



**T.C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
FİNANS BİLİM DALI**

**2008 KÜRESEL KRİZİ
VE
LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Gözde ARCAN YILMAZ

BURSA - 2015



**T.C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
FİNANS BİLİM DALI**

**2008 KÜRESEL KRİZİ
VE
LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Gözde ARCAN YILMAZ

**Danışman:
Prof. Dr. Lale KARABIYIK**

BURSA - 2015

T. C.

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İşletme
Finans
Eğilim Arcan Yılmaz
"2008 Küresel Krizi ve Lojistik Sektörü Üzerine Etkileri" konulu
Anabilim/Anasanat Dalı,
Bilim Dalı'nda 70.12.14.026 numaralı
'nın hazırladığı
(Yüksek Lisans/Doktora/Sanatta Yeterlik Tezi/Çalışması) ile ilgili tez
savunma sınavı, 09/02/2015 günü 14:00-15:30 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan
cevaplar sonunda adayın tezinin/çalışmasının başarılı (başarılı/başarısız) olduğuna
oybirliği (oybirliği/oy çokluğu) ile karar verilmiştir.

Üye (Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu
Başkanı)

Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Prof.-Dr. Lale Karabıyık

Üye

Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Doç.-Dr. Hülya Akay

Üye

Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Üye

Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Doç.-Dr. Deger Alper

Üye

Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

09/02/2015

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı : Gözde Arcan Yılmaz
Üniversite : Uludağ Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı : Finans
Bilim Dalı : İşletme
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı : xii + 82
Mezuniyet Tarihi : / / 2015
Tez Danışman(lar)ı : Prof. Dr. Lale Karabıyık

2008 KÜRESEL KRİZİ VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİ

Dünya, 2008 yılında, 1929 büyük buhranından sonra yaşanan en büyük küresel kriz ile karşı karşıya kalmıştır. ABD konut piyasalarında başlayan kriz, kısa sürede önce diğer sektörlerle sızramış, daha sonra da dünyaya bulaşarak küresel bir kriz halini almıştır.

Kriz önce ABD konut sektöründe kontrolsüzce verilen mortgage kredilerinin geri ödemelerinde yaşanan problemlerle başlamış, daha sonra sigortacılık gibi bu sektörle ilişkili sektörlerle ve sonrasında da diğer tüm sektörlerle sızramıştır. Önceleri yerel bir çalkantı olarak görülse de, ABD emlak piyasasında başlayan bu kriz, zamanla derinleşerek dünyaya yayılmış ve küresel bir kriz halini almıştır.

Krizin küreselleşmesinde kuşkusuz en önemli faktör, emlak firmalarının alacaklarına karşılık türev ürünler piyasaya sürmesi ve bu ürünlerin küresel piyasada alıcılar bularak yayılmasıdır. Krizin sonucunda ise öncelikle finansal kuruluşlar olmak üzere birçok kurum batmıştır.

Diğer tüm ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de 2008 krizinin etkileri fazlasıyla hissedilmiştir. Özellikle reel sektördeki etkisi azalan tüketim ve ihracat talebi nedeniyle yoğun olmuştur. Kriz döneminde, ülkemizin dış ticaret hacmi gerilemiş, dış ticaret işlemlerinin birleştirici unsuru olan lojistik faaliyetler de bu gerilemeden fazlasıyla nasibini almıştır. Bu çalışmanın amacı, 2008 Küresel Krizinin Türkiye'deki lojistik sektörü üzerindeki etkilerini belirleyebilmektir.

Anahtar Sözcükler:

Ekonomik Kriz	2008 Küresel Krizi	Küreselleşme	Lojistik Sektörü
Taşıma Hizmetleri İthalatı	Taşıma Hizmetleri İhracatı	İthalat	İhracat

ABSTRACT

Name and Surname : Gözde Arcan Yılmaz
University : Uludağ University
Institution : Social Science Institution
Field : Finance
Branch : Management
Degree Awarded : Master
Page Number : xii + 82
Degree Date : / / 2015
Supervisor (s) : Prof. Dr. Lale Karabıyık

2008 GLOBAL CRISIS AND IT'S EFFECTS ON LOGISTIC SECTOR

In the year 2008, world had faced with the biggest global crisis, after Great Depression that was occurred in 1929. The crisis started at housing market of America had firstly spread over other sectors and secondly spread all over the world. Finally it became a global crisis.

Crisis in USA began as a result of repayment problems of uncontrolled mortgage credits given by banks. After that, it spread to housing market related businesses like insurance companies and after that it spread over all markets. Firstly, it was seen as a domestic turmoil, it became deeper and effected all of the world.

“The most important reason of globalization of the crisis was of course derivative issuance of real-estate firms on stock exchange markets against their receivables. These receivables found buyers on global markets and spread all over the world. As a result, many firms in addition to most of financial institution had given out.”

As all other countries, Turkey had also felt the effects of this crisis. It had shown itself on especially real economy because of diminishing consumption and export demand. In the crisis period, the foreign trade volume in our country decreased in addition to logistic operations. The aim of this study is to find out the effects of 2008 global crisis on Turkey's Logistics Sector.

Keywords:

Economic Crisis	2008 Economic Crisis	Logistics Sector	Transportation services
Import of Transportation Services	Export of Transportation Services	Import	Export

ÖNSÖZ

Yapılan bu çalışmada ilk olarak kriz kavramı, Dünya'nın belirli bölgelerinde çeşitli sebeplerle yaşanan küresel krizler, onların sebepleri ve sonuçlarını incelenmiş, sonrasında ise ABD'de 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik krizin nedenleri ve dünyaya nasıl yayıldığı ve küresel bir hal aldığı incelenmiş, bunun yanı sıra, lojistik sektörünü ve onun kapsamı ve faaliyet alanları araştırılmış ve sonuç olarak 2008 Küresel Ekonomik Krizi'nin Türkiye'deki Lojistik Sektörüne olan etkilerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Öncelikle konular kavramsal boyutta ele alınmış olup, yapılan uygulama çalışmasında ise Türkiye'deki ithalat, ihracat ve taşıma hizmetleri verileri 2008 Küresel Krizi öncesi ve sonrası olarak Dünya, AB Üye Ülkeleri ve Orta Doğu ile karşılaştırmalı olarak irdelenmiştir. Buna ek olarak, 2008 öncesi ve sonrası ihracat ve ithalatımız bölgesel olarak araştırılmaya çalışılmıştır.

Tezimin gerçekleştirilmesinde benden yardımlarını esirgemeyen Hocam Prof. Dr. Lale Karabıyık'a teşekkür ederim.

Gözde ARCAN YILMAZ

Bursa, 2015

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLO LİSTESİ.....	ix
ŞEMA LİSTESİ.....	x
GRAFİK LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR.....	xii

BİRİNCİ BÖLÜM

EKONOMİK KRİZ.....	1
1. EKONOMİK KRİZ KAVRAMI	1
2. DÜNYADAKİ EKONOMİK KRİZLER, SEBEPLERİ ve SONUÇLARI	2
2.1. Büyük Buhran	3
2.2. Meksika Krizi.....	4
2.3. Güneydoğu Asya Krizi.....	5
2.4. Rusya Krizi	6
2.5 Brezilya Krizi	6
2.6.Arjantin Krizi	7
2.7. Türkiye Krizleri.....	9
2.7.1. 1994 Krizi	10
2.7.2. 2000-2001 Krizleri.....	10
3. EKONOMİK KRİZ ÇEŞİTLERİ	11

İKİNCİ BÖLÜM

KÜRESELLEŞME VE 2008 KÜRESEL KRİZİ.....	16
1. 2008 KÜRESEL KRİZİ VE GELİŞİM SÜRECİ.....	16
2. 2008 KRİZİNİN KÜRESELLEŞMESİ.....	20
3. 2008 KÜRESEL KRİZİNİN DÜNYA EKONOMİSİNE ETKİLERİ	20
4. 2008 KÜRESEL KRİZİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ	27

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ.....	32
1. LOJİSTİĞİN TANIMI	32

2. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ	34
3. II. DÜNYA SAVAŞI SONRISI LOJİSTİK KAVRAMININ ÖNEMİNİ ARTTIRAN GELİŞMELER	36
3.1. Küreselleşme	36
3.2. Firmalar Arası Artan Rekabet	36
3.3. Stok Felsefesinde Radikal Değişikliklerin Oluşması	36
3.4. Bilgisayar ve İletişim Teknolojilerinde Yaşanan Devrim	37
3.5. Yeşil Lojistik ve Tersine Lojistik	37
4. LOJİSTİĞİN FAALİYET ALANLARI	37
4.1. Talep Tahmini	39
4.2. Stok Yönetimi	40
4.3. Depo Yönetimi	41
4.4. Müşteri Hizmetleri	42
4.5. Elleçleme	43
4.6. Taşıma	44
4.6.1. Karayolu	44
4.6.2. Demiryolu	44
4.6.3. Havayolu	45
4.6.4. Denizyolu	45
4.6.5. Boru hattı	45
4.6.6. Kombine Taşımacılık	46
4.6.7. Intermodal Taşımacılık	46
4.7. Ambalajlama	46
5. LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ	47
6. TERSİNE LOJİSTİK VE YEŞİL LOJİSTİK	49
7. LOJİSTİKTE DIŞ KAYNAK KULLANIMI	50
7.1. Parti Lojistik Hizmetler	50
7.2. Parti Lojistik Hizmetler	50

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

2008 KÜRESEL KRİZİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİNİN

TARTIŞILMASI	51
1. DÜNYA VE TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI	51
1.1. Dış Ticaret	51
1.2. Taşıma Hizmetleri	54
2. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI	57
2.1. Dış Ticaret	57
2.2. Taşıma Hizmetleri	61
3. ORTADOĞU VE TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI	62

3.1. Dış Ticaret.....	62
3.2. Taşıma Hizmetleri.....	65
4. ÜLKE GRUPLARINA GÖRE İTHALAT VE İHRACAT	67
4.1. Türkiye'nin En çok İhracat Yaptığı Ülkeler ve Değişimler	67
4.2. Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı Ülkeler ve Değişimler	70
5. KRİZ DÖNEMİ VE TÜRKİYE'DE GSYİH.....	73
SONUÇ	75
KAYNAKÇA.....	78
ÖZGEÇMİŞ	82

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Üretim Artış Hızı (%)	22
Tablo 2. Dünya Ticaret Hacmi.....	23
Tablo 3. Seçilmiş Ülkelerde Reel Konut Fiyat Değişimi (Yüzde)	24
Tablo 4. İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Bileşik Endeksi (İMKB)	27
Tablo 5. Nüfusun İşgücü Durumu.....	31
Tablo 6. Lojistik Faaliyetler.....	38
Tablo 7. Dünya’da Yıllara Göre Toplam Ticaret (Milyon Dolar)	51
Tablo 8. Türkiye’de Yıllara Göre Dış Ticaret ve Oranlar (Dolar).....	53
Tablo 9. Dünya’daki Toplam İthalat ve İhracat ve Taşıma Hizmetleri İthalatı ve İhracatı	54
Tablo 10. Dünya’da ve Türkiye’de Yıllara Göre Taşıma Hizmetleri Ticareti (Milyon Dolar).....	55
Tablo 11. Dünya’da ve Türkiye’de Taşıma Hizmetleri (Milyon Dolar).....	57
Tablo 12. AB ve Türkiye’de Yıllara Göre Toplam Ticaret (Milyon Dolar).....	58
Tablo 13. AB ve Türkiye’de Yıllara Göre Taşıma Hizmetleri Ticareti (Milyon Dolar) ..	60
Tablo 14. AB Ülkeleri ve Türkiye’de Taşıma Hizmetleri (Milyon Dolar).....	61
Tablo 15. Orta Doğu ve Türkiye’de Yıllara Göre Toplam Ticaret (Milyon Dolar)	63
Tablo 16. Orta Doğu ve Türkiye’de Yıllara Göre Taşıma Hizmetleri Ticareti (Milyon Dolar).....	65
Tablo 17. Orta Doğu ve Türkiye’de Toplam Taşıma Hizmetleri Ticareti (Milyon Dolar).....	66
Tablo 18. Türkiye’nin Yıllara Göre En Çok İhracat Yaptığı Yirmi Ülke.....	68
Tablo 19. Ülkelere Göre Yıllık İhracat, Toplam İçindeki Payı (%)	69
Tablo 20. Ülkelere Göre Yıllık İhracat, Önceki Yıla Göre Değişim (%)	70
Tablo 21. Ülkelere Göre Yıllık İthalat (En çok ithalat yapılan 20 ülke)	71
Tablo 22. Ülkelere Göre Yıllık İthalat, Toplam İçindeki Payı (%)	72
Tablo 23. Ülkelere Göre Yıllık İthalat, Önceki Yıla Göre Değişim (%)	73
Tablo 24. Türkiye’de GSYİH’yi Oluşturan Seçilmiş Sektörler ve GSYİH.....	74

ŞEMA LİSTESİ

Sayfa No.

Şema 1. Ekonomik Kriz Çeşitleri	12
Şema 2. 2007 ve 2009 Yıllarında Dünya Bankalarının Finansal Durumu	21
Şema 3. Lojistik Akış.....	33
Şema 4. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	34
Şema 5. Modern Bakış Açısıyla Lojistiğin Gelişim Aşamaları.....	35
Şema 6. Elleçleme Faaliyetleri	43
Şema 7. Tedarik Zinciri	48

GRAFİK LİSTESİ

Sayfa No.

Grafik 1. FED Faiz Oranları.....	17
Grafik 2. ABD Bankalarının Konut Kredisine Bağlı Menkul Kıymetler/Sermaye	19
Grafik 3. ABD Konut Fiyat Endeksi.....	24
Grafik 4. GSMH Büyümesi (%)	25
Grafik 5. Dünyada ve Türkiye’de İşsizlik Oranları	25
Grafik 6. Dünyada Enflasyon Gelişmeleri	26
Grafik 7. Türkiye’nin Yıllık Büyüme Oranları (2002-2011).....	28
Grafik 8. Kişi Başına Düşen GSYİH (ABD Doları)	29
Grafik 9. Yıllık İhracat (Milyar Dolar)	29
Grafik 10. Yıllık İthalat (Milyar Dolar)	30
Grafik 11. Dünya’da Yıllara Göre İthalat ve İhracat (Milyon Dolar).....	52
Grafik 12. Türkiye’de Yıllara Göre İthalat ve İhracat (Milyon Dolar).....	53
Grafik 13. Dünya’da ve Türkiye’de Ulaştırma Hizmetleri	56
Grafik 14. AB Ülkeleri ve Türkiye’deki İhracat	59
Grafik 15. AB Ülkeleri ve Türkiye’deki İthalat Değişim Oranları	59
Grafik 16. AB Ülkelerinde ve Türkiye’de Ulaştırma Hizmetleri	62
Grafik 17. Orta Doğu ve Türkiye’de İhracat.....	64
Grafik 18. Orta Doğu ve Türkiye’de İthalat.....	64
Grafik 19. Orta Doğu ve Türkiye’de Toplam Taşıma Hizmetleri Değişim Oranları	67

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AB	Avrupa Birliği
CLM	Lojistik Yönetim Konseyi
CSCLM	Tedarik Zinciri Yönetim Profesyonelleri
FED	Amerika Birleşik Devletleri Merkez Bankası
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
IMF	Uluslararası Para Fonu
İMKB	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
MB	Merkez Bankası
TUİK	Türkiye İstatistik Kurumu
WTO	Dünya Ticaret Organizasyonu

BİRİNCİ BÖLÜM

EKONOMİK KRİZ

1. EKONOMİK KRİZ KAVRAMI

Kriz kavramı etimolojik köken olarak Yunanca “krinein” kelimesinden türemiştir ve anlamı karar vermedir. Sosyal bilimler alanında genellikle birden bire meydana gelen kötüye gidiş yönündeki gelişme, büyük sıkıntı, buhran ve bunalım gibi kelimelerle eşanlamlı kullanılmaktadır (Demirci, 2011: 45). Ekonomik aktiviteler olan üretim, ticaret, dağıtım, tüketim, ithalat ve ihracatta birdenbire ortaya çıkan kötüye gidiş yönündeki gelişmeler ekonomik kriz olarak nitelenebilir.

Bir diğer tanımda krizler belirsizliklerin artması ve genelleşmesi, düzenlemelerin bozulmasıyla tehlike ve şansların büyümesi sonucu ortaya çıkar şeklinde tanımlanmaktadır (Berikol, 2000: 6). Farklı bir görüşe göre ise kriz, genel anlamda finansal bir süreçte ani dönüşüm noktası, ekonomi ve politika alanında istikrarsız ve tehlikeli durum veya durumları ifade eden güçtür (Önder, 2001: s. 45–46).

