can easily adapt their activities according to the changing conditions of this new period.

Keywords: Economic Developments, Globalization, Logistics, Railway Transportation Sector and EU.

ÖZET

Son yıllarda ülke ekonomilerinde üretim ve tüketim kalıplarındaki farklılaşma ile uluslararası ticaretin artması ve ülke pazarlarının geleneksel yapısında yaşanan dönüşüm, eşzamanlı olarak meydana gelmektedir. Ülke ekonomilerindeki değişimler sermaye ve işgücünün hareketlerini etkilemekte ve rekabet gücünün artırılması yönündeki birleşmeleri desteklemektedir. Ekonomik yapının değişime uğraması ve dış ticarete üretim mallarının

* Çalışma 20-22 Şubat 2008 tarihlerinde, Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü'nün düzenlediği 2. Ulusal İktisat Kongresi'nde sunulan bildirinin genişletilmiş halidir.

* Yrd. Doç. Dr. Anadolu Üniversitesi, Porsuk Meslek Yüksekokulu, Raylı Sistemler Teknolojisi Programı. Email: mnalçakan@anadolu.edu.tr

payının artması, ülkeler arasında yapılan taşıma talebini de değiştirmektedir. Aynı zamanda işletmeler açısından, üretim ve işletme maliyetlerinin alt süreci olan taşımacılık maliyetleri önem kazanırken; tüketiciler açısından ise üretim ve hizmet kalitesine olan duyarlılık artış göstermektedir.

Küreselleşmeyi ortaya çıkaran etkenler hem rekabetin yoğunlaşmasını hem de üretim ve tüketim sektörleri arasında yapısal uyumun gereğini ortaya çıkarmaktadır. Küreselleşen ekonomik yapı içinde hizmet sektörünün öneminin artması küreselleşme sürecinden yoğun olarak etkilenmesine yol açmaktadır. Teknolojik, ekonomik, politik, kültürel ve çevresel etkenler ile işletme yönetiminde ortaya çıkan değişim sonrasında küreselleşmenin engellenemez bir süreç olduğu kabul edilmektedir.

Küreselleşme ile toplumlar, kültürler, bireyler ve kurumlar arasındaki iletişim ilişkileri hızlanarak zaman ve iş gücünden tasarruf sağlanmakta; üretim teknikleri, mesafeleri aşmaya yarayan modern ulaştırma araçlarının ve telekomünikasyon teknolojilerinin sayesinde, yeni fikirlerin ve kurumların dünyanın her köşesine anında ve çok hızlı yayılmaktadır.

Çalışmanın amacı, ülkemizin gelişmesinin ve dünya pazarlarındaki payını arttırmasının ilk koşulu taşımacılık sektörünün faaliyetlerini teknolojik, ekonomik, yasal, coğrafik ve demografik koşullar çerçevesinde gözden geçirerek yeniden düzenlemenin gerekliliğini vurgulamak ve bu gerçeği ortaya çıkarmaktır.

Tüm dünyada temeli bilgi ve bilgi teknolojilerine dayalı bir dönüşüm süreci yaşanmaktadır. İhtiyaçları, istek ve beklentileri artan, daha bilgili hale gelen tüketicilerin yönlendirdiği mal üreticileri ve hizmet sağlayıcıları, giderek karmaşıklaşan tüketici talebini karşılayabilmek için küreselleşmenin ve bilgi teknolojilerinin sunduğu olanaklardan yararlanarak faaliyetlerini bu yeni dönemin koşullarına uygun biçimde, yeniden şekillendirmektedirler.

Anahtar Sözcük: Ekonomik Gelişmeler, Küreselleşme, Lojistik, Demiryolu Taşımacılık Sektörü ve AB.

GİRİŞ

Ulaştırma, bireylerin temel haklarından biri olan seyahat etme özgürlüğünün kullanılması için bir araç olması nedeniyle ve ülkelerin toplumsal, ekonomik, kültürel açıdan gelişmesinde önemli rolü olan tarım, endüstri, çevre ve ticaret politikaları ile iç içe geçmiş bir sektör olmasından dolayı tüm toplumlarda öncelik taşıyan bir hizmet sektörüdür.

Tarım toplumundan endüstri toplumuna geçiş ulaştırma sektöründe de çok yönlü değişim ve gelişimlere yol açmıştır. Bu etkiler, üretim sürecinde maliyetlerin düşmesini sağlayarak üretim artışına; verimliliğin yükselmesine ve makineleşmeyi sağlayarak üretimde uzmanlaşmaya neden olmuştur. Özellikle sanayi üretiminin artması ticaretin gelişmesini; üretim ve tüketim merkezleri arasında önemli bir ulaşım talebinin doğmasını sağlamıştır.

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler sonucunda, sanayi ekonomisi yerini bilgi ekonomisine bırakmıştır. Ekonominin temel unsurları olarak değerlendirilen üretim, tüketim, dağıtım ilişkileri ve ekonomik yapının tümü, bilgi temeli üzerine yeniden yapılanmıştır. Böylece bilgi ekonomisini diğer ekonomilerden ve sanayi ekonomisinden ayıran temel fark, bilginin üretim faktörleri içinde birincil önceliğe sahip olması ve bilişim sistemleri yardımıyla bilginin üretiminde ve kullanımındaki artıştır (Kevük, 2008: 5).

Bilgi toplumunda artık tüketiciler için zaman; üreticiler için en düşük düzeyde stokla üretim yapmak; satıcılar(aracılar) için depolama maliyetlerinin en alt seviyede gerçekleşmesi önem taşımaktadır. Bu koşulları yaratacak taşımacılık sektörü, rekabete dayalı hizmet gerçekleştirmek zorunda kaldığından, kullanıcılar açısından güvenli, hızlı, kaliteli bir ulaşım sistemi olarak demiryolu taşımacılık hizmetinin öncelik kazandığı görülmektedir.