Literatürde ekonomik kriz kavramı için yapılan diğer bazı tanımlar aşağıdaki gibidir:

- Ekonomik krizleri genel olarak ekonomideki karar birimleri olan hane halkı, firmalar ve devletin davranış ve faaliyetlerinde iç ve dış konjonktür nedeni ile meydana gelen ani ve beklenmeyen değişimler olarak ifade etmek mümkündür (Apak ve Aytaç, 2009: 17).
- Kaynağı genel olarak iktisadi olan, içsel veya dışsal nedenlerden kaynaklanan ve oluştuğunda ekonomik, ticari, mali, sosyal, kültürel değişimlere ve olumsuzluklara sebep olan olgulardır (Dursunoğlu, 2009: 4).
- Ekonomik krizler, herhangi bir mal, hizmet, üretim faktörü veya döviz piyasasındaki fiyat ve/veya miktarlarda kabul edilebilir bir değişme sınırının ötesinde gerçekleşen şiddetli dalgalanmalar olarak tanımlanabilir (Kibritçioğlu, 2001: 2).

- Finansal krizler, reel ekonomi üzerinde büyük yıkıcı etkiler yaratabilen ve piyasaların etkin işleyiş gücünü bozan finansal piyasalardaki çöküşlerdir (Taylor, 2009).

Bu tanımlarda ekonomik krizlerin bazı ortak özellikleri vurgulanmaktadır. Bunlar önceden tahmin edilememesi, beklenmedik bir anda ortaya çıkması ve ekonomik bir takım olumsuzluklara sebebiyet vermesidir. Krizler çoğunlukla beklenmedik bir anda ortaya çıkan ekonomik tehditler olabileceği gibi, doğru bir takım aktivitelerle fırsata da çevrilebilir.

2. DÜNYADAKİ EKONOMİK KRİZLER, SEBEPLERİ ve SONUÇLARI

Ekonomik krizlerin kuşkusuz sebepleri vardır. Dolayısıyla krizlerinin neden oluştuğunu anlamak için onları oluşturan sebepleri incelemeliyiz.

Literatüre baktığımız zaman ekonomik krizlerin oluşmasına etki eden dört faktörün bulunduğunu görmekteyiz. Bunlar faiz oranlarındaki artışlar, ekonomik belirsizlikler, varlıkların bilançolar üzerindeki etkileri ve bankacılık sektöründeki problemler (Mishkin, 2001: 200).

Para arzındaki azalış veya krediye olan talebin artması gibi sebeplerle faiz oranlarında ani yükselmeler meydana gelirse, kredi talebi azalacak ve daha çok riskli yatırımcılar kredi talebinde bulunacaklardır. Bunun sebebi, riskli yatırım projeleri olan kişi ve firmalar çok yüksek faiz oranı ödemeyi sorun etmemesidir. Kredi talebinin azalması ve bankaların da riskli müşterilere kredi vermeyi reddetmesi yatırım oranlarında ve ekonomik aktivitelerde azalmayla sonuçlanacaktır (Mishkin, 2001: 200).

İktisadi durgunluk, hisse senedi piyasasında fiyatların aniden düşmesi vs. gibi sebeplerle finansal pazarlardaki ve ekonomideki belirsizliğin artması yatırımcıların iyi ve kötü kredi risklerini gözlemlemesini zorlaştırır. Dolayısıyla risk alma ve yatırım yapma isteği azalacak ve ekonomik aktiviteler zayıflayacaktır (Mishkin, 2001: 200).

Hisse senedi piyasalarındaki ani düşüşler, firmaların bilançoları üzerinde olumsuz etkilere neden olur. Bunun sebebi ise bir firmanın hisse senedi fiyatının o firmanın öz varlıklarının değerini yansıtmamasıdır. Toplam fiyat seviyelerinde meydana gelecek tahmin edilemeyen bir düşüş de, firmanın öz varlıklarının değerini düşürecektir. Gelişmekte olan ülkelerdeki yerel para biriminin ileri tarihli değerinin belirsizliği ve ardından düşüşü

firmaların özvarlıklarının azalmasına ve dolayısıyla bilançolarının olumsuz etkilenmesine sebep olur. Bir ülkedeki firmaların bilançolarındaki olumsuz gelişmelerin sonucu ise ekonomik aktivitelerde daralma olarak karşımıza çıkar (Mishkin, 2001: 201).

Bankalar, finans sektörünün başrol oyuncularındır ve onların bilançolarındaki bozulmalar, sermayelerinde daralmaya, dolayısıyla kredi verme aktivitelerinin azalmasına ve ekonomik aktivitelerin yavaşlamasına sebep olacaktır ki sonuç olarak bu durum bir ekonomik kriz oluşmasına sebep olacaktır (Mishkin, 2001: 201).

Yukarıda saydığımız sebeplerin bir veya bir kaçının meydana gelmesi ekonomik aktivitelerin yavaşlamasına ve dolayısıyla ekonomik krize sebebiyet verir.

2.1. Büyük Buhran

Dünya tarihine baktığımızda, birçok ülkenin tarihinde ekonomik krizlerle karşı karşıya kaldığını görmekteyiz. Bunların en bilineni ABD' de başlayan ve sonrasında tüm Dünyaya yayılan 1928-1929 yılları arasında yaşanan ve "Büyük Buhran" olarak adlandırılan krizdir.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Amerika Birleşik Devletleri, dünya ekonomisinde kısmen etkinlik kazanmış, savaş süresince önemli oranda altın biriktirmişti. ABD'de biriken sermaye başta Florida da olmak üzere gayrimenkule ve toprak alımına yönelmişti. Ancak toprak üzerinde spekülasyonların sona ermesi ile toprak fiyatlarında düşüş yaşanmış, topraktan çıkan sermaye New York Borsasına yönelmişti. Hisse senedi fiyatlarının aşırı yükselmesi ile gerçeklerden kopması, Federal Rezerv Bankasının, spekülatif artışı durdurmak için 1929 yılının yaz aylarında faiz oranlarını % 7'den % 15'e yükseltmesine neden oldu. Borsa hisse senetleri dorukta iken, hisse sahipleri satışa yönelerek, New York Borsasının çöküşüne neden oldular. Borsanın çöküşünü bankaların çöküşü izledi (Açıkgöz ve Özkan, 2009: 12).

O dönemde ABD'de bankalar iyi yapılanmamış olması bankaların çöküşüne sebep oldu. ABD'nin o dönemki başkanı Hoover ve yönetimi ekonomiye devlet müdahalesi yapmama taraftarı idi ve bu davranış da krizin ilerlemesini hızlandırdı.

1. Dünya Savaşı sonrası Amerika, başta Avrupa ülkeleri olmak üzere, dünya üzerinde birçok ülkeye yeniden yapılanması için kredi veriyordu. Kriz sonrası ise Amerika başka ülkelere kredi vermeyi kestiği gibi, verdiği kredileri geri alamadı.

Krizin sonucu 1. Dünya Savaşından çıkan ülkelerin yeniden yapılanmasının durmasının yanı sıra, uluslararası altın sistemi de çöktü ve dünyadaki dış ticaret hacmi daraldı, başta ABD olmak üzere üretim oranları düştü, fiyatlar arttı ve işsizlik oranları çok yüksek seviyelere ulaştı.

Büyük Buhran her ne kadar ekonomik bir olgu gibi görünse de insanların hayat standartlarının yanı sıra sosyo-kültürel yapılarını da olumsuz olarak çok etkilemiştir.

2.2. Meksika Krizi

1990'lı yıllarda liberalizm ile birlikte Meksika'ya büyük sermaye girişleri olmuştur. Büyük sermaye girişleri ile birlikte oluşan kırılganlıklara ilaveten 1994 yılında ekonomide yaşanan iç ve dış şoklar, döviz kuru baskı altında iken Aralık 1994'de bir ödemeler dengesi krizi ve finansal krize yol açmıştır (Bankacılık ve Araştırma Grubu, 2001: 1).

Meksika krizinin değerlendirmesine ilişkin yapılan çeşitli çalışmalarda krizi destekleyen diğer etmenler arasında hükümete güveni sarsan nitelikteki siyasi gelişmeler, ABD'deki faiz artışlarının yabancı sermaye kaçışlarına yol açması, kamu borç yönetiminde vade ve döviz yükümlülüklerindeki uyumsuzluklar, bankacılık sektöründe takipteki kredilerin hızla artması ve uygun bankacılık düzenlemelerinin bulunmadığı koşullar altında bankaların yanlış tutumları ve özellikle IMF'in Meksika bankalarındaki riskli kredileri fon desteği sağlayarak karşılayacağı şeklindeki bir beklentiyle daha riskli yatırımlara yönelerek bankacılık krizini tahrik etmeleri gibi nedenler de sıralanmaktadır (Bankacılık ve Araştırma Grubu, 2001: 2).

1994 yılına gelindiğinde Meksika'nın döviz rezervleri önemli ölçüde erimiştir ve Meksika % 15 oranında devalüasyon yapmıştır. Fakat yapılan devalüasyonun miktarı az olduğu için daha kötü sonuçlara yol açmıştır. Devalüasyon büyük döviz dalgalanmaları oluşturmuştur. Pezo'nun değeri çok kısa bir sürede yarı yarıya azalmıştır. Mali piyasalarda ortaya çıkan krizi reel ekonomi krizi takip etmiştir ve 'Tekila Krizi' olarak isimlendirilen kriz tüm Dünya'yı etkilemiştir. Meksika Tekila Krizinden iki yılda çıkabilmiştir. IMF ve Amerika, krizi atlatabilmesi için Meksika'ya 50 milyar dolar yardımda bulunmuştur" (Ergi, 2001: 948).

2.3. Güneydoğu Asya Krizi

Bu kriz, 1997 ve 1998 yıllarında Tayland, Endonezya, Güney Kore ve Malezya'da başlamış, etkileri küreselleşmenin etkisiyle önce diğer Asya ülkelerine ve daha sonra bölge dışındaki birçok ülkeye yayılmıştır.

Güneydoğu Asya finansal krizi özel sektördeki dengesizliklerden kaynaklanıyordu. Kriz öncesi dönemde bir çok Asya ülkesinin mali pozisyonu sağlamdı ve kamu sektörü borcu düşük düzeylerdeydi. Üstelik cari hesap açıklarıyla ölçülen dış dengesizliklerin arkasındaki itici güç, sürdürülemez bir yatırım patlamasıydı. Bu kriz bir sermaye hesabı kriziydi ve bu krizin kökeninde yatan sebepler yapısalı; öyle ki zamansız finansal sektör liberalizasyonu, zayıf idare ve özel sermaye akımlarını yönetmede politika hataları krize sebep oldu. Krizin bir diğer önemli karakteristiği finansal yayılmanın esas olarak bölgesel olması ve bunun da bölgesel çözümleri gerektirmesiydi. Söz konusu kriz ile ilgili olarak hazırlanan bir çok rapor kısa vadeli borcun rolüne vurgu yapmaktadır. Etkilenen ülkelerin dış borçları özel bir durum arz ediyordu. Bunların büyük bir kısmı kısa vadeliydi ve yabancı alacaklılar paniklediler ve verdikleri kısa vadeli kredilerin vadesini uzatmayı ret ettiler (Delice, 2003: 68).

Asya ülkelerinde krizi başlatan dışsal faktörlerin başında Japon Yen'inin değerinin düşmesi ve buna bağlı olarak Asya ülkelerinin ihraç ürünlerinin değerinin azalması gelmiştir. Bunu Çin'in devalüasyon yaparak, mal ve hizmetlerini rekabetçi üstünlüğe sahip konuma getirmesi izlemiştir. Tüm bu gelişmelere ek olarak Dünya'daki elektronik ürün talebi düşmüştür. (Ergi, 2001: 948).

Bu sürecin sonucu öncelikli olarak Asya' yı ve sonrasında tüm Dünya' yı etkileyen bir kriz olmuştur. Asya ülkelerinin döviz cinsinden olan borçları devalüasyonla birlikte artmıştır ve döviz spekülasyonu yaşanmıştır. Bunun sonucunda para, sermaye ve döviz piyasalarındaki dalgalanmalar yaşanmış, bu dalgalanmalar yayılarak yayılmış ve finansal sistemi çökme noktasına getirmiştir.

Krizden sonra bölge ülkelerinin özel kesim tasarruflarında reel gerileme yaşanmış ve ekonomik büyümeleri büyük oranda yavaşlamıştır (İnan, 2002: 54). IMF; Tayland, Endonezya ve Kore ile Stand-By anlaşmaları yapmıştır. Yapılan anlaşmalar bu ülkelerin ödemeler dengesi açıklarının giderilmesi ve ulusal rezervlerinin artırılması amacına yönelik olarak hazırlanmıştır. Bu anlaşmalarla IMF, ülkelere 40 milyar dolar finansal

yardımları sağlamıştır. Dünya Bankasının ve Asya Kalkınma Bankasının verdiği kredi tutarı ise 27 milyar dolardır. Bunlara ek olarak 58 milyar dolarlık iki taraflı yardım kredileri verilmiş ve toplam yardım paketinin boyutu 125 milyar doları bulmuştur (Günel, 2003: 1031).

2.4. Rusya Krizi

Rusya'da ortaya çıkan finansal krizin nedenleri daha eski oluşumlara dayanmasına rağmen krizin başlama sebebi, kısa vadede yüksek getiri elde etmek isteyen kısa süreli yabancı sermayenin spekülasyon hareketleridir. 1996 ve 1997 yıllarında Rusya'ya gelen yabancı yatırım miktarı %229 oranında artış göstermiştir. Bu dönemde Rusya'daki bankalara uluslararası finans piyasalarından büyük miktarda düşük faiz oranlı kaynak akışı gerçekleşmiştir. Bankalar iç piyasaya bu paraları yüksek faiz oranları ile kredi olarak kullanmıştır. Krizin başlangıç noktasını Dünya petrol fiyatlarında yaşanan düşüş sebebiyle Rusya'nın dış gelirlerinin 10 milyar dolarlık kayba uğraması ve bunun sonucunda piyasalara dağıtılan kredilerin geri dön-memeye başlaması oluşturmuştur. Rusya'da 1998 yılından itibaren şirket ve banka iflasları yaşanmış ve finansal piyasalarda dalgalanmalar ortaya çıkmıştır (Akdiş, 2002: 7).

Güçlü mali boyutları olmakla birlikte Rusya finansal krizi, fiili olarak reform ve kurumları oluşturma çabalarında ortaya çıkan aksamaların habercisiydi. 17 Ağustos'ta borç moratoryumu/yeniden yapılanma ve rublenin devalüasyonu ilan edildiği zaman, Rus bankaları kamu menkul kıymetlerinin 27 milyar dolarlık nominal değeri üzerinden önemli kayıplara maruz kaldılar ve dış borç yükümlülükleri önemli ölçüde arttı. Bankacılık sisteminin ve rublenin çöküşünden, finansal olmayan sektörün bilançolarının olumsuz etkilenmesi daha sonra bir finansal krize yol açtı (Delice, 2003: 68, 69).

Rus Hükümeti 17 Ağustos 1998'de rublenin bant aralığını düşürdü ve özel dış borçları için doksan günlük moratoryum ilan etti. Bundan sonra Ruble devalüasyonları sürdü. Rusya 1999'da IMF ile anlaşma yaptı (Yay ve diğ., 2001: 40).

2.5 Brezilya Krizi

1999'da Brezilya'da yaşanan kriz bir finansal kriz türü değildi. Brezilya, Krugman (1979) tarafından tanımlanan sürdürülemez mali politikaların bir para krizine yol açacağı

yönündeki endişelerin ortaya çıkardığı klasik bir ödemeler dengesi krizi yaşadı (Delice, 2003: 69).

Brezilya krizini tetikleyen temel faktör, Rusya'da yaşanan devalüasyon ve/veya Rusya'nın dış borçlara yönelik moratoryum ilan etmesinin olumsuz etkilerini yaşayan yabancı yatırımcılar olmuştur. Yine, Rusya krizinden bire bir etkilenmeyen ancak, IMF destekli istikrar programı altında kriz yaşayan Rusya örneğinden dolayı fonlarını geliştirmekte olan ülke ekonomilerinden çekme kararı alan sermaye çevrelerinin de, Brezilya krizi üzerinde tetikleyici bir etkisi olmuştur. Sadece Ağustos ve Eylül aylarında, Brezilya döviz piyasasında Amerikan Dolarına olan talep sırasıyla 11,8 ve 18,9 milyar dolardır. Bu rakam rezerv kayıplarının ne kadar yüksek seviyelere vardığını açıkça ortaya koymaktadır (Özdemir, 2007: 138).