Endüstri toplumundan bilgi (enformasyon) toplumuna geçiş, ülke ekonomilerinde de sanayi sektöründeki üretimden, hizmet ve perakende sektöründeki üretime yönelmesine yol açmakta ve ulaştırma hizmetleri ile ilgili olarak büyük bir değişimin yaşanmasına neden olmaktadır.

Çalışma ile tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de demiryolu taşımacılığı sektörünü değişime yönelten etkenleri irdeleyerek, sektörün günümüz koşullarına uygun olarak hizmet verebilmesi için örgütsel ve yönetsel yapısı ile birlikte alt yapısındaki değişimin gereğini ortaya koymak ve gerçekleştirilecek bu çabalar sonunda ülkemize sağlayacağı katkıları ele almaktır.

1. EKONOMİ – ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ ETKİLEŞİMİ

1.1. Ekonomik Gelişmelerin Ulaştırma Sektörüne Etkileri

Ulaşım alanında gerçekleşen gelişmeler toplumları ekonomik, politik ve toplumsal açıdan büyük bir değişime yönlendirmiştir. Bu süreçte ilk büyük ilerleme demiryolu ulaşım sistemleri alanında sağlanmıştır. Demiryolu taşımacılığı alanında başlayan atılım, sürece hareketlilik kazandırarak, hem yeni doğan endüstrinin işgücü ile hammadde sorunlarına ve pazar gereksinimlerine çözüm getirmiş, hem de endüstri merkezleri dışındaki alanlarda kitlesel üretimin gerçekleşmesini sağlayarak büyük katkı yaratmıştır. Tüm bunların dışında, gelişmiş endüstri ülkeleri, azgelişmiş ülke pazarlarıyla bağlantısını da bu dönemde kurarak, Avrupa'daki kapitalist sistemin işlerliği için gerekli altyapının oluşmasını sağlamıştır.

Ekonomideki bir gelişme, potansiyel kaynak mevcutsa, çarpan ve hızlandırıcı etkisiyle daha büyük zincirleme bir gelişmeye yol açmaktadır. Özellikle sanayinin gelişimi sürecinde gıda ve tekstil dalında üretim düzeyinin artması, demiryolunun diğer faaliyet alanlarını da etkileyerek ve dışsal faydalar yaratarak, bu kesimlerin kapasitelerinin artmasına yol açmıştır. Böylece bir taraftan sanayiler gelişirken, diğer yandan demiryolları inşaatı ve çalıştırılmasından elde edilen teknik bilgi ve tecrübe birikimi, Batı Avrupa'da Rostow'un "safhalar" teorisindeki "olgunlaşma" devriminin başlamasına bir zemin oluşturmuştur (Rostow, 1996: 48–55).

Ulaştırma sistemleri ve ağları, günümüzde büyük ölçüde dünya ticaretine konu olan malların taşınmasına hizmet etmekte ve ulaştırma maliyetleri, ticaretin yönünü ve büyüklüğünü belirlemede ağırlığı olan etkenlerin başında gelmektedir (Candemir, 2002:13). Ayrıca ülkelerin ekonomik ve siyasi stratejilerinin belirlenmesinde ulaştırma ağlarının, sistemlerinin ve ulaşım yollarının etkin olarak rol oynadığı görülmektedir.

Ulaştırma maliyetlerinin düzeyi rakip üreticiler arasında fark yaratan bir etken haline gelmiştir. Düşük maliyetle girdi sağlamak ürünlerin rekabetçi fiyatlarla piyasaya sunumunu sağlarken dış ticaretin de artmasını sağlamaktadır.

Gelişmekte olan bir ekonominin pazara açılması, bölgelerarası fiyat farklılıklarının giderilmesi ve üretim yapılabilmesi, ulaştırma alanındaki gelişmelere doğrudan bağlıdır. Ulaştırmanın temel işlevi, çeşitli hizmet biçimleri arasında uyum sağlamak ve bunu toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği düzeyde ve etkinlikle gerçekleştirmektir (Kepenek ve Yentürk, 2000:393).

Ulaştırma sektörü, mal akışlarını düzenlemesi, bu sürecin sürekliliğini sağlaması ve istihdam yaratıcı bir sektör olması nedeniyle ekonomik büyümeye katkısı açısından en önemli sektörlerden birisidir. Ekonomik yapı içinde ulaştırma olanaklarının iyileşmesi, makroekonomik açıdan istihdam yapısını, yatırımları ve üretim düzeyini; mikroekonomik açıdan ise, işletmelerin faaliyetlerini, satış ve dağıtım aşamasında olumlu yönde etkilemektedir.

1.2. Ulaştırma Sektöründeki Gelişmelerin Ekonomi Üzerindeki Etkileri

Küreselleşme, ulaşım ve iletişim alanlarında meydana gelen gelişmelerin sonucunda dünyadaki ekonomilerin bütünleşmeleri veya tek pazar oluşturmaları şeklinde tanımlanmaktadır. Küreselleşme geniş anlamda organizasyon formlarının, teknolojinin, yönetimin vb. giderek yakınlaşmasını ifade etmektedir (Algan ve Ildıran, 2007:857).

Dünya ulaştırma sektörü, bütünleşen küresel ekonominin artan talepleri doğrultusunda gelişme gösteren, uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından biridir. Bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, altyapı olanaklarının iyileştirilmesi, ticaretin serbestleştirilmesi, düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin önem kazanması ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelere yol açmıştır. Ülkelerin sürdürülebilir kalkınma sürecini yakalamalarında ulaştırma sistemi, oluşturduğu ağ ile bölgeler ve ülkeler

arası bütünleşmeye katkıda bulunmaktadır. Buna bağlı olarak, ulaştırma sektörünün etkin, verimli, kaliteli, güvenli, esnek, ucuz ve hızlı hizmet sağlayamadığı durumlarda ulusal, bölgesel veya uluslararası düzeyde gelişmenin gerçekleşmesi ve başarı elde edilmesi mümkün olamamaktadır (TÜSİAD, 2007:1).