Brezilya bu krizden sonra, 35 milyar \$ dış yardım sağladı. Kısa bir geçiş döneminden sonra Haziran 1999'da enflasyon hedeflemeye geçildi. Kısaca Brezilya krizi atlama için sıkı maliye politikası, enflasyon hedefleme ve dış destek politikaları uygulandı (Yay ve diğ., 2001: 40).

2.6.Arjantin Krizi

Arjantin krizinin sebepleri ile ilgili iki temel görüş ön plana çıkmıştır. İlk görüşe göre, ekonomide yaşanan resesyonun ve mali problemlerin temel sebebi döviz kurunun aşırı değerlenmiş olmasıdır. İkinci görüşe göre ise, döviz kuru sistemindeki çöküş esasında bir borç krizidir ve buna sorumsuzca yürütülen maliye politikaları sebep olmuştur (Özdemir, 2007: 147).

Arjantin, 1991- 2001 yılları arasında ülkede uzun yıllardır süre gelen hiperenflasyonu kırmak ve parasal istikrarı sağlamak için Konvertibilite (Cavallo) Programı uygulamıştır. Bunun için seçilen araç da, dönemin hakim uluslararası finans paradigmasına uygun olarak para kurulu sistemi olarak belirlenmişti. Bu program 2001 yılı sonuna kadar yaklaşık on sene sürdürülmüştür. İlk yıllarda olumlu gelişmelerin yaşandığı ekonomide, daha sonra para kurulu uygulaması paralelinde etkin bir para politikası yürütülememesi sonucu ekonomik büyüme sağlanamamış ve son yıllarda üst üste üç yıl daralma görülmüştür. Bu esaslar çerçevesinde hazırlanan Konvertibilite (Cavallo) Programının temel unsurları aşağıdaki şekildedir: (İnan, 2002: 58)

- Yerel para peso ile ABD doları arasındaki parite sabitlenmiştir.
- Para basımı uluslararası rezervlerdeki net değişime bağlanmıştır.
- Merkez Bankası'nın kamuya kredi açması kanunla yasaklanmıştır.
- Kamu maliyesi alanında disiplinin sağlanması ve sürdürülmesi için siyasi çevrelerde uzlaşma sağlanmıştır.
- Yapısal reformlar ve özelleştirmeye hız verilmiştir.

Krize sebep olan etkenlere baktığımız zaman ülkeyi krize götüren sebepleri şöyle sıralayabiliriz (Evirgen, 2004, 33):

- Gelir dağılımının bozukluğu ve yüksek işsizlik ülkede rüşvet ve yolsuzlukları sürekli artırmaktaydı.
- 1990 yılından itibaren uygulanan hatalı özelleştirme politikaları ile oluşturulan verimsiz şirketler ve karteller ülke ekonomisine zarar vermekteydi.
- 1990-2000 yılları arasında Arjantin'e 150 milyar dolar sıcak para girişi oldu. Bu durum Arjantin ekonomisinin dengesini bozmuştu.
- Asya, Meksika ve Rusya krizlerinin etkisiyle ekonomisi zayıflamış olan Arjantin'in oldukça kısa vadeli, ödenmesi zor dış borçları 146 milyar dolar olmuştur.
- 2001 yılında üç büyük kredi derecelendirme kuruluşunun Arjantin'in kredi notlarını düşürmesiyle Arjantin'de önemli aktifleri bulunan İspanyol bankalarının piyasalarından çekilmeye başladılar. İyice artan güvensizlik ortamında ülkeden hızlı bir şekilde kaynak çıkışı yaşanmaya başlanmış.

Bu durumun önüne geçmek için IMF ile tekrar anlaşma yapıldı. IMF ek fon verilmesi konusunda istekli olsa da, bu fonları Arjantin' in bütçe açığını tümüyle kapattığı takdirde sağlamayı şart koşmuştu. Vergi gelirlerinin düştüğü, ekonominin durgunluk kısılcasına yakalandığı bir zamanda, bütçeyi dengelemenin tek çıkar yolu hükümet harcamalarındaki geniş çaplı azalma idi. Temmuz'un sonlarında kamu kesiminin topladığından daha fazla destekte bulunmayacağı temel alınarak, "Sıfır Açık Kuralı" meclisten geçti ve açığın tam olarak ortadan kaldırılması amacıyla harcamaların her ay

yeniden düzenlenmesi öngörüldü. Gerçekte, programa olan siyasi bağlılığı göstermek amacıyla maaşları ve emeklilik ödemelerini kısıtlayarak, borç çevrilmesinde işlevsel bir role sahip olacaktı. Ne var ki bu karar kitlesel protestolar ve sosyal direnişle karşılaştı ve kriz hız kazandı. Krizin hız kazanması ise “peso devalüe edilecek” korkusunun yaşanmasına neden oldu. Bu aşamada hükümet araya girerek, insanların pesolarını dolara çevirmelerini önlemek amacıyla, banka depozitlerinin geri çekilmesini sınırlandırdı. Bu durum yeni bir sosyal protesto dalgası yarattı ve yatırımcı güveninin iyice zayıflamasına neden oldu (İnan, 2002: 30).

Arjantin’in program kriterlerini yerine getirmediğini gören IMF ödemelerini durdurma kararı almıştır. Aralık ayının sonuna doğru borçlarının bir kısmını ödeyemeyeceğini duyuran Arjantin, Ocak 2002’ye geldiğinde konvertibilite rejimine tamamen son verdiğini açıklamıştır. Bu süreçte peso keskin bir değer kaybı yaşamış, ekonomi önemli oranda daralmış ve bu daralma önemli ekonomik ve sosyal sonuçlar doğurmuştur 2002 yılında GSYİH yaklaşık %11 oranında gerilemiş, enflasyon ise %41 oranında yükselmiştir. Üç yılı aşkın resesyondan sonra neredeyse %20’si işsiz olan, bankalardaki paralarını alamayan, ülke paralarının değeri hızla düşen Arjantin halkı açısından asıl hazin olan, on yıllık bir istikrar ve reform döneminin böyle trajik biçimde sona ermesidir (Ergün, 2010: 13).

2.7. Türkiye Krizleri

Ülkemizde 1980 sonrası yaşanan ekonomik krizlerin belki en önemlileri; 1994, 2000 ve 2001 yıllarında yaşananlarıdır. Bunda 1980 sonrası uygulanan dışa açık ekonomi politikalarının büyük rolü vardır (Karabıçak, 2010: 255). Türkiye cari işlemler hesabının liberalizasyonu sürecini 1989 yılı sonunda tamamlamış ve hemen ardından 1990’nın şubat ayında Uluslararası Para Fonuna (IMF) Türk Lirasının tam konvertibilitesi için başvurmuştur. Türkiye’de finansal liberalizasyon, Türk Lirasının aşırı değerlenmesini beraberinde getirmiştir. Döviz kurundaki değerlenme yine liberalizasyon sürecinin başka bir sonucu olan tarife indirimleri ile birleşince ithalatta balon olarak da kabul edilen önemli miktarda artışlar olmuştur.

Yine finansal liberalizasyonun başka bir sonucu olarak, 1990 sonrası dönemde, cari açık neredeyse ikiye katlanmıştır (Özdemir, 2007: 140).

2.7.1. 1994 Krizi

1990 yılından itibaren finansal ve reel kesimden alınan vergilerde ciddi bir artış yokken, kamu kesiminde ücretler büyük ölçüde artırılmıştır. Bu artışlar, borçlanmayla sürdürülmeye çalışılmıştır. Böylece kamunun artan borçlanma talebi, faiz oranlarını ve faiz ödemelerini aşırı yükseltmiştir. Bu dönemde, spekülasyon şüphelerini sınırlayacak ve sermaye girişlerinin vadesini uzatacak vergileme gibi önlemler alınmamış, uygulanan bu yanlış politikalar yüzünden sermaye girişleri yönetimi karşısında başarısız olunmuştur. Sonuçta 1994 Ocak ayında döviz kurları 19000 TL/\$ iken, Nisan 1994'te tam iki kat artarak 38000 TL/\$'a yükselmiş ve uluslararası rezervler 3 milyar dolara düşmüştür (Karabıçak, 2010: 256).

Sonuç olarak, bozulan TL- dolar paritesi, enflasyonist beklentiler, hazinenin borçlanamaz duruma gelmesi ve kredi değerliliğinin düşüşüyle, Türkiye'de IMF gözetiminde 5 Nisan 1994 tarihli Ekonomik İstikrar Programı yürürlüğe konulmuştur. Fakat program krizi önlemeye yönelik olması gerekirken, enflasyon oranını aşağıya çekmeye ve piyasaların daraltılmasına yönelik olmuştur. Sonuçta istikrar önlemleri GSMH'nin gerilemesine, enflasyonun yükselmesine ve faiz oranlarının artmasına neden olmuştur. Bu sonuçların ortaya çıkmasında, maliye politikasının tek başına uygulanması, piyasada aşırı likiditeyi düşürmeye yönelik para politikasının uygulanmaması, Hazinesin MB'ndan doğrudan para kullanmaya devam etmesi, MB'nin bankalara yönelik kredilerini arttırması ve bankaların bu kredilerle kısa vadeli yüksek faizli Hazine kağıtlarını alarak Hazine'ye borç vermeleri etkili olmuştur. Bu nedenlerle, 5 Nisan Kararları eksik, güvenilirliğini kaybetmiş, kurumsal düzenlemelere gitmeksizin ve mevcut düzenlemelerin de bozulmasıyla birlikte yürütülmeye çalışıldığından başarısız bir program olmuştur (Ertekün ve Baştürk, 2005: 34).

2.7.2. 2000-2001 Krizleri

1999 yılının sonunda Türkiye ile Uluslararası Para Fonu (IMF) 17. kez destekleme anlaşması (stand-by agreement) imzalamış ve önceden açıklanan yönlendirilmiş sabit döviz kuru sistemine dayalı yeni bir istikrar programı IMF'nin desteği ile uygulamaya konulmuştur. Buna göre, programın başlangıcından itibaren 18 ay içerisinde döviz kurunun sürekli olarak artan bir bant içerisinde kontrollü olarak dalgalanmasına müsaade edilecek, ardından döviz kurunda serbest dalgalanma rejimine geçilecekti. Ancak, istikrar programın

yürütölmeye başlatılmasından 12 ay sonra ölkede son derece ağır bir likidite kriz yaşanmıştır (Özdemir, 2007: 141).

Programın başında yüksek döviz girişlerine bağılı olarak faiz oranlarını süratle aşığı çekmiştir. Faiz oranlarındaki bu yüksek düşüşün yatırımları artırması beklenirken daha çok bireylerin tasarruf eğilimini azaltmış ve tüketim talebinin aşırı bir biçimde artmasına neden olmuştur. Artan bu tüketim talebi ithalatı tetikleyerek dış ticaret açıklarını büyötmüş, aynı zamanda da enflasyonu köröklemiştir. Ortaya çıkan bu olumsuzluk zamanında düzeltici bir kur ayarlaması ile giderilemediğı için dengeler yeniden bozulmuş ve bu durum ölkeyi 2000 ve 2001 krizlerine taşımıştır. Yapısal reformların tamamlanamaması, düzeltici kur ayarlamalarında geç kalınması, kısa süreli sermaye girişlerine engel olunamaması, bankacılık sektöründe yapılması gereken düzenlemelerin gecikmesi, bu programı başarısızlığa götüren başlıca unsurlar olarak düşünölmektedir (Karabıçak, 2010: 257).

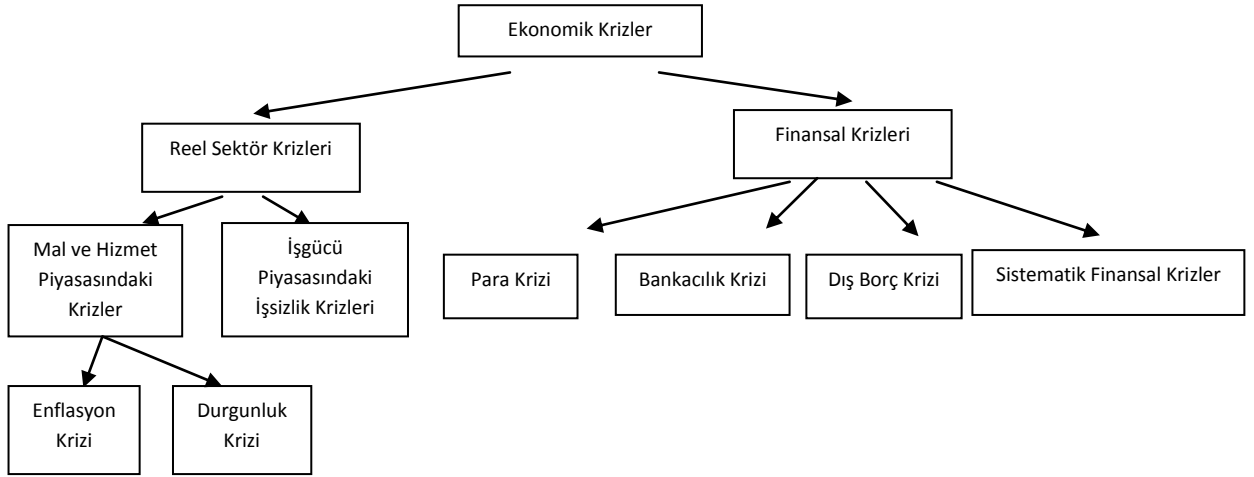
Makroekonomik ve politik istikrarsızlık 1990'ların ikinci yarısında da sürünce ve enflasyon sorunu çözülememeye devam edince, alınan zayıf, gecikmeli ve tutarsız önlemler karşısında Türkiye, Kasım 2000 – Şubat 2001'de yaşanan ağır bankacılık ve döviz kuru kriziyle birlikte bu finansal krizle etkileşim halindeki derin bir reel sektör krizine girdi. İşsizlik hızla arttı. 2000 yılında yürürlüğe koyulan üç yıllık yeniden yapılandırma ve ekonomik reform programı krizler sonrasında revize edildi ve güçlendirildi (Kibritçioğılu, 2010: 4).

3. EKONOMİK KRİZ ÇEŞİTLERİ

Ekonomik krizler reel sektör krizleri ve finansal krizler olarak ikiye ayrılır. Reel sektör krizleri kendi içerisinde, mal ve hizmet piyasalarındaki krizler ve işgücü piyasalarındaki işsizlik krizleri olarak iki farklı ayırıma tabii tutulurken, finansal krizler ise para krizi, bankacılık krizi, dış borç krizi ve sistematik finansal krizler olarak dört gruba ayrılabilir.

Reel sektör krizleri, mal-hizmet ve işgücü piyasalarındaki miktarlarda yani üretimde ve/veya istihdamda ciddi daralmalar (durgunluk ve/veya işsizlik krizi) biçiminde ortaya çıkar. (Kibritçioğılu, 2001: 2). Mal ve hizmet piyasalarındaki genel fiyat düzeyinin sürekli artışları, bilindiğı üzere, enflasyon olarak adlandırılır. Enflasyonist baskı veya şokları yaratan etkenlerin arasında; para arzı genişlemesi tarafından takip edilen sürekli ve

yüksek kamu kesimi açıkları, ithal girdi fiyatlarında artışlar yaratarak üretimi olumsuz etkileyen sürekli döviz kuru artışları ve ekonomik birimlerin yüksek enflasyon beklentileri gibi geçici olmayan çeşitli etkenlerin yanı sıra, ülkedeki uzun süreli politik istikrarsızlık ve hükümetin enflasyonu düşürme konusundaki istek, kararlılık ve becerisine kamuoyunca yeterince güven duyulmaması (düşük kredibiliteler) gibi etkenler sayılabilir (Kibritçioğlu, 2001: 175).



Şema 1. Ekonomik Kriz Çeşitleri

Kaynak: Kibritçioğlu, 2001:175

Finansal krizler ise; döviz ve hisse senedi piyasaları gibi finans piyasalarındaki şiddetli fiyat dalgalanmaları veya bankacılık sisteminde bankalara geri dönmeyen (batık) kredilerin aşırı derecede artması sonucunda yaşanan ciddi ekonomik sorunlar olarak kabul edilir (Kibritçioğlu, 2001: 2).

Literatürde döviz krizi olarak da adlandırılan para krizleri, döviz kurlarındaki ani bir dalgalanma ve sermaye hareketlerindeki keskin bir değişim sonucu ortaya çıkmaktadır. Sabit döviz kuru sisteminde bireylerin taleplerini beklenmedik bir şekilde ulusal parayla şekillendirilmiş aktiflerden döviz cinsinden aktiflere kaydırmaları sonucu, Merkez Bankası'nın rezervlerinin tükenmesi sonucu oluşan krizler para krizi olarak adlandırılmaktadır (Mutlu, Polat 2007: 4).