Bir ekonomide öncelikli hizmet sektörleri belirlenirken aynı coğrafyada bulunan ülkelerin hizmet taleplerinin ve söz konusu bölge dışındaki ülkelerin bölge ile ilgili beklentilerinin belirlenmesi gerekmektedir. Günümüzde iletişim, ulaştırma, dağıtım gibi hizmet sektörleri finans sektörünün ardından birbirlerini destekleyen birincil sektörlerdir.

Yüksek enerji maliyetleri, çevre etkilerine gösterilen duyarlılık, iç ve dış turizm etkinliğinin artış göstermesi, sanayi üretiminde en düşük düzeyde stok bulundurma eğilimi, üretim ölçeğinin kitlesel üretime uygun hale getirilmesi, taşımacılık faaliyetinin “doğru ürünü, doğru miktarda, doğru koşullarda doğru yerde, doğru zamanda, doğru müşteri için, doğru maliyetle (Almeman, 2005:1) gerçekleştirilmesini gerekli kılmaktadır.

İşletmelerin uluslararası alanda rekabet edebilmelerinde imalat maliyetlerinin (işçilik, hammadde, enerji vb.) düşük olduğu yerlerde üretim yapmak, hedef pazarlara yakın olmak ve sürekli yeni pazarlar bulmak önemli bir kazanç kaynağı oluşturmaktadır. İşletmeler faaliyetlerini yalnızca kökeni oldukları yerel ya da bölgesel pazarlarda değil uluslararası ve küresel çapta sürdürmek zorundadırlar (Kaynak, 2004: 371).

Eşya ve ürün taşımacılığında hem ulusal hem de uluslararası boyutlu olarak yaşanan rekabet, üreticilerin pazar paylarının korunması ve artırılmasında ulaştırma olanaklarını gözden geçirmeyi gerekli kılmaktadır. Böylece düşük maliyetle girdi sağlanırken, üretilen malların da piyasalarda rekabet edebilecek fiyat düzeylerinde tam zamanında arz edilmesi sağlanabilmektedir (Nalçakan, 2006:57).

Taşımacılık, lojistik yönetimi içinde önemli bir fonksiyon üstlenerek lojistik faaliyetlerinin üretim, pazarlama, satış ve bilgi teknolojileri gibi fonksiyonlarla bütünleşmesini sağlamaktadır.

Ticaretin serbestleşmesi ve büyümesi ile birlikte ulaşım sektörü de büyümektedir. Rusya'daki ve Asya ülkelerindeki ekonomik büyüme özellikle Çin ve Hindistan'ın gelişmesi ulaşım ve lojistik sektörüne yeni fırsatlar yaratmaktadır. Söz konusu büyümenin yarattığı ekonomik, sosyal ve ekolojik maliyetlerin azaltılmasını amaçlayan sürdürülebilir ulaşım sistemi, lojistik sistemlerin gelişimini desteklemektedir. Sonuçta, küreselleşme, değişen üretim ve dağıtım yöntemleri, yalın üretim, hızlı teslim ve tedarik

zincirlerinin etkin yönetimine olan gereksinim, intermodal taşımacılığa olan talebi arttırmaktadır (Kaynak, Zeybek, 2007:42).

Son yıllarda, zaman ve maliyet gibi nakliyecilikten beklenen yararların maksimum seviyeye yükseltilmesi çabaları kombine taşımacılığı gündeme getirmiştir. Kombine taşımacılık; karayolu, denizyolu gibi bilinen taşımacılık biçimlerinin en az ikisinin bir arada kullanılması ile gerçekleşmektedir (Özdem, 2002:1).

2. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİME YOL AÇAN ETKENLER

Dünya ticaretinin serbestleşmesi uluslararası ticaret yapan kuruluşları ve bu ticaretin içerdiği ürün ve hizmetlerin lojistik desteğini veren kuruluşları da etkilemektedir. Bir yandan ulusal kuruluşlara dışarıya açılma, daha rahat işlem yapma, daha geniş pazarlara hitap etme şansı verirken, diğer yandan küresel rekabete açık hale getirmektedir. Küresel rekabette başarılı olmanın yolu da ancak üretim ölçeklerinin büyütülmesinden geçmektedir. Üretimin sadece bölgesel veya ülke tüketimi için yapılması maliyet avantajını sağlayamamaktadır.

Ticaretin serbestleşmesi ile birlikte üretimini ucuz hammadde, ucuz insan gücü ve büyük sayılarda gerçekleştiren kuruluşlar yarattıkları maliyet avantajı ile pazar paylarını arttırmakta ve küçük rakiplerini satın alma ve yok edici rekabet koşulları yaratarak piyasadan silebilmektedir... Ürünlerin benzer yerlerde benzer metotlarla ve benzer maliyetlerle üretildiği bir dünyada müşteriye satın alma kararını verdiren iki faktör; satış fiyatı ve bulunabilirliği olmaktadır. Lojistik de bunu sağlayabilen yeni bir sektör olarak karşımıza çıkmıştır (Yıldıztekin, 2004: 21–22).

Zaman temelli bir rekabet ortamında başarılı bir şekilde faaliyet gösterebilmek için firmaların lojistik konusunu bir sistem yaklaşımı içerisinde ele almaları gerekmektedir. İşte bu aşamada, lojistiğin en önemli öğelerinden olan ulaştırmaya büyük rol düşmektedir. Artan stok seviyeleri ve uzayan teslim süreleri, ancak güvenilir ve etkin bir ulaşım ağı ile önlenebilir. Düşük maliyetli malzeme ve işçilikten yararlanmak da yine ulaşım ağlarının genişlemesi ile mümkün olabilmektedir (Uray ve Ülengin, 1999:30).

Son dönemlerde ticaretin uluslararasılaşması ve işletmelerin dışa dönük stratejilere odaklanması lojistik anlayışının değişmesine ve bazı lojistik fonksiyonlarının öne çıkmasına neden olmuştur.

Dış ticarete yönelik faaliyet gösteren işletmeler için dış ticarete iş akışının tamamlanmasında önemli rolü olan lojistik hizmetleri, dış tedarik

yolu ile satın almaları günümüzde giderek daha fazla tercih edilen bir çözüm yöntemi olarak görülmektedir (Koban ve Yıldırım Keser, 2007:47).

Lojistik iş süreçlerinin alanlarında uzman lojistik hizmet sağlayıcılardan tedarik edilmesi, işletmelerin asıl faaliyetlerini güçlü oldukları alanla sınırlamaktadır. Bu ise rekabet baskısındaki işletmelerin dış pazarlarda;

- Rakipleri karşısında öne çıkmasını sağlayacak ana iş alanlarına daha fazla kaynak ayırmalarına,

- Varolan kaynaklardan en üst düzeyde yararlanma hedefine odaklanmalarına,

- Yeni pazarlara yönelme ve bu pazarlarda odaklanma yönünde yeniden yapılanma

sürecine girmelerine olanak sağlamaktadır (Koban ve Yıldırım Keser, 2007:97).

3. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

3.1. Ulaştırma Sektöründe Yaşanan Gelişmeler

Türkiye'nin yer aldığı coğrafya ve çevresi, birlikte ele alındığında, siyasi, askeri, demografik, ekonomik ve ticari güç dengelerinin sürekli değiştiği, küresel rekabet açısından ticaretin ve hammadde akışının yoğun bir şekilde gerçekleştirildiği bölgelerden birinin içinde bulunmaktadır.

Ulaştırma hizmetlerinin sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde yerleri, insanları ve eşyaları geniş bir ağ üzerinde ilişkilendirmesi; bunu yaparken de ülke kaynaklarını ve insan ihtiyaçlarını optimum düzeyde, verimli, güvenli, kesintisiz ve etkin olarak gidermesi büyük önem taşımaktadır (Nalçakan, 2003:147).

Türkiye'nin 1930-1940'larda gerçekleştirdiği kömür, demir, çelik ve makine sanayilerindeki atılımlarını devam ettirememesi, demiryollarındaki atılımını da olumsuz etkilemiştir. Nasıl ki Avrupa ülkeleri, A.B.D. ve Japonya'daki demiryollarının gelişmesini bu ülkelerde üretilen ve dağıtılan mal türleri, kısaca, buralardaki sanayileşme süreçleri ve ulaştırma teknolojisinde meydana gelen yeniliklerle ilişkilendirmek gerekirse Türkiye'de de demiryollarının gelişmesini bu tür malların üretim ve dağıtımları, kısaca, sanayileşme süreci ve ulaştırma teknolojisinde uluslararası alanda meydana gelen değişmelerle ilişkilendirmek zorunludur. Yurtiçi yolcu ve yük taşımalarının yüzde 95'ini taşıyan karayollarının ulaştırma sistemi içindeki ağırlığını azaltmanın yolunun, kalkınma planlarında yazılan hedeflerden değil, sanayileşme sürecinin incelenmesinden geçtiği bilinmelidir. Ağır ve hacimli malların üretimleri arttıkça ve buradan doğacak talep baskısı demiryollarını gerektirdikçe demiryolları da kaçınılmaz

bir şekilde iyileştirilecek ve modernleştirilecektir. Batı'da sanayi devrimini izleyen ve ona güç veren demiryolları bu şekilde Türkiye'de tüketim mali ağırlıklı sanayi sektörünün de bir üst basamağa, yani, ara ve yatırım malları üretimi basamağına çıkmasını zorlayacaktır (Kaynak, 2002:39).

1947 İktisadi Kalkınma Planında önceki yıllarda sanayinin gelişmesine önem verilirken, ülkelerin kalkınması için tarımsal gelişmeye ağırlık verilmesi, diğer sektörlerdeki gelişmelerin de buna bağlı olarak belirlenmesi vurgulanmıştır. Böylece, tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme sürecinin netleşmeye başladığı dönemin başlangıcı olan 1950'lerde ulaştırmada karayollarına ağırlık verilmeye başlanmıştır. İktisadi yapıda tüketim malları üretimi ve tüketimi yaygınlaştıkça, bu tür malları kapıdan kapıya hızlı ve elverişli koşullarda taşıyabilen karayolu taşımacılığı geliştirilmiştir (Gerçek, 1999: 39).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra karayolu şebekesi genişlerken otomobil ve otobüsün yolcu taşımacılığında; kamyonun yük taşımacılığında payı giderek artmıştır. Yeni hammaddelere erişilmesi ve ürünlerin pazarlara ulaştırılması konusunda küçük ölçekli sanayici ve çiftçiye kapıdan kapıya, esnek ve küçük birimli taşımalarda lojistik destek veren karayolu ulaşımı, demiryolunun ulaşamadığı pazarların derinlerine kadar erişilmesini sağlamıştır. Bu hızlı yayılma demiryolunu besleyen hatların ve üretim biçimlerinin değişmesine yol açmıştır (Duman, 2006:1041).

1970'li yıllarda ve 1980'li yılların ilk yarısında birçok işletme verimliliği artırarak ya da maliyetleri düşürerek rekabet avantajına sahip olmak istemişlerdir. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise artık rekabet üstünlüğünün müşterilere verilen hizmetin kalitesine dayandığı herkes tarafından kabul edilmiştir. Günümüzde lojistik yönetimi, firmalar için rekabet avantajı yaratmanın önemli bir yoludur. Bir diğer deyişle; tüketici tercihi açısından rakiplerin üstünde bir yerde yer almak etkin bir lojistik yönetimiyle başarılabilir (Rota-Eğitim, 2008:1).