Para krizi, bir ülke parasına güvenin kaybolması dolayısıyla spekülasyon fonlarının ülkeyi terk etmeye başlaması ve Merkez Bankasının tüm destekleme çabalarına rağmen

mevcut kurun sürdürülemezlikten ulusal paranın devalüe edilmesi veya tümünden dalgalanmaya bırakılması biçiminde de tanımlanmaktadır (Turgut, 2007: 37).

Döviz krizlerinin belirleyicileri şu beş grupta toplanabilir (Kibritçioğlu, 2001: 2):

1. Zayıf makroekonomik göstergeler ve hatalı iktisat politikaları
2. Finansal altyapı yetersizliği
3. Ahlaki risk ve asimetric enformasyon olgusu
4. Piyasadaki kreditorlerin ve uluslararası finans kuruluşlarının hatalı his ve öngörülerini
5. Siyasal suikast veya terörist saldırı gibi bazı beklenmedik olay ve tesadüfler.

Denebilir ki, hemen her döviz krizinin öncesinde, bu beş grupta yer alan etkenlerin bir veya birkaçı, belirli bir süredir değer yitirmesi gerektiği halde, hala hiç veya yeterince değer yitirmemiş bulunan bir ulusal paraya karşı ekonomik ajanlarca spekülasyon saldırı başlatılmasına yol açmaktadır (Kibritçioğlu, 2001: 2).

Finansal kriz çeşitlerinden ikincisi bankacılık krizleridir. Bu krizler, sistemdeki bankaların sermayelerinin tamamının veya büyük bir kısmının kaybedilmesi olarak tanımlanabileceği gibi, bankalara devlet yönetiminin el koyması, bankaların mevduatlarına yönelik aşırı çekilişler, bankaların birleşmeye veya kapanmaya zorlanması gibi ekonominin kısa süre içerisinde büyük ölçekli finansal sorunlarla karşılaşmasına neden olan durumlar da olabilmektedir (Altıntaş, 2004: 57).

Bankacılık krizi fiili veya potansiyel banka başarısızlıklarının, bankaların yükümlülüklerini yerine getirmesini engellemesi veya hükümetin bu başarısızlığı önleyecek şekilde müdahale etmeye zorlanması durumunda ortaya çıkmaktadır (Çinko, 2006: 327). Bankacılık krizlerinin bir başka tanımı da, bir ya da birden fazla bankaya güvenin sarsılması, halkın aniden ve yaygın olarak mevduatlarını çekmek için bankalara hücum etmesidir. Geri dönmeyen kredilerin artması, menkul değerler piyasasındaki dalgalanmalar, reel sektörün küçülmesi nedeniyle bankaların aktif yapılarının bozulması bankacılık krizlerinin temel nedenleri olmaktadır (Turgut, 2007: 39).

Bankacılık krizleri, para krizlerinden daha uzun süreli olma eğilimi taşımakta ve ekonomik faaliyet hacmi üzerinde daha şiddetli etkiler doğurmaktadır (Delice, 2003: 61).

1970'lerden 2000'lere uzanan dönemde yapılan araştırmaların sonuçları, para ve bankacılık krizlerinin birlikte gerçekleştiğini göstermektedir. Bu tür krizler, ikiz kriz (twin crises) olarak adlandırılmaktadır (Turgut, 2007: 39).

Bankacılık krizleri, finansal maliyetler ve üretim kayıplarına neden olmaktadır. Finansal maliyetler, yükümlülüklerini yerine getirmeyen bankalara yönelik likidite desteğini, kamu güvencesi içeren garantileri ve bankanın alacaklılarına sağlanan ekonomik destekleri kapsamaktadır. Finansal maliyetler, yatırıma dönüştürülebilir kaynakların yanlış kullanımına ve kur sisteminin okmesine neden olurken, vergi mükelleflerinden mevduat sahiplerine doğru kaynak transferine yol açmaktadır. Bankacılık krizlerinin neden olduğu üretim kayıplarına baktığımızda ise bu krizlerin tüm ülkeler için GSYİH'nın yüzde 15'ine ulaştığını, ikiz krizlerin yaşandığı ülkelerde bu oranın yüzde 20'yi aştığı, sadece banka krizlerinin yaşandığı ülkelerde ise yüzde 7'i bulunduğunu görmekteyiz (Altıntaş, 2004: 58).

Bir ülkenin başka bir ülkeden borç alıp vadesini geciktirmesi durumunda, borç veren ülke, alan lkeyi ileriye dönük kredileri kesmek ile tehdit edebilir. İki lke arasında anlaşma sağlanamazsa, borç alan ülke uluslararası finansal piyasaları kullanarak mevcut gelir şoklarını atlatamaz (Claessens ve Kose, 2013: 16). Borç krizleri, bir ülkenin kamu ve/veya özel kesime ait dış borçlarını ödeyememe durumu olarak ifade edilmektedir. Bir başka ifade ile ise dış borç krizleri, dış borçlarını düzenli olarak ödemekte olan bir ülkenin borcunun anapara ve faizlerini ödeyemeyeceğini ilan etmesi durumudur (Turgut, 2007: 38).

Ülkelerin dış borçlarını ödeyememeleri ile ilgili literatürde c farklı yaklaşım vardır. Bunlar: likidite yetersizliği, ödeyememe ve ödemeye razı olmamaktır. Dış borçların sürdürülebilirliğinin araştırılması söz konusu ise, ödeyememe yaklaşımı ele alınarak, ülkelerin borç ödeme kapasiteleri, risklilik durumları ve dış borç politikalarının uzun dönemde sürdürülebilir olup olmadığı incelenir (zkan, 2006: 2).

Borç yönetimindeki başarısızlıklar, doğrudan ya da ekonominin finansal istikrarını bozmak suretiyle dolaylı olarak krizlerin derinleşmesine neden olmaktadır. Doğru yönlendirilen dış borçlar ekonominin kalkınma hamlesini tamamlamasını sağlayabilecekken verimsiz, dolaylı ve döviz getirisi düşük yatırımlara kanalize edilen, ekonomik verimliliği düşük altyapı yatırımlarına aktarılan, ülkenin üretemediği yatırım mallarının ithali için kullanılan veya önceden alınmış olan borçların ödenmesine ayrılan

dış borç gelirleri ekonomileri darboğaza sokmakta, borç krizlerine sürüklemektedir. Alınan borçların en kısa vadede verim getirecek yatırımlara tahsis edilmesi hayati önem taşımaktadır (Özkan, 2006: 53, 54).

Sistematik finansal krizler finansal sistemde ortaya çıkan ve sistemin kredi tahsisi ve ödemeler gibi önemli fonksiyonlarını bozan bir şoklardır. Finansal kurumların özellikle bankaların ödeme zorluğu içinde bulunmaları, ekonomik koşullardaki belirsizliğin ve bozulmaların olması, menkul kıymetler piyasasındaki ani çöküntülerin ortaya çıkması ve ayrıca bu durumların sistematik olarak gerçekleşmesi, sistematik finansal krizlerin baş göstermesine neden olmaktadır. Bu nedenle, bu krizler para ve banka krizlerini de kapsar duruma gelmekte olup, reel ekonomi üzerinde, yani çıktı ve istihdam düzeylerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır (Sevim, 2012:10).

Bir ülkede çıkan bir ekonomik krizin, ticari faaliyet içerisinde olduğu diğer ülkelere sıçramasına ve bu sıçrayışın domino etkisi yaparak yayılması, küresel krizlerin oluşmasına sebebiyet verir. Krizin bir ülkeden bir ülkeye sıçraması sıklıkla, ‘yayılma’ kavramı ile açıklanmaktadır. Yayılma, küreselleşmenin de etkisiyle bir bölgede görülen para krizinin diğer ülkelerde de kendini hissettirmesi çoğu zaman daha sert bir şekilde yaşanması durumudur. Ekonomik aktivitelerin çokluğu, kırılabilir yapıya sahip bir ekonomi, kamusal alanda belirli standartların henüz oturtulmamış olması yayılmayı hızlandıran sebeplerdir.

Birçok farklı ayırım ile karşılaşılsa da tüm finansal kriz türlerinin ortak özelliği, sürdürülemez ekonomik dengesizliklere ve finansal varlık fiyatlarında (ya da döviz kurunda) önemli dalgalanmalara neden olmalarıdır. Söz konusu dalgalanmalar zayıf makroekonomik göstergeler, hatalı iktisat politikaları, finansal altyapının yetersizliği, ahlaki tehlike, asimetrik bilgi olgusu, piyasadaki finans kuruluşlarının hatalı his ve önsezileri, siyasal suikast ya da terörist saldırı gibi bazı beklenmedik olaylar ve rastlantılarla ortaya çıkabilmektedir (Kibritçioğlu, 2001: 174).

İKİNCİ BÖLÜM

KÜRESELLEŞME VE 2008 KÜRESEL KRİZİ

Serbest piyasa ekonomisi yani ülkelerin birbirleriyle serbest bir şekilde ticaret yapabilmesi küreselleşmeyi de beraberinde getirmiş, dünya açık bir pazar haline gelmiştir. Uluslararası ticari faaliyetlerin fazlalaşması, zamanla birbirleriyle etkileşim halinde olan ulusların da birbirine benzemesine, birey ve toplum yaşamında da yerel farklılıkları ortadan kalkmasına, ortak bir sistem ve değer yaratmaya çalışan bütünleşik, küresel bir sistem ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Ekonomik boyut, küreselleşmenin en önemli bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. Ekonomik küreselleşme, ülkeler arasında mal, sermaye ve emek akışkanlığının artması sonucu ekonomik ilişkilerin yoğunlaşması ve ülkelerin birbirlerine yaklaşması demektir. Bu süreçte telekomünikasyon ve ulaşım teknolojisindeki gelişmeler lokomotif işlevi görmektedir. Bu bağlamda ulusal ekonomilerin birbirine yaklaşması ile sermaye, teknoloji ve bilgi özellikle mobilite anlamında önemli bir özelliğe sahip olmaktadır (Afşar, 2011: 146).

Teknolojik yenilikler ve ekonomik entegrasyonlarla hızlanan küreselleşme süreci, ülkelerden birinde meydana gelen krizin, kısa sürede diğer ülkeleri de etkilemesine neden olmaktadır. Mal, hizmet ve üretim faktörlerinin serbest dolaşım açısından dünya piyasalarıyla entegre olmuş her ülke ekonomisi, dış piyasalardaki gelişmelerin olumlu ve olumsuz etkileriyle karşı karşıya kalacaktır (Kibritçioğlu, 2010).

Nitekim bu tüm dünyada da böyle olmakta, küreselleşmenin etkisi ile bir ülkede herhangi bir sebeple çıkan bir ekonomik kriz, ticari faaliyette bulunduğu ülkelere de sıçrayabilmekte ve bu etki dalga dalga dünyaya yayılabilmektedir.

1. 2008 KÜRESEL KRİZİ VE GELİŞİM SÜRECİ

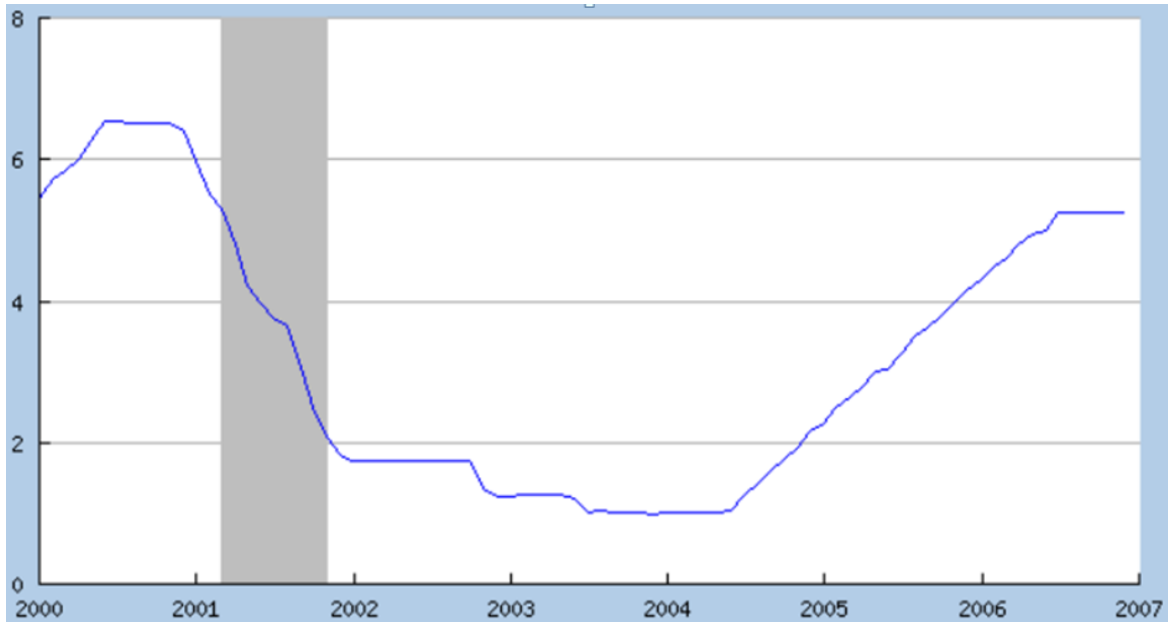
2002 yılı öncesinde gelişmekte olan ekonomiler cari açıklarını IMF' den borç alarak kapatırken, 2002 yılı sonrası küreselleşmenin de katkısıyla, vatani belli olmayan global yatırımcılar ortaya çıkmıştır. Bu yatırımcılar, cari açığı fazla olan ülkelerin borsalarında

işlem yaparak faiz avantajlarından yararlanmışlardır. Bu sayede hem işlem yapılan ülkenin cari açığı ülkeye akan sıcak para girişiyle sürdürülebilir bir hal almış, hem de yatırımcılar çok büyük gelirler elde etmiştir. 2002 yılına kadar ülkelere borç veren IMF ve diğer kredi kurumları ise bu tarihten sonra ise mortgage kredileri vermeye başlamıştır.

2007 yılı ortalarında Amerika Birleşik Devletleri'nde, bankaların yanlış kredi uygulamaları ve konut piyasasında dağıtılan kredilerin geri dönmesinde yaşanan sıkıntılar, 2008 küresel krizinin temelini oluşturmuştur (Özatay, 2009: 22).

2000'li yılların başlarında ABD ekonomisini yaşamakta olduğu durgunluktan çıkarabilmek için, ABD Merkez Bankası FED, faiz oranlarında indirime gitme kararı almış ve faizleri Mayıs 2000-Haziran 2003 arasında % 6,6 seviyesinden % 1 seviyesine kadar düşürmüştür. Bu şekilde tüketim arttırılarak ekonomiyi canlandırmak amaçlanmıştır. Faiz indirimleri, konut kredisi kullanımlarını hızla arttırmıştır (Özdemir, 2012: 193).

FED'in 2000-2003 yılları arasında faizleri indirdiği Grafik 1'de net olarak görmekteyiz. Daha sonra bir süre stabil olarak giden faizler 2004'ün ikinci yarısında artmaya başlamıştır.