Tedarik zincirindeki en önemli halkalardan birini oluşturan ve halkalar arasında bağlayıcı bir konuma sahip bulunan taşıyıcıların çok iyi örgütlenmesi ve işlerinde uzmanlaşmaları gerekmektedir. Türkiye'de taşıyıcı firmalar yeterince uzman personele sahip olmadıklarından, müşterilerine kaliteli bir hizmet verememektedirler. Özellikle tedarik zinciri gibi yönetim ve hizmet alanlarındaki gelişmelerden ve değişikliklerden haberdar olmamaları, müşterilerine verecekleri hizmeti de etkilemektedir (Keskin, İmamoğlu, Aydemir, 2004:150 ve 153).

3.2. Demiryolu Taşımacılık Sektörünün Geleceği

Ülkemizde ulaştırma sektörünün ekonominin üretim yapısına, gelişim sürecine ve dışa dönük rekabet gücünün oluşmasına katkıda bulunması için sektörün piyasa koşullarına göre işleyen, etkin ve ticari odaklı hizmet sunması gerekmektedir.

Türkiye’de ulaştırma sektörü büyük bir gelişim göstermektedir. Türkiye’nin modern sanayi çağını yakalayabilmesi için ulaşım sektörünün ileri teknolojiye dayalı bir altyapıya kavuşturulması gerekmektedir. Bu gereklilik,

- İç pazarın genişlemesi,
- Genç nüfus potansiyeli,
- Küreselleşme etkileri,
- Türkiye’nin Doğu-Batı ekseninde ulaşım koridoru olması,
- Türkiye – AB ilişkilerindeki ve dış ticarete yönelik gelişmeler,
- Ülke ve bölgesel kalkınmada ulaştırmanın öneminin artması ile daha da yoğunluk kazanmaktadır.

Türkiye’nin uzun dönemde ekonomik, toplumsal gelişmesini sürdürebilmesi için teknolojik yeteneğini geliştirmesi, sanayinin teknoloji temelini yenileyecek fiziki ve beşeri sermaye yatırımlarıyla üretim ve ihracatını katma değeri yüksek bilgi-teknoloji yoğun sanayi ürünlerine yönelmesi gereklidir. Teknolojik gelişme ve verimlilik artışlarına dayalı, rekabet gücü yüksek sanayi temelli bir büyüme için öncelikle kalkınma stratejisine, sanayi, teknoloji, politikalarına ve ulusal yenilik sistemlerine ihtiyaç vardır. Köklü bir dönüşüm gerektiren bu süreçlerin yönetilmesi/düzenlenmesi ve uygun bir ortamın yaratılması ise iyi işleyen kurumların ve gelişmiş bir kurumsal kapasitenin oluşturulmasına bağlıdır (Eser, 2006: 244-245).

Türkiye’nin üretim yapısı ağırlıklı olarak, teknolojik derinliği az olan tekstil ve hazır giyim, seramik, demir-çelik, gıda-içki-tütün, orman ürünleri ve mobilya sektörlerinde yoğunlaşmaktadır (Algan ve Ildıran, 2007:857).

Demiryolu işletmeciliği, geleneksel olarak kamu tarafından tekel konumunda yerine getirilen ve işletme zararları nedeniyle yine kamu tarafından sürekli sübvansede edilen bir sektör konumunda olmuştur. Rekabet ortamının oluşmaması nedeniyle sektörün istenen verimli işletme yapısına ulaşamaması ve sektörü ayakta tutmak için aktarılan kamu kaynaklarının sürdürülebilir olmaktan çıkması, devletleri sektörü rekabete açmaya ve özel girişimlerin sektöre girmesini sağlayacak düzenlemeleri hayata geçirmeye itmektedir (Özcan, 2006:1058).

Yeni demiryolu çağı, dünyadaki farklı uygulamalarda birbirini takip eden üç ayrı aşamadan geçen yeni bir gelişim çizgisi ile ortaya çıkmaktadır. Bu aşamalar sırasıyla, değişen dünyadaki ulaştırma pazarı koşullarına uygun biçimde önce bünyesel sorunlarını giderecek şekilde demiryollarının yeniden yapılanması, hızla gelişen ve tekel durumuna dönüşmeye yüz tutan karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilme olanaklarını geliştirebilmek için “ ticarileşme ve bu rekabet içinde özel girişimin esneklik ve ataklık gibi özelliklerinden yararlanmak ve kamu kaynaklarının tüketimini en aza indirmek için özelleştirmektir (Duman, 2006:1042).

Taşımacılık sektörü müşteri taleplerine verilen önemin artması, rekabet unsurunun öncelik kazanması, küreselleşme olgusunun ortaya çıkması, bilgi teknolojilerindeki değişim ve iletişim olanaklarının gelişmesi, çevre duyarlılığının artması sonucu yapısal olarak büyük bir değişim göstermektedir.

3.3. Avrupa Birliği ve Türkiye Ortak Taşımacılık Politikası

Avrupa Birliği(AB) ulaştırma politikasının temelini, taşımacılık türlerinin teknik ve ekonomik açıdan etkin oldukları alanlarda kullanılması oluşturmaktadır. Taşımacılık sistemlerinin her biri için taşıma mesafesi ve yükün ağırlığı esas alınarak maliyet analizi yöntemi ile sektörlerin önceliği ve önemi ortaya çıkarılmaktadır. Karayolu taşımacılığına verilen önceliğin demiryolu ve denizyoluna kaydırılmasıyla, özellikle uzun mesafeli ve kitlesel yük taşımacılığının kombine taşımacılık sistemi ile gerçekleştirilmesine çalışılmaktadır.