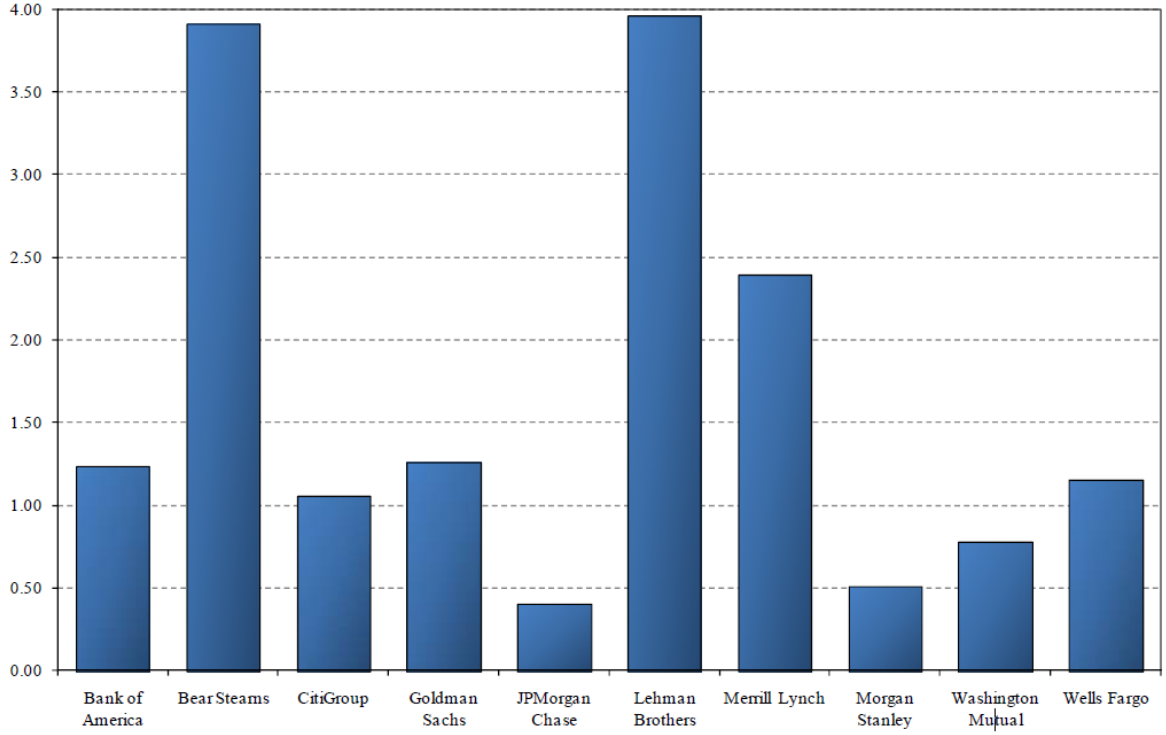
Grafik 1. FED Faiz Oranları

Kaynak: <http://home.ku.edu.tr/~cdemiroglu/ykb%20-%20kuresel%20kriz%20-%20final.pdf>

Bankalar herhangi bir işi geliri veya varlığı olmayan kişilere bile kredi vermeye başlamışlardır. Kamuoyunda NINJA (No income, no job, no asset) kredileri olarak bilinen bu uygulamalar, varlık fiyatlarının özellikle de konut fiyatlarının çok hızlı bir şekilde artmasına yol açmıştır. Bir süre sonra başlayan geri ödeme problemleri sonucunda banka portföylerindeki hacizli konut sayısı artmaya başlamış ve bankaların da bu konutları piyasaya arz etmesi, konut fiyatlarında düşüşe yol açmıştır. Öyle ki, bazı konut kredisi kullanıcılarının ellerindeki evlerin değeri kalan kredi ödemelerinin net bugünkü değerinin altında kalmıştır (Afşar, 2011: 150, 151).

Konut kredisi piyasasındaki krizi ağırlaştırılan bir diğer etken ise "Home Equity Loan" adı verilen ikinci ipotekler oldu. Dünyadaki hızlı ekonomik büyüme, likidite genişlemesi, iyimserlik piyasalarda özellikle taşınmaz mal (gayrimenkul) piyasasında hızlı fiyat yükselişine, balon ya da köpüğün oluşmasına yol açmıştır (Akgüç, 2009: 2). Kreditörler, emlak fiyatlarının sürekli yükseleceğine ve geri ödeme olmadığı takdirde, daha da değerlenmiş bir mülke el koyacaklarına inanıyorlardı. Çok sayıda orta ve dar gelirli, artan emlak değeri üzerinden ikinci kez ipotek yaptırıp, yeniden kredi almıştı. Bu kredi olanağı, borç ödemeleri altında ezilen yeni ev sahiplerini bir süre için rahatlatıp tüketim harcamalarını arttırabilmelerine olanak sağladı. Fakat konut fiyatlarının düşmesiyle beraber ikinci ipotekten doğan krediler de büyük oranda karşılıksız kaldı. Bu durum da krizin ağırlaşmasına sebep oldu (Birdal, 2013: 9).

Kriz öncesi dönemde konut kredisi kullandıran bankalar, bu kredilere dayanarak türev finansal araçlar düzenleyip, bunları piyasaya sürerek, kendilerine yeni fonlar sağlamışlardır (Özdemir, 2012: 193). Finansman kurumları çıkarılmış varlığa dayalı menkul kıymetlere dayanarak, varlığa dayalı menkul kıymet çıkarmış olduklarından; kredilerin geri dönmemesi finans sektöründe zincirleme adeta çarpan etkisi yaratmıştır (Akgüç, 2009: 2).



Grafik 2. ABD Bankalarının Konut Kredisine Bağlı Menkul Kıymetler/Sermaye

Kaynak: <http://home.ku.edu.tr/~cdemiroglu/ykb%20-%20kuresel%20kriz%20-%20final.pdf>

ABD' de ipotek kredi piyasasında yaklaşık yüzde 50,0 paya sahip, portföyleri tutarı 5.0 trilyon USD olarak hesaplanan Fannie Mae, Freddie Mac, devletleştirilmiş; UBS, Merrill Lynch, Citigroup, Morgan Stanley, Credit Suisse, Bank of America, Societe General, HSBC gibi dünyanın önde gelen bankaları, daha 2008 yılının ortasına gelmeden 260 milyar dolar tutarında değersiz aktifi silmiş, önemli boyutta zarara uğramışlardır. Lehman Brothers'ın tasfiyesi yoluna gidilirken, Merrill Lynch, Bank of America'ya devredilmişti.

Bu görüntü, ABD taşınmaz piyasasında oluşan balonun ipotek karşılığı kredi (mortgage) yoluyla finans sektöründe krize yol açtığı savını güçlendirmiştir (Akgüç, 2009: 2).

2. 2008 KRİZİNİN KÜRESELLEŞMESİ

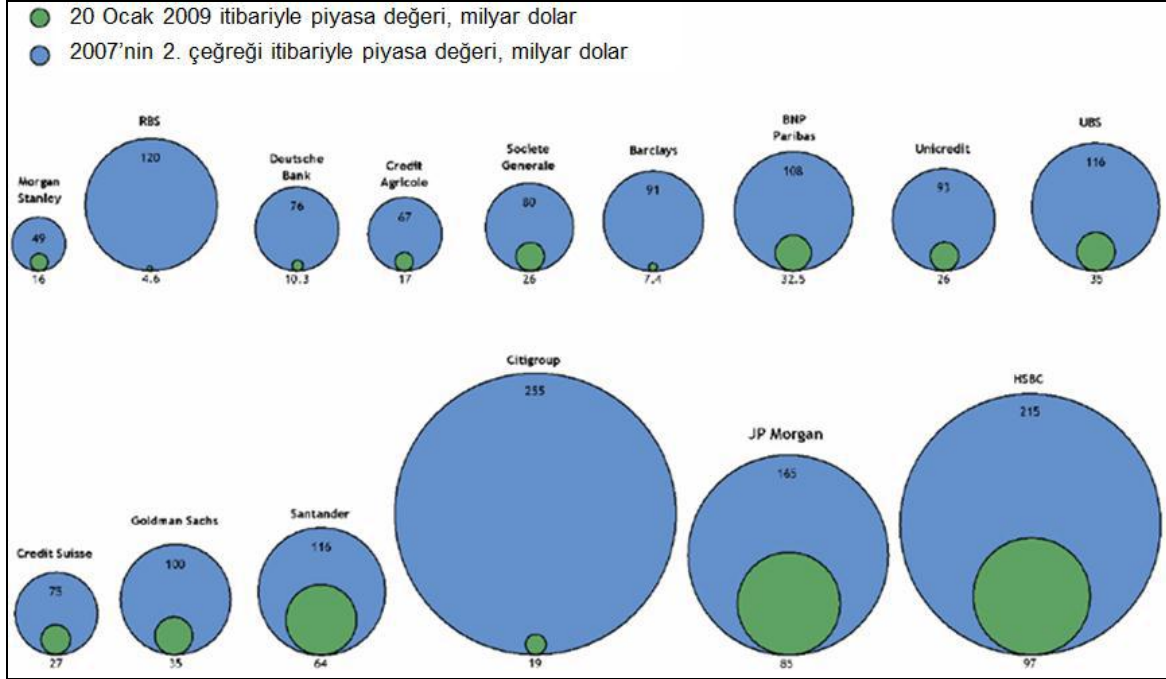
Finansal krizlerin son dönemdeki önemi genel olarak, küreselleşmeye bağlı olarak ortaya çıkan bulaşıcılığından gelmektedir. 2008 krizinin küreselleşmesinde potansiyel bulaşma kanalları mevcuttu. Bunları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz (Kibritçioğlu, 2010: 7):

- (i) Aşırı-riskli varlık ticareti kanalı (birinci finans kanalı): Kriz öncesinde ABD ile arasında var olan uluslararası finansal akımlar aracılığıyla, ileride “zehirli” (toxic) niteliğe bürünecek olan varlıklar (assets) edinmiş olan finansal aktörlerin varlığı ABD’nin krizinin ilgili ülke ekonomisine de bulaşması için büyük bir açık kapı yaratıyordu.
- (ii) Kredi kanalı (ikinci finans kanalı): Kriz nedeniyle daralan uluslararası kredi kanalları, ilgili ülkelere fon akışlarını azaltarak da o ülkelere krizi bulaştırabilirdi. Çünkü küresel likiditedeki daralma yerli bankaların ve şirketler dış finansman güçlükleri yaşamalarına ve/veya mevduat bankalarının açtıkları yurtiçi kredilerde daralmalara sebep olabilirdi.
- (iii) Ticaret kanalı: Krize sebep olan (ABD) veya krizin bulaştığı (AB ülkeleri gibi) ülkeler üçüncü ülkelerin temel ticaret ortağı oldukları ölçüde, bu kriz ülkelerindeki olası durgunluk ve reel gelir kayıpları, üçüncü ülkelerin mal ve hizmet ihracatına yönelik dış talebi daraltarak sonuçta krizi söz konusu üçüncü ülkelere de aktarabilir.
- (iv) Tüketici ve yatırımcıların üçüncü ülke ekonomisine ve orada uygulanan/ uygulanacak ilgili iktisat politikalarına olan güvenlerindeki azalma ve belirsizlikler de, ilk üç kanaldan o ekonomilere olumsuz etkiler yansımaları güçlendirebilir. (Kibritçioğlu, 2010: 7).

3. 2008 KÜRESEL KRİZİNİN DÜNYA EKONOMİSİNE ETKİLERİ

2008 yılında Amerika'da patlak veren ve daha sonra reel sektöre sıçrayan krizin, dünya ekonomisi üzerinde güçlü etkileri olmuştur. Bunun sebebi büyük olasılıkla Amerikan ekonomisinin dünya ekonomisine de yön vermesidir.

Şema 2'de de göreceğimiz üzere, 2007 yılı ile mukayese edildiğinde, 2009 yılı başına itibari ile tüm dünyada genel olarak bankaların sermayeleri küçülmüştü.



Şema 2. 2007 ve 2009 Yıllarında Dünya Bankalarının Finansal Durumu

Kaynak: <http://home.ku.edu.tr/~cdemiroglu/ykb%20-%20kuresel%20kriz%20-%20final.pdf>

Tablo 1'e baktığımızda, Dünya ekonomisindeki üretim artışı 2005 yılında % 4,4 oranında, 2006 yılında % 5,1 oranında ve 2007 yılında % 5,8 oranında büyüme gösterirken, 2008 yılında % 3,0 seviyesine gerilemiştir. Gelişmiş ekonomilere baktığımızda ekonomik büyüme 2005 yılında % 2,6 2006 yılında % 3,0 ve 2007 yılında % 2,6 iken 2008 yılında aniden % 0,6 seviyesine gerilemiştir. Gelişmekte olan ülkeler ve Rusya ise 2005 yılından itibaren dünyada en çok büyüyen ekonomilerdir.

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Üretim Artış Hızı (%)

Ülkeler	Yıllar				
	2005	2006	2007	2008	2009 ⁽¹⁾
Dünya Üretimi	4,4	5,1	5,8	3,0	3,0
Gelişmiş Ekonomiler	2,6	3,0	2,6	0,6	0,5
ABD	3,1	2,8	2,0	0,4	0,1
Euro Alanı	1,6	2,8	2,6	0,7	0,2
Almanya	-	3,0	2,5	1,2	-
Fransa	-	2,2	2,2	0,3	0,2
İtalya	-	1,8	1,5	-1,0	-0,2
İspanya	-	3,9	3,7	0,9	-0,2
Japonya	1,9	2,4	2,1	-0,7	0,5
İngiltere	-	2,8	3,0	0,7	-0,1
Kanada	3,1	3,1	2,7	0,4	1,2
Gelişmekte Olan Ülkeler	7,1	7,9	8,0	6,0	6,1
Gelişmekte Olan Asya Ekonomileri	9,0	9,9	10,0	7,6	7,7
Çin	10,4	11,6	11,9	9,0	9,3
Hindistan	9,1	9,8	9,3	7,3	6,9
Latin Amerika Ülkeleri	4,6	5,5	5,6	4,2	3,2
Brezilya	3,2	3,8	5,4	5,1	3,5
Meksika	-	4,9	3,2	1,3	1,8
Geçiş Süreci Ülkeleri	6,5	8,2	8,6	5,4	5,7
Rusya	6,4	7,4	8,1	5,6	5,5

Kaynak: Yıldırım, 2010; 47-55 erişim <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/01/pdf/c1.pdf>

Aşağıda verilen Dünya ticaret hacmi verilerine baktığımızda ise ihracat açısından gelişmiş ülkeler 2005 yılında % 6,0 oranında, 2006 yılında % 8,4 oranında ve 2007 yılında % 5,9 oranında büyüme gösterirken, 2008 yılında sert bir düşüş yaşayarak % -0,1 seviyesine gerilemiştir. Gelişmekte olan ülkelerin ise 2005 yılında % 11,1, 2006 yılında % 11,0 ve 2007 yılında % 9,5 olan ticaret hacimleri 2008 yılında % 5,6'lara gerilemiştir.

İthalat rakamlarına baktığımızda ise gelişmiş ülkelerde 2008 yılında %-2,2 bir düşüş ve gelişmekte olan ülkelere de % 7,2 oranında bir düşüş görmekteyiz.

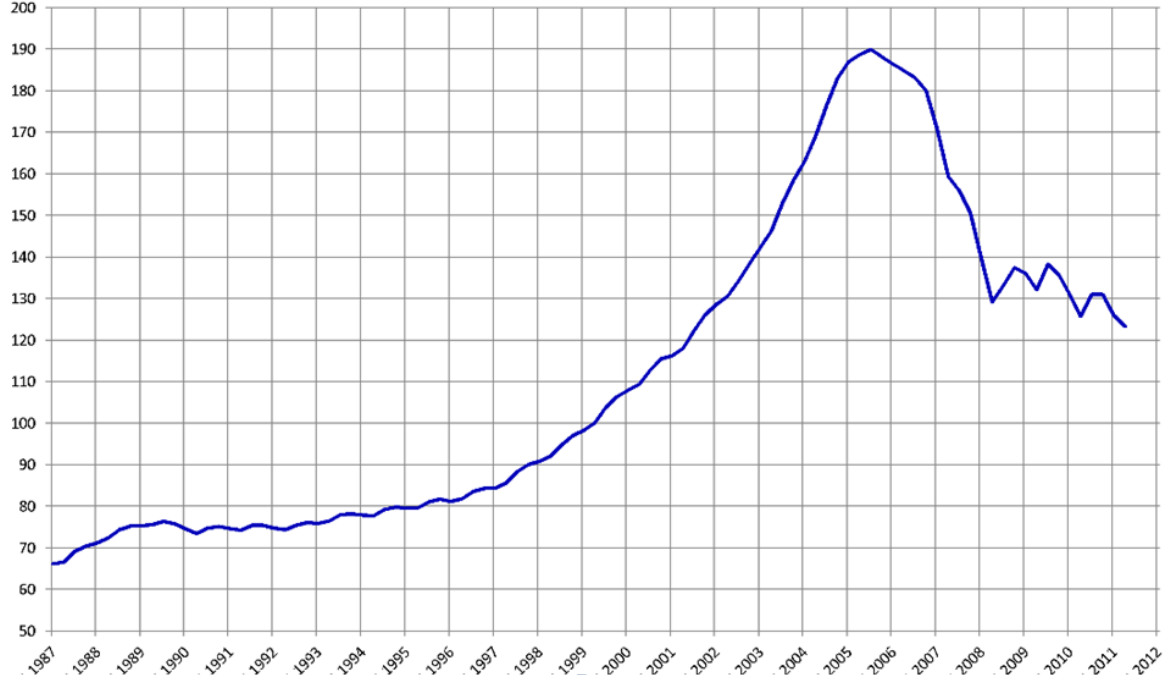
Tablo 2. Dünya Ticaret Hacmi

	Yıllar				
	2005	2006	2007	2008	2009
Dünya Ticaret Hacmi	7,6	9,3	7,2	2,6	4,1
İhracat					
Gelişmiş Ülkeler	6,0	8,4	5,9	-0,1	2,5
Gelişmekte Olan Ülkeler	11,1	11,0	9,5	5,6	7,4
İthalat					
Gelişmiş Ülkeler	6,3	7,5	4,5	-2,2	1,1
Gelişmekte olan Ülkeler	12,0	14,7	14,2	7,2	10,5

Kaynak: Yıldırım, 2010; 47-55 erişim-www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/01/pdf/c1.pdf

Bu verilerden yola çıkarak diyebiliriz ki 2008 yılında gözlemlenen durum, küresel krizin etkisiyle üretim faaliyetlerinde bir azalma meydana gelmiştir. Bunun yanı sıra ülkeler arası ticari faaliyetlerde de bir daralma söz konusudur.