Ulaştırma konusu, AB'ye tam üyelik gündemini oluşturan en önemli beş konusundan bir tanesidir (diğer dördü ise makro istikrar, işgücü, tarım ve çevre konularıdır). Fiziksel entegrasyon ile altyapı, taşıt, çevre ve diğer standartların uyumlaştırılması, lojistik ağlarının geliştirilmesi, sınır geçişleri ve ticareti kolaylaştırıcı politikaların iyileştirilmesi (gümrüklerin modernleştirilmesi vb. gibi) konuları, ulaştırma alanında karşılaşılan problemlerin kaynak noktalarıdır. AB mevzuatına göre devletin sosyal hizmetleri, ticari hizmetlerden ayırması gerektirmektedir. Bu, özellikle (liman ve demiryollarının idaresinden sorumlu kurum olan) TCDD açısından özel ehemmiyet taşıyan bir şarttır. Bu şart, demiryollarının yeniden yapılandırılması bakımından önemli olmakla birlikte ayrıca Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti bakımından önemli mali sonuçlar da ihtiva etmektedir (THE WORLD BANK:1).

Ulaşım sektörü Avrupa Birliği GSYİH' nın % 7'sini, istihdamın %7 'sini, üye ülke yatırımlarının % 40'ını ve enerji tüketiminin % 30'unu oluşturmaktadır. Topluluk içi trafikte son 20 yılda ortalama olarak, mallar

için yılda %2,3, yolcular için ise % 3,1 düzeyinde bir talep artışı meydana gelmiştir. Tek pazarın tamamlanması, özellikle sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan önemli adımlar bir ortak ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz kılmıştır. Bu adımlar talep edilen büyümenin devamı açısından, ayrıca tikanıklık ve pazar doyma payı gibi problemlerin aşılması bakımından önem teşkil etmektedir. Ancak ulaşımın liberalleşmesinin önünde çeşitli kısıtlamalar da bulunmaktadır (Özgöker, 2008:1).

Avrupa Birliği raporunda taşıma politikaları, havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu alt sektör alanlarında yapılanlar, birlik müktesebatına uyumlaştırılma planları ve farklılıklar şeklinde ele alınmıştır. AB taşıma politikaları; teknik ve güvenlik standartları, sosyal standartlar ve pazarın serbestleşmesi boyutları düşünülmekte ve tüm bu faktörler “tek bir taşıma pazarı” konseptinde birleştirilmektedir(SEDEFED, 2008:1).

Avrupa Birliği'nin gelecek dönem ulaştırma politikalarının çerçevesini belirleyen “2010 Yılında Avrupa Ulaştırma Politikası-Karar Verme Zamanı, Beyaz Kitap”, başlıklı çalışmanın temel esasları (LOJİSTİKHABER, 2006:1):

- Taşıma türleri arasında dengeli dağılımın gerçekleştirilmesi,
- Taşımacılıkta darboğazların ortadan kaldırılması,
- Kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi ve
- Küresel taşıma yönetimi” olarak sıralanmaktadır.

“Küresel taşıma yönetimi” başlığı içerisinde (LOJİSTİKHABER, 2006:1):

- Tüm taşıma türlerinin doğu-batı, kuzey-güney eksenlerinde entegrasyonu,
- Mevcut altyapıların rekabet avantajı getirecek hale dönüştürülmesi için planlama çalışmaları,
- Demiryolu şebekelerinin iyileştirilmesi,
- Avrupa denizyolu taşımacılığının güvenlik düzeyinin artırılması,
- Avrupa Birliği'nin taşımacılık alanında uluslararası kurum ve kuruluşlarda tek kimlik altında temsil edilmesi ve menfaatlerine uygun politikaların sağlanması” ele alınmaktadır.

Ulaştırma ve taşımacılık sektörü, Avrasya coğrafyasında ikinci ipek ticaret yolu ulaştırma altyapısının tamamlanmasıyla hızla gelişecek sektörlerdir. Londra'dan Çin'e Pasifik'ten Çin Denizi'ne kadar uzanan “Eurosia Transport Corridor,, projesi Türkiye'nin de üzerinden geçmekte ve enerji akımına karşı mal ve hizmetler akımının bölgeye ulaştırılacağı ulaştırma altyapısını oluşturmaktadır. Bu altyapının tamamlanması ile

taşımacılık, ulaştırma, depolama ve bunlara bağlı sektörler geliştirecektir (Gürlesel, 2002:1).

Trans Avrupa Taşıma Ağları, Avrupa'nın eşya ve yolcu taşıma politikalarında ihtiyaç duyulan bir projeler bütünüdür. Bu kapsamda Türkiye, Avrupa'nın Ortadoğu, Asya ve Akdeniz bölgeleriyle tam bir entegrasyonunda, doğu ve güney yollarında önemli bir kavşak olarak nitelendirilmektedir. Taşıma Altyapısı İhtiyaçları Değerlendirilmesi (TINA) çalışması çerçevesinde yapılan analizler Türkiye'nin gelecekte taşıma ağlarındaki rolünü tanımlamaktadır (SEDEFED, 2008:1).

Uluslararası Demiryolları Birliği (UIR), Avrupa Demiryolları Birliği (CER), Uluslararası Kamu Ulaştırma Birliği (IUPT) ve Avrupa Birliği Demiryolu Sanayileri (UNIFE) demiryollarının hak ettiği paya tekrar ulaşabilmesi amacıyla 2020 yılına kadar tek Avrupa demiryolu sisteminin oluşturulması yönünde çalışmalara başlamıştır. Bu amaçla (Özdem, 2002:4):

- Demiryollarının payının yolcu taşımacılığında yüzde 6'dan 10'a, yük taşımacılığında yüzde 8'den 15'e yükseltilmesi,
- Demiryollarındaki insan gücü verimliliğinin üç katına çıkarılması,
- Enerji verimliliğinin yüzde 50 artırılması,
- Çevre kirlenici emisyonların yüzde 50 azaltılması,
- Altyapı kapasitesinin hedeflere uygun biçimde artırılması hedeflenmiştir.