Aşağıdaki grafikte S&P/CaseShiller Endeksi ABD konut fiyatlarına baktığımızda 2001 - 2007 yılları arasında yaklaşık % 90 oranında bir artış gözlemlenmekteyken, 2007 yılından itibaren konut fiyatları düşüş trendine girmektedir.



Grafik 3. ABD Konut Fiyat Endeksi

Kaynak: <http://home.ku.edu.tr/~cdemiroglu/ykb%20-%20kuresel%20kriz%20-%20final.pdf>

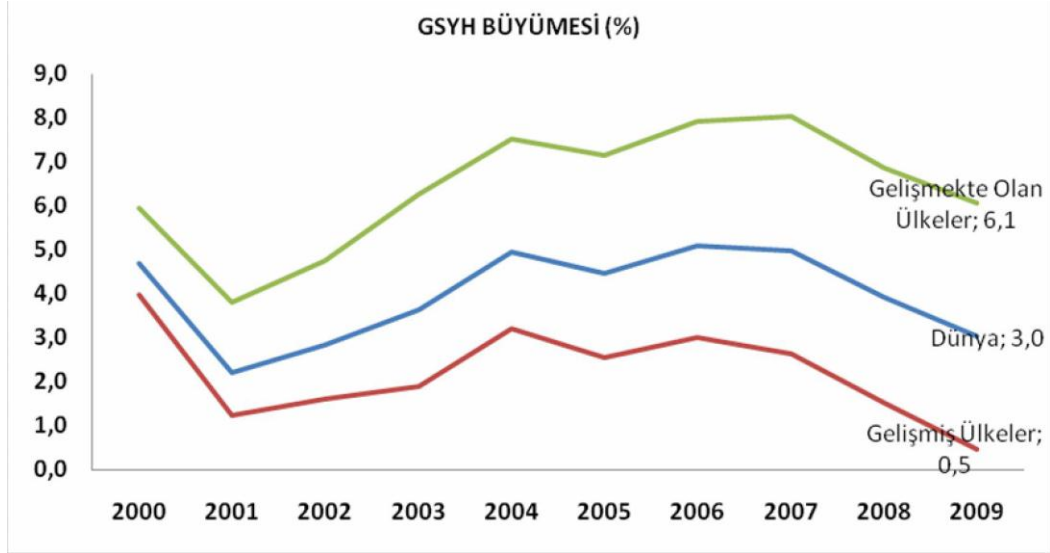
Tablo 3'de Dünya üzerinde seçilmiş bazı ülkelerdeki reel konut fiyatlarına baktığımızda ise 2008 yılı itibari ile tüm dünyada konut fiyatlarında önemli düşüşler yaşanmıştır. Bu tablodan anlaşılmaktadır ki 2008 krizi sadece Amerika'daki değil, tüm dünyadaki konut fiyatları üzerinde olumsuz bir etkiye sebep olmuştur.

Tablo 3. Seçilmiş Ülkelerde Reel Konut Fiyat Değişimi (Yüzde)

Ülkeler	2006	2007	2008	2009
ABD	4,4	-1,0	-6,2	-4,1
Japonya	-2,8	-0,4	-2,0	-1,7
Almanya	-1,1	-0,8	-0,7	-1,0
Fransa	9,8	4,4	-1,6	-6,7
İtalya	3,7	2,8	-1,4	-3,5
İngiltere	3,4	7,8	-3,9	-9,0
Kanada	9,8	9,1	-2,8	4,0
İspanya	6,2	2,1	-3,2	-7,7

Kaynak: OECD

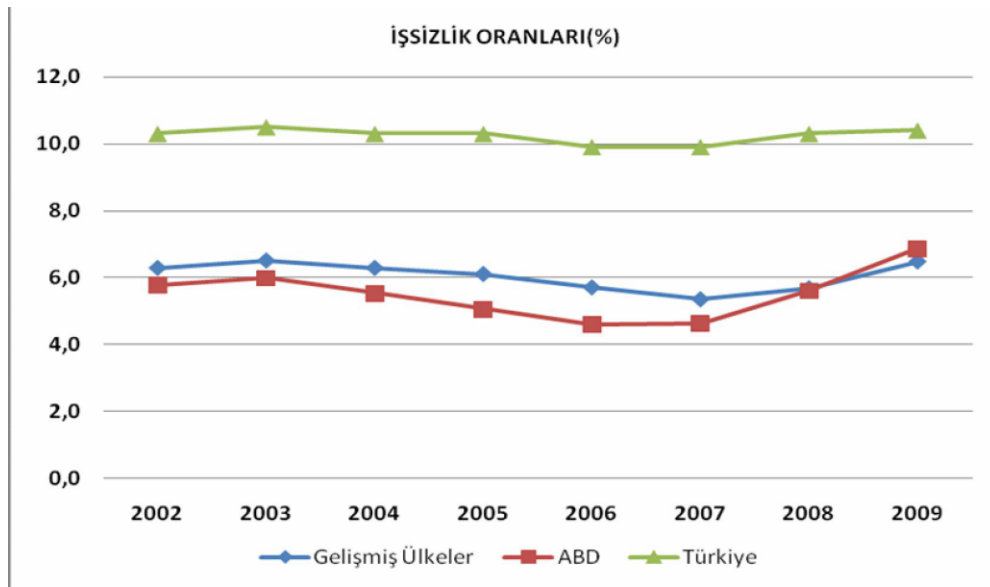
Bilindiği gibi küresel kriz ekonomiye yansımış, reel sektördeki yatırımlar azalmış, sanayi ve ticaret alanında olumsuzluklar meydana gelmiştir. Grafik 3'de görüleceği üzere dünya GSMH büyümesi 2007 yılı itibari ile azalma trendine girmiştir.



Grafik 4. GSMH Büyümesi (%)

Kaynak: Alantar, 2008: 6; www.imf.org

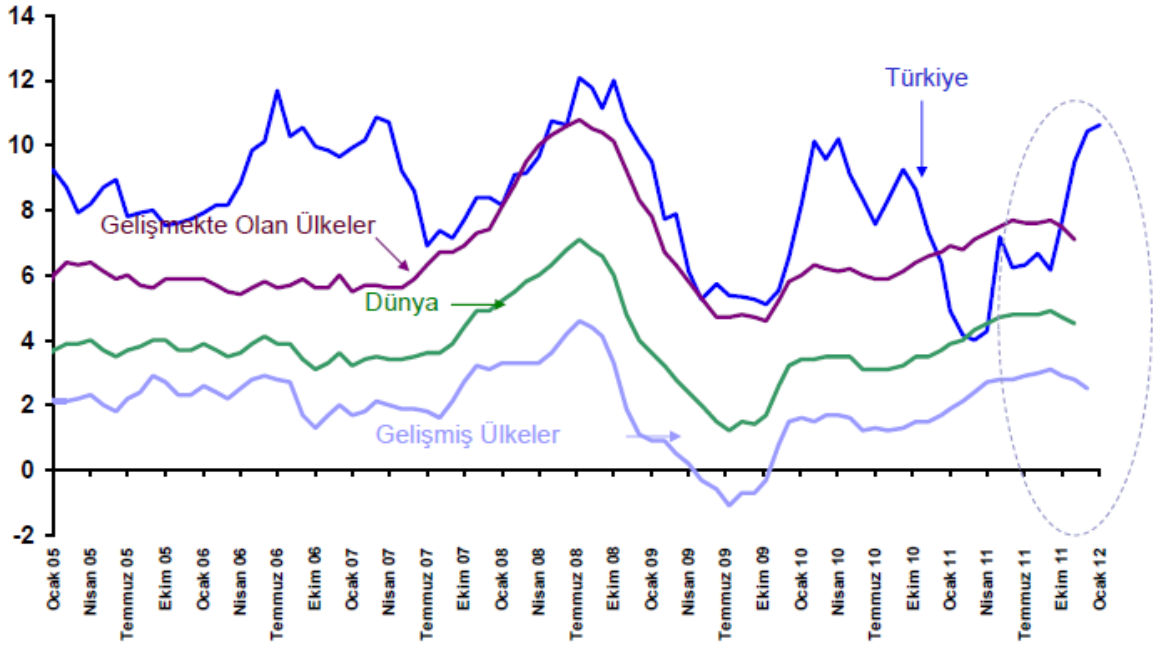
Dünyada genel trend olarak ekonomik büyümenin durması ve dış ticaret hacminin azalması firmaların işgücü istihdamını da olumsuz yöne etkilemiş ve işsizlik oranlarında artış gözlemlenmiştir.



Grafik 5. Dünyada ve Türkiye'de İşsizlik Oranları

Kaynak: www.imf.org

Dünya ekonomisinde 2007 başından itibaren enflasyonda artış eğilimi başlamış idi. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler ekonomilerinde aynı eğilim paralel olarak 2008 Ağustos ayına kadar sürmüştür (İncekara, 2012: 3).



Grafik 6. Dünyada Enflasyon Gelişmeleri

Kaynak: TC Hazine Müsteşarlığı

2007 yılında ABD'de başlayan ve hızla tüm dünyaya yayılan küresel krizin bütün ülkeleri derinden etkilediği söylenebilir. Bunun en büyük sebebi kuşkusuz ABD ekonomisinin dünya ekonomisine yön vermesidir. Kriz hem finansal piyasalarda hem de reel ekonomide çok büyük olumsuzluklara sebebiyet vermiştir. Krizin etkileri tartışılırken ekonomik yönü kadar, sosyal yönünü de göz ardı etmemek gerekir. Bu bağlamda, kriz kişilerin sosyal yaşamlarını da maddi olanaksızlıklar ve iflaslar sebebiyle olumsuz etkilemiştir.

2008 Küresel Krizi'nin dünyada şiddetle savunulan küresel ekonomi ve ekonomik liberalleşme gibi kavramları tekrar sorgulattığı bir gerçektir. Bunun en büyük kanıtı da, ekonomideki olumsuzluklarla beraber ülke çıkarları söz konusu olduğu zaman özellikle gelişmiş ülkelerin piyasalara müdahaleleri, kurtardıkları ve devletleştirdikleri kurumlardır.

4. 2008 KÜRESEL KRİZİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ

Küresel ekonomik kriz dünyada yayılırken Türkiye’de bu krizden nasibini almış, gelişmekte olan tüm ülkelerde olduğu gibi, ülkemizde de krizin etkileri hem reel sektörde hem de finans piyasalarında fazlasıyla hissedilmiştir. Bu kriz dünyada olduğu gibi Türkiye’de de ekonomik büyümeyi durdurmuş, işsizliği arttırmış, dış ticareti olumsuz yönde etkilemiştir.

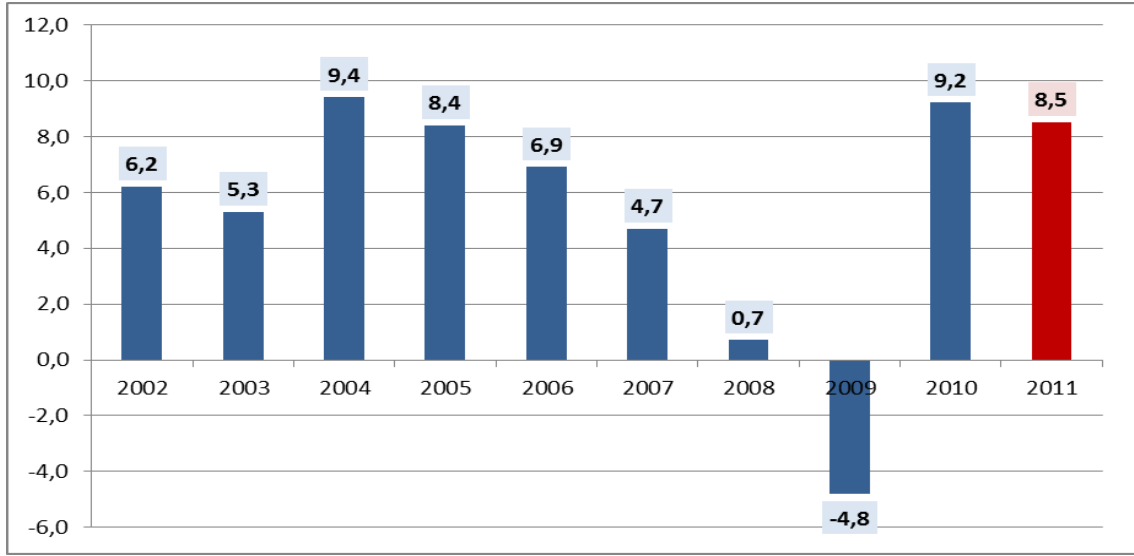
Küresel ekonomik kriz ABD’de Ağustos 2007 tarihinde başlamasına rağmen Türkiye’de borsa 2007 yılı Aralık ayı sonuna kadar yükselmiş, 2008 yılı Ocak ayından itibaren krizin etkisi hissedilmeye başladığı için borsa da düşmeye başlamıştır. Tablo 3’e göre Aralık 2007’de 55.381,1 olan İMKB bileşik fiyat endeksi, Ocak 2008’de % 23,1 oranında düşerek 42.697,6 olarak gerçekleşmiştir. Aynı şekilde Ocak 2008’de 42.697,6 olan endeks, % 15,6 oranında düşerek Eylül 2008’de 36.051,3 olmuştur. Ayrıca İMKB bileşik fiyat endeksi Aralık 2007’den Eylül 2008’e kadar yaklaşık % 35 değer kaybetmiştir (Tablo 3). Bu kayıplara bakıldığında finansal piyasaların çok kırılgan olduğu ve krizin ilk etkisini burada gösterdiği görülmektedir (Yıldırım, 2010: 49).

Tablo 4. İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Bileşik Endeksi (İMKB)

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran
2006	44.590,2	47.015,9	42.911,3	43.880,8	38.132,2	35.453,3
2007	41.182,6	41.431,0	43.661,1	44.984,5	47.081,5	47.093,7
2008	42.697,6	44.776,9	39.015,4	43.468,1	39.969,6	35.089,5
2009	25.934	24.027	25.765	31.652	35.003	36.949
	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2006	36.067,9	37.285,9	36.924,9	40.582,3	38.168,5	39.117,5
2007	52.824,9	50.198,6	54.044,2	57.615,7	54.213,8	55.538,1
2008	42.200,8	39.844,5	36.051,3	27.833	25.715	26.814
2009	42.641	46.551	47.910	47.185	48.442	-

Kaynak: Yıldırım, 2010: 49; DPT, Mali Piyasalarda Gelişmeler, Aralık 2009, s. 16.

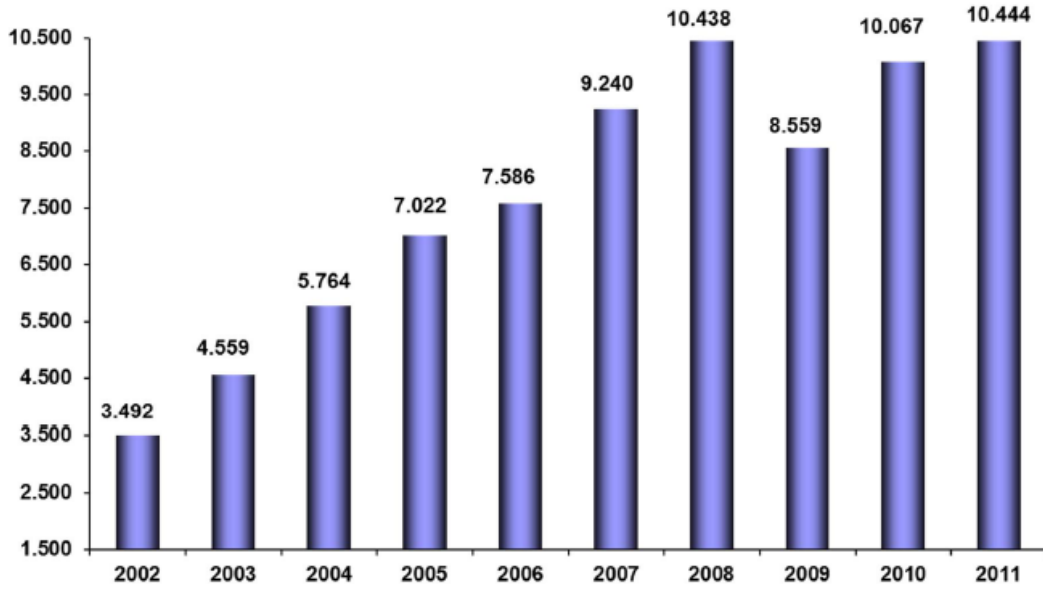
Ekonomik krizin reel sektördeki en önemli etkisi sektörlerin büyüme hızlarında ve onların hepsini temsil eden GSYH’de görülmektedir. 2006 yılında % 6,9 olan ülkemizin büyüme hızı, 2007 yılında % 4,7 oranında artmış, 2008 yılında ise krizin etkisiyle bu oran % 0,7’ye düşmüştür. 2009 yılında ise Türkiye % -4,8 oranında bir büyüme göstermiş yani % 4,8 küçülmüştür.