Avrupa tek pazarında ulusal pazarların entegrasyonu ve farklı ulaşım türlerinin liberalizasyonuna rağmen, birbirine bağlı ve küresel bir politikanın yokluğuyla karşı karşıyayız. Bununla birlikte AB üyesi devletler demiryollarının zararı pahasına da olsa karayolu taşımacılığının finansmanına öncelik vermektedirler. Bu durum aşağıdaki problemlere yol açmaktadır (Özgöker, 2008:1):

- Karayolu taşımacılığını diğer ulaşım türlerin göre üstünlük sağlaması,
- Trafik sıkışıklığı yaratması,
- Çevre ve sağlık için zararlı etkiler yaratması,
- Ulusal ve bölgesel ulaşım ağları arasında bağlantı eksikliği.

Son dönemde tarihi İpek Yolu'nun Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) çerçevesinde "İpek Yolu Bölgesel Programı" uygulamasına dahil edilerek sürdürülebilir ulaştırma sistemleri oluşturularak çok modlu taşımacılığın gerçekleştirilmesi desteklenmektedir.

2005 yılında Pekin'den çıkan ve Brüksel'e 20 günde varan İpek Yolu kervanı, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bu tarihi yolun önemini tekrar açığa çıkarmıştır. Geçtiğimiz yüzyıllarda bölgedeki istikrarsızlıklar ve geri

kalmışlık nedeniyle derin bir uykuya dalan İpek Yolu, artık 21. yüzyılın dinamik, global ve teknoloji odaklı ticaretinde yeniden yükselen bir yıldız olarak eski cazibesine kavuşacaktır. Türkiye de geçmiş yüzyıllarda olduğu gibi bu yolun Avrupa ile Asya bağlantı noktasında bir cazibe merkezi olma konumunu sağlamlaştırmak durumundadır (UND, 2008:4).

Günümüzde ürünü kaliteli ve müşteri isteklerine uygun, tam zamanında üretmek yeterli olmamaktadır. Ürün, müşteriye tam zamanında, sağlam ve doğru olarak ulaştırıldığında ekonomik bir değer kazanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında ise taşımacılığın önemi ortaya çıkmaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye’de ülke içi yük ve yolcu taşımacılığının ve dış ticaretinin yoğun olarak karayolu taşımacılık sistemi ile gerçekleştiriliyor olması uzun vadede sürdürülebilir bir ulaştırma politikası olarak benimsenmemektedir. Karayolunun taşımacılık sektörü içinde ağırlıklı bir şekilde yer alması, yüksek maliyetli bir taşımacılık faaliyetine yol açmaktadır. Ayrıca karayolu taşımacılığı alt yapı yetersizlikleri, yüksek maliyetli yakıt tüketimine ihtiyaç göstermesi ve bu sektörün finansman yetersizlikleri nedeniyle ülke ekonomisine de sektörel bazda yeterli katkı sağlayamadığı görülmektedir.

Tüm taşıma türleri için ulaştırma altyapısının çağdaş bir yapıya kavuşturulmaması, etkinlik ve verimlilik bakımından uzun vadeli çözümler sunulmaması, kaynak kıtlığı gibi çeşitli darboğazlar bulunması, insan kaynaklarının eğitimi ile ilgili yeterli çalışmaların yapılamaması nedeniyle sorunlar bulunmaktadır.

Ülkemizin uluslararası pazarlara açılabilmesi için taşımacılık sektörü olarak alternatiflerden sadece birinin değil, en ekonomik, en uyumlu taşımacılık modelinin tercih edilerek alternatif taşımacılık sistemlerinin, başka bir deyişle, kombine taşımacılık sisteminin benimsenmesi en akılcı çözüm olacaktır. Bunun için sektörde yönetim ve hizmet anlayışında değişime öncelik verilmesi ve alt yapı yatırımlarına yeterli kaynak ayrılması, yatırımların artırılması gerekmektedir.

Türkiye’nin birçok ülke ile arasında ulaşım ağı kurarak bağlantı oluşturabilmesi, öncelikle ulusal sınırlar içinde, sonra da uluslararası taşımacılık sisteminde yer alabilmesi, ulaştırma altyapısı, teknolojisi, yönetimi ve örgütünün işlerlik ve etkinlik kazanmasına bağlıdır.

Ülkemizde de demiryolu taşımacılığı ve kombine taşımacılık sistemlerinin yük taşımacılığında ön plana çıkması halinde, karayolu taşımacılığının ağırlıklı olarak kullanılması nedeniyle maruz kalınan olumsuz

etkiler ortadan kalkacak, böylece Avrupa ile uyumlu bir ulaşım sistemine kavuşulmuş olacaktır.

Ulaştırma sektöründe taşımacılık hizmetleri ile ilgili pazarların ve kurumların geliştirilmesi; alt yapılarının çağdaş hale getirilerek vizyonunun belirlenmesi; vizyona yönelik hedeflerinin ortaya konması gerekmektedir. Ulaştırma sektörü için ortaya konacak hedeflerin, uygulanacak politikaların, izlenecek yöntemlerin ve yapılacak çalışmaların bütünlük taşıması ve etkin olarak sürdürülmesi halinde sorunlar çözümlenebilecektir.

KAYNAKÇA

ALGAN, Neşe ve ILDIRAR, Mustafa(2007), “Güçlü ve Büyük Türk Ekonomisi İçin Üretim ve İstihdam Politikaları”, <http://www.tisk.org.tr/yayinlar.asp?sbj=ic&id=857>, Erişim Tarihi: 19.12.2007.

ALMEMAN, Arif Adnan (2005), “Lojistik Türkiye'nin Bir Rekabetçi Avantaj Sektörü Olabilir mi?”, **LojiTrans'05 Newsletter**, 13-15 Aralık 2005, Tüayap –Beylikdüzü, İstanbul.

CANDEMİR, Yücel(2002), “Dünyada ve Türkiye’de Ulaştırma Öğrenimi”, **Cumhuriyet Bilim Teknik Dergisi**, (19 Ekim 2002), Sayı:813.

DUMAN, İsmet(2006),“Demiryollarının Yeniden Yapılanma İhtiyacı ve TCDD’deki Gelişmeler”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara.

ESER, Uğur(2006), “Yeni Liberalizm ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Sanayileşme: Washington Uzlaşması Politikaları Deneysel Bir Başarı mı? Ülke Deneyimleri ve Alınan Dersler”, Ulusal Bağımsızlık İçin Türkiye İktisat Politikaları Kurultayı Bildiriler Kitabı, 13-16 Haziran 2006, İnönü Üniversitesi İİBF, Malatya.

GERÇEK, Haluk(1999), “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları”, **İktisat Dergisi**, Sayı:395.

GÜRLESEL, Can Fuat(2002), “ABD’nin Stratejik Ortağı Türkiye’de Yükselcek Sektörler”, **ElegansMagazin**, <http://www.TÜĞLAD/20.doc.htm> ErişimTarihi:20.08.2002.

KAYNAK, Muhteşem (2002), “Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye”, **Ekonomik Yaklaşım Dergisi**, Cem Alpar Özel Sayısı, Gazi Üniversitesi İktisat Bölümü, Sayı:42-43, Cilt 13, (Kış-İlkbahar).

KAYNAK, Muhteşem (2004), “Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye”, 2004 Türkiye İktisat Kongresi, İktisadi Sektörlerde Gelişme Stratejileri, Tebliğ Metinleri-II, İzmir.

KAYNAK, Muhteşem, ZEYBEK Hülya(2007), “*Intermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye’deki Durum*”, **Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi**, Cilt:9, Sayı:2.

KEPENEK Yakup, YENTÜRK, Nurhan(2000), **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi, İstanbul.

KESKİN, Halit, İMAMOĞLU, S.Zeki, AYDEMİR, A.Rıza(2004), “*Tedarik Zincirinde Taşıyıcıların Rolü: KOBİ’LER Üzerinde Bir Uygulama Çalışması*”, **Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi**, Cilt:6, Sayı:1.

KEVÜK, Süleyman, “**Bilgi Ekonomisi**”. <http://bilgiekonomisi.googlepages.com/bilgiekonomisi.pdf>, Erişim Tarihi 02.01.2008.

KOBAN, Emine, YILDIRIR KESER, Hilal(2007), **Dış Ticarete Lojistik**, Ekin Yayınevi, Bursa.

- LOJİSTİK HABER(2006), “**Beyaz Kitap, AB Sürecinde Lojistik Sektörü**”, (Kaynak:SEDEFED) http://www.lojistikhaber.com/news.asp?news_id=141, Erişim Tarihi:02.11.2008.
- NALÇAKAN, Meserret(2003), “**Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model ile Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi(1980-2000 Dönemi)**”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- NALÇAKAN, Meserret (2006), “*Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Ekonomik Önemi ve Ülkemiz Taşımacılığının Sürdürülebilirlik Sorunu*”, **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Bildiriler Kitabı**, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara.
- ÖZCAN, İsmail Çağrı(2006), “*Demiryolu Ulaştırmasında Kamu-Özel İşbirliği Modeli ve Türk Tecrübesi*”, **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Bildiriler Kitabı**, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara.
- ÖZGÖKER, Uğur(2008), “**AB Ortak Ulaştırma Politikası /1**”. <http://www.yenigirisimciler.com/index.php?bolum=haber&sayfa=kosedetay&mid=12&yaziid=34>, Erişim Tarihi 02.01.2008.
- ÖZDEM, Cavit(2002), “**Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz**”, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulsis.doc>, Erişim Tarihi 02.01.2008.
- ROSTOW, W. Whitman(1996), **İktisadi Gelişmelerin Merhaleleri Komünist Olmayan BirManifesto**, Çeviren: Erol Güngör, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Yayını, Ankara.
- ROTA-EGİTİM (2008), “**Lojistik Yönetimi ve Lojistik Fonksiyonları**”. <http://www.rota-egitim.com/rota.asp?procid=8&ndproc=79>, Erişim Tarihi 02.01.2008.
- SEDEFED(2008), “**AB Katılım Sürecinde Lojistik Sektörü**”. <http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=19068&nid=5842> Erişim Tarihi:02.11.2008.
- THE WORLD BANK(2008), “**Ulaştırma Sektörüne Genel Bakış**”, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/TURKENTURKISHEXTN/0,,contentMDK:20819728~pagePK:141137~piPK:141127~theSitePK:455688,00.html>, Erişim Tarihi: 02.11.2008.
- TÜSİAD(2007), “**Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü**”. http://www.patronlardunyasi.com/news_print.php?id=25367. Erişim Tarihi: 12.01.2008.
- UND (2008), “**Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Uluslararası Lojistik**” http://www.und.org.tr/lojistik/TURKIYE_IPEKYOLU_US.doc, Erişim Tarihi:02.11.2008.
- URAY, Nimet ve ÜLENGİN, Füsün(1999), “*Lojistik ve Teknoloji Etkileşiminin Ulaştırma ve Taşımacılık Faaliyetleri Üzerinde Etkisi: Türkiye Gerçeği*”, **İktisat Dergisi**, Sayı:395.
- YILDIZTEKİN, Atilla (2004); “*Dünü ve Geleceği ile Lojistik*”, **Lojistik Dergisi**, Sayı:1.