Grafik 7. Türkiye'nin Yıllık Büyüme Oranları (2002-2011)

Kaynak: TC Ekonomi Bakanlığı.

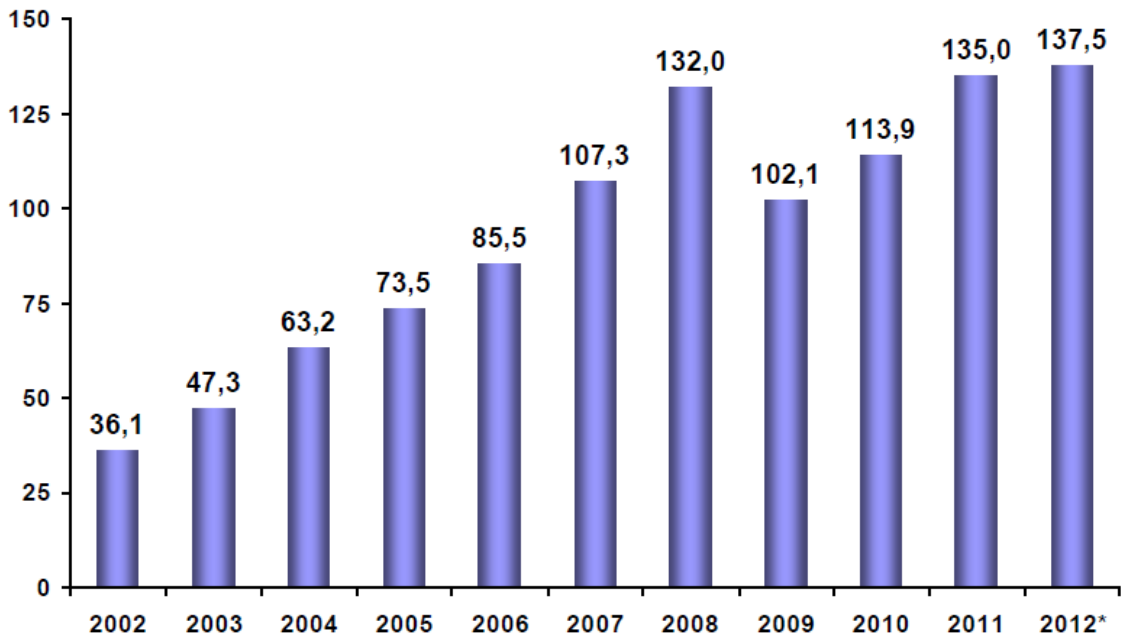
GSYİH verilerine baktığımız zaman ise (Grafik 8) 2007 yılında kişi başına düşen gelir 9,240 dolar iken bu rakam 2008 yılında 10,438 dolara çıkmakta, 2009 yılında ise krizin etkisi ile 8,559 dolar seviyesine gerilemektedir.



Grafik 8. Kişi Başına Düşen GSYİH (ABD Doları)

Kaynak: TC Hazine Müsteşarlığı

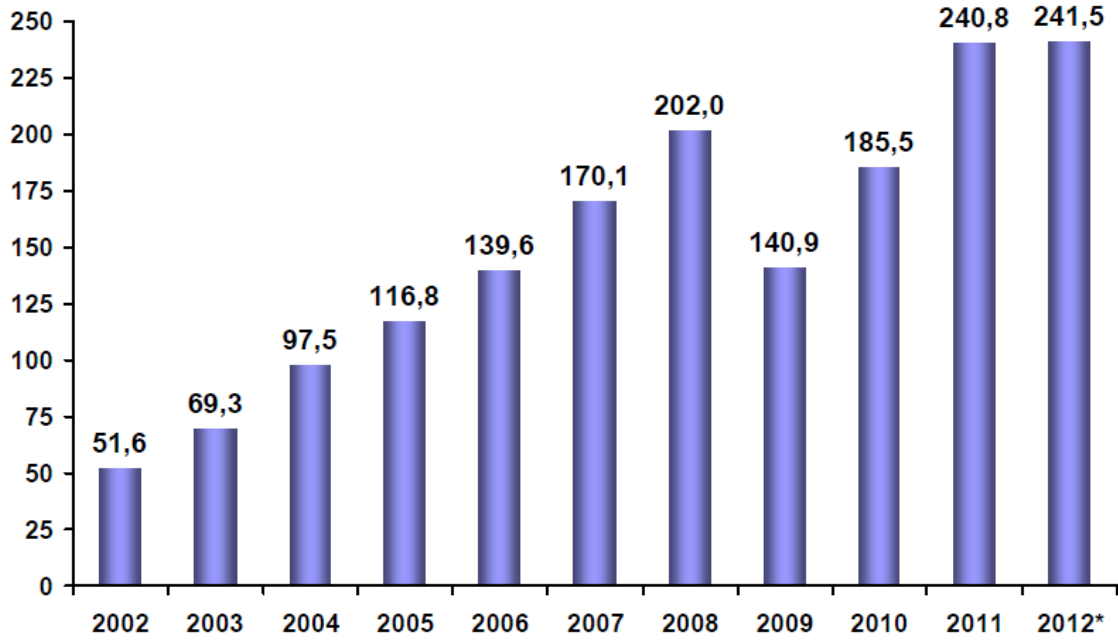
Grafik 9' da görüleceği üzere yıllık ihracatımız 2008 yılında 132 milyar dolarken, bu rakam 2009 yılında 102,1 milyar dolara düşmüş ve ancak 2011 yılında eski seviyesini yakalayabilmiştir.



Grafik 9. Yıllık İhracat (Milyar Dolar)

Kaynak: TC Hazine Müsteşarlığı

Aşağıda, Grafik 10' da ise yıllık ithalat rakamlarını görmekteyiz. 2008 yılında 202 milyar dolar olan yıllık ithalatımız, 2009 yılında keskin bir düşüş yaşayarak 140,9 milyar dolara gerilemiş, 2010 yılında bu rakam 185,5 milyar dolara çıksa da kriz öncesi seviyeyi aşması 2011 yılını bulmuştur.



Grafik 10. Yıllık İthalat (Milyar Dolar)

Kaynak: TC Hazine Müsteşarlığı

İşsizlik oranına baktığımızda ise aşağıda, Tablo 5' de görüleceği üzere 2007 yılında % 10,3 olan işsizlik oranı, 2008 yılında %11'e yükselmiş; 2009 yılında ise % 14 seviyesine kadar yükselmiştir.

Genç işsizlerin içerisinde hatırı sayılır miktarda üniversite mezununun olduğu da düşünülürse, kriz döneminde kalifiye elemanlarda önemli ölçüde işsizlik görülmektedir (Yıldırım, 2010: 52).

Tablo 5. Nüfusun İşgücü Durumu

Yıllar	İşgücüne katılma oranı (%)	İşsizlik oranı (%)	Tarım dışı işsizlik oranı (%)	İstihdam oranı (%)
2004	46,3	10,8	14,2	41,3
2005	46,4	10,6	13,5	41,5
2006	46,3	10,2	12,7	41,5
2007	46,2	10,3	12,6	41,5
2008	46,9	11,0	13,6	41,7
2009	47,9	14,0	17,4	41,2
2010	48,8	11,9	14,8	43,0
2011	49,9	9,8	12,4	45,0
2012	48,2	10,2	12,4	43,2

Kaynak: TÜİK

Krizin Türkiye'deki enflasyonist etkisi için Grafik 5'e geri dönüp bakarsak, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye' de de 2008 yılının son altı ayı ve 2009 yılının ilk 6 aylarında, enflasyon rakamlarının yükseldiği gözlemlenmektedir.

Ekonomik krizin Türkiye ekonomisine etkileri dünyada olduğu gibi hem finansal piyasalarda, hem de reel sektörde kendisini göstermiştir. Türkiye ekonomisi cumhuriyetin kuruluş yıllarından günümüze kadar krizlerle karşılaşmıştır. Bunların bazıları sistematik finansal krizlerin yansımalarından kaynaklanmış, bir kısmı ise yanlış ekonomik yönetimden kaynaklanmıştır. Her ne kadar reel ekonomi üzerinde etkileri büyük olsa da, Türk finans sektörü, daha önceden yaşanan krizler sonucunda getirilen sıkı denetim ve gözetim faaliyetleri sonucunda sahip olduğu güçlü sermaye yapısı ile son yaşanan küresel finansal krizden görece olarak daha az etkilenmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1. LOJİSTİĞİN TANIMI

Lojistik latince kökenli olan "logic" yani mantık ve "statistics" yani istatistik sözcüklerinin birleşiminden türemiştir. Buradan yola çıkarak lojistiği "istatistiksel mantık" olarak adlandırabiliriz.

Genel anlamda lojistik kavramı, ürünün üretildiği noktadan alınarak depolarda tutulması, stoklanması, ürünün istenilen yerlere ve istenilen şekilde teslim edilmesi ve bütün bu işlerin planlı, en verimli ve en hızlı şekilde yapılmasıdır. Bir başka deyişle, geçmişteki taşımacılık kavramının bir düzey gelişmiş ifadesidir (Çevik ve Kaya, 2010: 22). Lojistiğin günümüzde kabul gören en geçerli tanımı ise, Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management-CLM), yeni adı ile Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri (Supply Chain Management Professionals-CSCMP) tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürünlerin üretildiği veya kaynaklandığı noktadan, son kullanımının bulunduğu tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkin ve verimli bir şekilde iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir (Gülenç, Karagöz, 2008: 3).

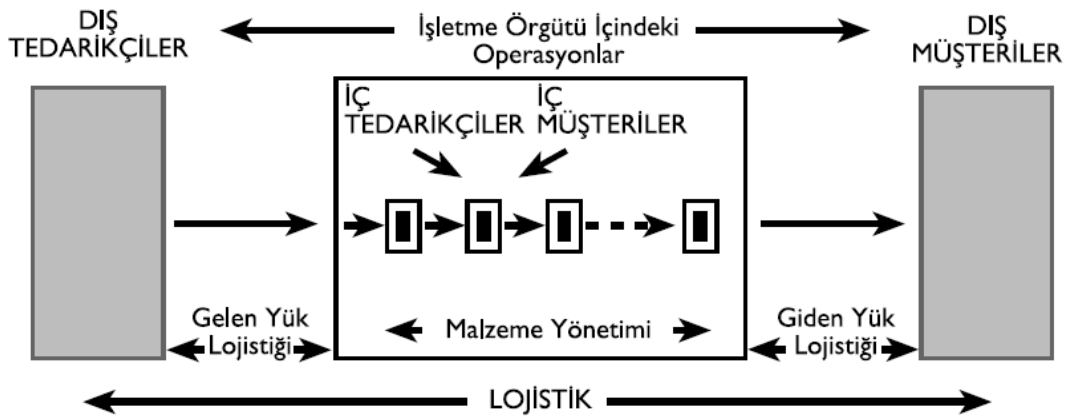
Lojistiğin tanımını anlamak için lojistiğin yedi doğrusunu dikkate almak gerekmektedir. Bunlar (Çekerol, 2013: 10):

- Doğru ürün
- Doğru miktar
- Doğru şartlar
- Doğru yer
- Doğru zaman
- Doğru tüketici
- Doğru fiyat

Buradan yola çıkarak diyebiliriz ki lojistik, doğru miktarda ürünün doğru şartlarda doğru yer ve zaman aralığında doğru fiyattan doğru tüketiciye ulaştırılmasıdır. Buradaki ürün hammadde, yarı mamul veya nihai ürün olabilir. Lojistik işletmeler için doğru zaman ise en çabuk olandır. Tüm ticari işletmelerin amaçlarının kar elde etmek olduğu göz önüne alındığında da, bir diğer önemli noktanın ürünlerin en düşük maliyetle alıcıya teslim edilmesi olduğu ortaya çıkmaktadır.

İşletmelerde gerek üretim öncesi, gerek üretim aşamasında ve gerekse üretim sonrası ilk madde ve malzeme, yarı mamul ve mamul akış faaliyetleri lojistik kavramı etrafında tanımlanmaktadır (Gümüş, 2009: 98). Buradan yola çıkarak üretim öncesinde hammadde ve yarı mamullerin üretim hattına kadar tüm hareketlerine gelen yük lojistiği, ürünlerin üretim sonrası müşteriye ulaşana kadar olan tüm hareketlerine de giden yük lojistiği denmektedir.

Gelen yük lojistiği (Inbound Logistics), ham maddelerin tedarikçiden toplanmasını, depolanmasını ve üretimini tedarik zinciri yönetimi çerçevesinde düzenleyen faaliyetlerini kapsarken, giden yük lojistiği (Outbound Logistics), gelen yük lojistik sürecini tamamlayıcı bir unsur olan üreticilerden mamullerin toplanarak stoklanması ve müşterilere dağıtılmasını sağlayan sistemin işlemesiyle gerçekleşir ve bu süreç faaliyetlerin çift taraflı bilgilendirilme yolu ile kontrol altında tutulmasına ve böylece müşteriye en uygun şartlar altında ulaştırılmasına imkân tanımaktadır (Çekerol, 2013: 10, 11).



Şema 3. Lojistik Akış

Kaynak: Çekerol, 2013: 10, 11.

Şema 3'de bir firmanın tüm lojistik akışını görebilmekteyiz.

2. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Lojistik kelimesinin ilk kullanımı her ne kadar askeri alanda olsa da tarihsel süreçte lojistik faaliyetler ilk insanın avlandıktan sonra yiyeceklerini ileride tüketmek üzere hazırlaması ve depolaması ile başlamıştır. Daha sonraları askeri alanda mühimmat depolanmasından ordu yemekhane planlanmasına kadar uzanan tüm askeri süreçlerde lojistikten faydalanılmış ve lojistik tanımı da ilk kez askeri alanda yapılmıştır.

Literatürde lojistik, bir askeri birliğin operasyon yeteneğini destekleyecek tüm unsurların tasarımı ve uygulaması, ilgili ekipman ve malzeme sağlanarak, savaşta ve barışta etkinliğin garantilenmesi şeklinde tanımlanmıştır (Tutar, Tutar ve Yetişir, 2009: 192). II. Dünya Savaşı'ndan sonra dünyanın savaş ekonomisinden ticaret ekonomisine geçmesi ile beraber lojistik faaliyetler de biçim değiştirmiş ve ticari faaliyetlere entegre olmuştur ve günümüze kadar güncelliğini koruyarak gelmiştir.

Lojistiğin tarihsel gelişimine baktığımızda, lojistik insanlık ile paralel olarak gelişim göstermiş, şekillenmiştir ve tüm bilim dallarını kapsar bir nitelik göstermiştir.

I. DÖNEM	II. DÖNEM	III. DÖNEM	IV. DÖNEM
İlkel Lojistik	Askeri Lojistik	Ticaret Lojistiği	Modern Lojistik
Planlamanın olmadığı, üretim faaliyetlerinin ön planda olduğu, depolama, dağıtım gibi operasyonel faaliyetlerde neredeyse hiçbir kontrolün sağlanamadığı ilk lojistik faaliyetler başlamıştır	Bu dönem, başarının sürdürülebilirliği için, askeri malzemelerin teminini, tedarikini, depolanması, ulaştırılması, dağıtılması, bakımı, tamiri, tahliyesini içeren işlemlerin tümünü kapsamaktadır.	Ticari alanda, teknolojik ve ekonomik ihtiyaçların hızla değişmesiyle lojistiğin tüm faaliyetlerini içeren yeni oluşumlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönem, materyal yönetimi ile fiziksel dağıtım bağlantısını da kapsamaktadır.	Lojistik faaliyetlerin modernizasyonu sonucunda, yönetsel ve operasyonel düzeyde uygulanmaya başlanmıştır. <u>Yönetsel Lojistik</u> <ul style="list-style-type: none">• Tedarik Lojistiği• Lojistik Yönetimi <u>Operasyonel Lojistik</u> <ul style="list-style-type: none">• Materyal Yönetimi• Üretim-Operasyon Yönetimi• Dağıtım Yönetimi

Şema 4. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Kaynak: Çekerol, 2013: 6.

Şema 4'de de görülebileceği gibi 1. Dönem ilkel lojistik dönemi olarak nitelendirilmektedir. Planlamanın olmadığı ve üretim faaliyetlerinin ön planda olduğu döneme denmektedir.

II. Dönem askeri dönemdir. Askeri malzemenin teminini, tedarikini, depolanmasını, ulaştırılmasını, dağıtılmasını, bakımını, tamirini, tahliyesini içeren işlemlerin tümünü kapsamaktadır.

III. Dönem dünyanın savaş ekonomisinden çıktığı, ticari alandaki ihtiyaçların değişimiyle lojistiğin ticari faaliyetlerde ara yüz olarak ortaya çıktığı, materyal yönetimi ve fiziksel dağıtım bağlantısının da eklendiği dönemdir.

IV. Dönem olan modern dönemde ise lojistik faaliyetlerin modernizasyonu sonucunda, lojistik yönetsel ve operasyonel düzey olmak üzere iki düzeye uygulamaya başlanmıştır. Bu dönemde lojistik tedarik zinciri yönetimi, lojistik yönetimi, materyal yönetimi, üretim ve operasyon yönetimi ve dağıtım yönetimi olmak üzere bölümlere ayrılmış ve her bir bölüm kendi içerisinde uzmanlaşmıştır.

Modern bakış açısıyla lojistiğin aşamaları aşağıda, Şema 5'de detaylandırılmıştır.

AŞAMALAR	YÖNETİM	ÖRGÜTSEL TASARIM
1960'lı Yıllar		
Depolama ve Ulaştırma	Satış Pazarlama Depolama Stok Denetimi Ulaştırma Etkinliği	Dağınık Lojistik Faaliyetler Lojistik Faaliyetler Arasında Zayıf Bağlantı Düşük Lojistik Yönetimi Otoritesi İşletme Başarısını Etkiler
1980'li Yıllar		
Toplam Maliyet	Lojistiğin Merkezileştirilmesi Toplam Maliyet Yönetimi Süreç Optimizasyonu Rekabetçi Bir Avantaj Olarak Lojistik	Merkezileşmiş Lojistik Faaliyetler Büyüyen Lojistik Yönetimi Otoritesi Bilgisayar Uygulamaları
1990'lı Yıllar		
Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik Planlama Tedarik Zinciri Stratejileri İşletme Faaliyetleri ile Bütünleşme Süreç Kanalları ile Bütünleşme	Lojistik Faaliyetlerde Genişleme Tedarik Zinciri Planlama Toplam Kalite Yönetimi İçin Destek Lojistik Yönetim Faaliyetleri
2000'li Yıllar		
Tedarik Zinciri Yönetimi	Stratejik Tedarik Zinciri Görüşü Extranet Teknoloji Kullanımı Kanal Güçlerini Ortak Bir Kuvvet Aracı Kullanmak İçin Tedarik Zinciri Toplam Kalite Yönetimi Göstergelerinde İşbirliği Yapmak	Ticari Ortaklık Sanal Örgüt Talepteki Değişimler Benchmarking ve Yeniden Yapılanma
2000 Yılı ve Sonrası		
E-Tedarik Zinciri Yönetimi	Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramına İnternetin Uygulanması Düşük Maliyetli Anında Veri Tabanı Paylaşımı Elektronik Bilgi Tedarik Zinciri Yönetimi Senkronizasyonu	Tedarik Zinciri Ağı ile Ticaret Ortaklığı Yapmak .com. –eklentisi vb. piyasa değişiklikleri Örgütsel çeviklik ve ölçülebilirlik

Şema 5. Modern Bakış Açısıyla Lojistiğin Gelişim Aşamaları

Kaynak: Karagöz ve Gülenç, 2008; 77

3. II. DÜNYA SAVAŞI SONRISI LOJİSTİK KAVRAMININ ÖNEMİNİ ARTTIRAN GELİŞMELER

3.1. Küreselleşme

Sosyo kültürel etkilerini bir tarafa bırakarak sadece ticari açıdan baktığımızda birçok firma, uluslararası arenalarda kendini gösterme gayesindedir. Rekabetin küresel olarak yaşandığı günümüz dünyasında, değişik pazarlara açılma, ürün veya hizmet alışverişinde bulunma tüm firmaların hayallerini süslemektedir. Bu bağlamda da sınır ötesi ülkelere hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaşabilmenin ve ticari ilişkilerde bulunabilmenin yegane yolu, iyi bir lojistik kaynak sağlayıcısıyla çalışmaktan veya firmanın kendi bünyesinde sağlam bir lojistik ağı oluşturmasından geçmektedir.

3.2. Firmalar Arası Artan Rekabet

Firmalar arasında artan rekabet tüketiciye en üst kalitede ürün veya hizmet sunma zorunluluğunu da beraberinde getirmiştir. Bunun sonucu olarak da firmalar lojistik için kaynak yaratmak yerine dış kaynak kullanmakta ve bu kaynağı da mevcut ürünlerini geliştirme veya yeni ürün yaratmak için harcamaktadırlar.

Bunun yanı sıra, önemli bir lojistik alt süreç olan taşımanın maliyeti, toplam maliyetler içerisinde dikkate değer bir pay almakta, ayrıca bazı sektörlerde (maden, ana kimya, demir-çelik, çimento vb.) ise rekabette belirleyici olabilmektedir (Koban ve Keser, 2011: 63).

Bir diğer husus ise müşteri beklentilerini anında karşılama isteğidir. Müşterileri isteklerinin vakit kaybetmeden ve müşteriyi bekletmeden karşılama arzusu aynı zamanda rekabet avantajı yaratma isteğinin bir sonucudur. Bunun sonucunda da dağıtım ağları ve depolar büyümüştür.

3.3. Stok Felsefesinde Radikal Değişikliklerin Oluşması

Ürün stoklama işlevinin yarısını, perakendeciler diğer yarısını ise toptancı ve üreticiler üstlenmiştir, 1950'lerin başında, özellikle yaş sebze ve meyve alanında, çok daha karmaşık stoklama teknikleri geliştirilmiş ve oranlar % 10 perakendeci % 90 dağıtıcı ve üreticiler olarak değişmiştir (Çekerol, 2013: 8).

Ayrıca tam zamanında üretim gibi üretim alanındaki yeni anlayışlar da dağıtım ve stok kavramlarına yeni bakış açıları getirmiştir.

3.4. Bilgisayar ve İletişim Teknolojilerinde Yaşanan Devrim

Lojistikle ilgili çalışmalarda aşağıda belirtildiği üzere çok sayıda detay ve bilgiye gereksinim duyulmuştur. Bu bilgiler (Çekerol, 2013: 9):

- Müşterilerin bulunduğu yer,
- Sipariş büyüklüğü,
- Ürünün üretildiği, depolandığı ve dağıtıldığı merkezler,
- Depo ve fabrikadan müşteriye erişim maliyetleri,
- Tedarikçilerin bulunduğu yerler,
- Depo ve dağıtım merkezindeki mevcut stok düzeyi,
- Ürünün ve ham maddenin süreç içindeki durumunun bilinmesi,

Yukarıda saydığımız bilgilerin manüel olarak analiz edilmesi mümkün olamamakta, bu sebeple yeni teknolojilerden ve bilgisayar programlarından yararlanılmaktadır.

3.5. Yeşil Lojistik ve Tersine Lojistik

Doğaya zarar vermeme, çevreyi temiz tutma, tüketiciye ekolojik ürünler ve hizmetler sunma, yeşil lojistiğin; kullanılan ürünleri doğal kaynakları tüketmemek adına geri dönüştürerek tekrar kullanma ise geri dönüşüm lojistiğinin konusu içerisine girmektedir. Bu iki kavramın maliyet düşürücü etkilerinin olmasının yanı sıra, bir pazarlama stratejisi olarak tüketicinin gözünde üretici veya hizmet sağlayıcıyı çevre dostu olarak konumlandırmasını ve dolayısıyla pazar payını arttırmasına etki sağlaması amaçlanmaktadır.

4. LOJİSTİĞİN FAALİYET ALANLARI

Uluslararası ticaret hacmi arttıkça lojistiğin önemi de buna paralel olarak artmaktadır. Önceleri sadece taşıma faaliyetlerini kapsadığı düşünülen lojistik, artık

işletmelerin ana faaliyet alanları dışında kalan tedarik, taşıma, depolama, elleçleme, paketleme, stok, dağıtım ve bunun gibi birçok alanı kapsamaktadır. Firmalar ise bu faaliyetleri lojistik firmalarına yaptırarak kendi faaliyet alanlarına daha çok eğilebilmekte ve kaynak aktarabilmektedir. Bunun sonucunda da diğer firmalar karşısında rekabet avantajı sağlayabilmektedirler.

Lojistiği faaliyet alanlarına baktığımızda hizmet edeceği sektöre göre farklılık gösterdiğini görmekteyiz. Aşağıdaki tabloda farklı yazarların kitaplarında lojistik faaliyet alanlarını farklı şekilde sınıflandırdıklarını görmekteyiz.

Tablo 6. Lojistik Faaliyetler

Yazar	Kitap	Sınıflama
J.R. Stock, et al.	Strategic Logistics Management, (2001)	Stok Yönetimi Depolama ve Stok Yapma Müşteri hizmetleri Malzeme Elleçleme Sipariş Süreci Ambalajlama Trafik ve Ulaştırma Parça ve Hizmet Desteği Fabrika veya Depo Alanı Seçimi Ters Lojistik Talep Tahmini Lojistik İletişim
Paul R. Murphy, Jr. Donald Wood,	Contemporary Logistics (2004)	Müşteri Hizmetleri Tesis Yeri Kararları Stok Yönetimi Sipariş Yönetimi Üretim Planlaması Geri Dönen Ürünler Taşıma Yönetimi Talep Tahmini Endüstriyel Paketleme Elleçleme Parça ve Hizmet Desteği Satın Alma
Ronald H. Ballou,	Business Logistics/Supply Chain Management (2004)	Ana Faaliyetler Pazarlama ile birlikte müşteri hizmetleri Taşıma Stok Yönetimi Bilgi Akışı Destek Faaliyetler Depolama Yönetimi Malzeme Elleçleme Satınalma Ambalajlama Bilgi Sürdürülülüğü

Kaynak: Çekener, 2013: 36

Lojistik Faaliyetler ürünlere değer ekleyen üç işlemi kapsamaktadır, bu işlemler (Tutar, Tutar ve Yetişen 2009: 193):

Konum: Ürünlerin, müşteri açısından daha düşük değerli olduğu yerlerden, daha yüksek değerli olduğu yerlere taşınması ve bu sayede konum değerinin artırılmasıdır. Bu işlem, taşıma maliyetlerini de kapsamaktadır.

Zaman: Ürünlere ihtiyaç oluncaya kadar bunların depolanması ve tüm süreçlerin daha verimli yapılması ile gerçekleşmektedir. Bu işlem, envanter bulundurma maliyetlerini de kapsamaktadır.

Yapı: Ürünlerin istenilen miktarlarda ve özelliklerde düzenlenerek, bunlara sipariş değeri eklenmesidir

Günümüzde kabul gören lojistik faaliyet alanlarına baktığımızda temel lojistik faaliyetler aşağıdaki gibidir:

- Talep tahmini
- Stok yönetimi
- Depo Yönetimi
- Müşteri hizmetleri
- Elleçleme
- Taşıma
- Ambalajlama

4.1. Talep Tahmini

Talep kısaca satın alma isteği olarak tanımlanır. Talep tahmini ise herhangi bir hizmet veya üretim işletmesinin belirli bir dönemde ürünleri için oluşacak bu satın alma isteğini önceden tahmin etmesi anlamına gelmektedir.

Bir üretim veya hizmet işletmesi, talep tahmini ile ileri tarihteki bir zaman aralığında müşterilerinden gelecek satın alma arzusunun saptamaya çalışırken; ürünleri veya hizmetleri için ne kadar, ne zaman, ne kadar maliyetle gibi sorularına cevap aramaktadırlar.

Müşterilerinin ileride oluşacak satın alma isteğini talep tahmini yöntemleri ile elde eden işletmeler, bu bilgiler doğrultusunda üretim veya hizmet aktivitelerini geleceğe yönelik olarak düzenlerler. Aynı zamanda bu aktiviteler için ihtiyaç duyulacak hammadde, yarı mamul ve yardımcı ürün gibi malzemelerin teminini de sağlarlar.

Lojistik satış tahminlerinden yararlanarak ne kadar ham madde sipariş verileceği, nereye, ne kadar ürün taşınacağı, hangi üründen, nerede ve ne kadar stok bulundurulacağını belirler. Lojistik tahminler firma tarafından üretilen bir ürünün pazarlara ne kadarının ne şekilde dağıtılmasının, özellikle müşterilerden gelecek talebin belirlenmesini sağlamaktadır.

Daha önceki bölümlerde lojistiği doğru miktarda ürünün doğru şartlarda doğru yer ve zaman aralığında doğru fiyattan doğru tüketiciye ulaştırılması olarak tanımlamıştık. Lojistik faaliyetlerden talep tahmini ile işte bu "doğru"ların miktarı belirlenir.

Tipik bir lojistik tahmin bir ürünün aylık ya da haftalık olarak dağıtım merkezinden ne kadarının sevk edileceğinin önceden öngörülmesini sağlamaktadır (Çekerol 2013, 41).

4.2. Stok Yönetimi

Stok, bir firmanın başka bir tedarikçiden aldığı veya ürettiği malları kullanmadan veya bir sonraki müşteriye veya tüketiciye satmadan önce atıl durumda tuttuğu ürünlerdir. Ekonomik bir değere sahip olan bu ürünler özelliklerine göre sınıflandırılarak stoklanır.

Stoklar genel olarak hammadde, yarı mamul ve nihai ürün olarak sınıflandırılır. Hammaddeler ham halde işletmeye getirilmiş ve üzerinde işlem yapılarak asıl ürünün üretilmesine yarayacak olan maddelerdir. Yarı mamuller yarı işlenmiş fakat daha son şeklini almamış mamullerdir. Nihai ürünler ise, son şeklini almış ve nihai müşterinin kullanımına hazır olan ürünlerdir.

Fonksiyon özelliklerine göre bir sınıflandırma yaparsak stokları aşağıdaki gibi sınıflandırabiliriz (Çekerol, 2013: 43, 44).

1. Çevrim Stoğu: Üretim ve dağıtım faaliyetleri uzun süreli ve aşamalı olduğunda işletme içinde oluşan yarı mamul stoklarına çevrim stoğu denir ve üretim sürecinin, daha kararlı ve düşük maliyetle işlemesi açısından önem taşırlar (Çekerol, 2013: 43).

2. Emniyet Stoğu: Belirsizliğe karşı elde tutulan envanter şeklidir. Talep tahmini, mutlak bir kesinlik içinde yapılmışsa, gerekli olan tek envanter dönem envanteri olacaktır. Ancak her tahminin kendi içinde bir belirsizlik taşıması ve talebin tahmin edilenden fazla olabileceği düşüncesi bu yaklaşımı gerektirebilir. Buradaki ikilem; ilave envanter yüklenme maliyeti ile yetersiz envanterden dolayı satış kaybı yaşama maliyetidir (Timur, Başkol, Çekerol, Suvacı, 2013: 13).

3. Mevsim Stoğu: Yılın belirli zamanlarında talepte meydana gelebilecek artışları önceden görerek sağlanan envantere (Timur, Başkol, Çekerol, Suvacı, 2013: 14). Örneğin kışın oluşabilecek yakacak talebine karşı tüm yıl aynı oranda kömür üretimi yapacak olan bir firma ve talebin az olduğu dönemlerde stok oluşturarak soğuk kış günleri için mevsim stoğu oluşturması gibi.

4. Promosyon Stoğu: Çok çabuk ve etkin bir pazarlama promosyonu veya müşteriye fiyat indirip, fazla satma önerisi verebilmek için tutulan stoktur (Çekerol, 2013: 44).

5. Spekülatif Stok: Fiyatlarda artma beklendiği zaman ihtiyaçtan fazla olarak alınan malzeme stoklarıdır (Çekerol, 2013: 44).

İşletmeler üretim akışlarının aksamaması ve dağıtım ağlarının tıkanmadan devamı için stok bulundurmaya zorundadırlar. İşletmeler için önemli bir maliyet kalemi olan stok bulundurma ise iyi bir stok yönetimi ile minimize edilebilir.

Genel olarak stok yönetimi stok yatırımlarını minimize etmeyi, müşteri hizmet kalitesini maksimize etmeyi ve etkin üretim (düşük maliyetli) sağlamaya yardımcı olmaktadır. Stok yönetiminin bu amaçlar dışında düşük birim maliyetler elde etmek, yüksek devir hızına ulaşmak, etkin tedarikçi ilişkileri kurmak ve devamlı tedarik imkânı bulmak gibi ikincil amaçları da mevcuttur (Çekerol, 2013: 46).

Lojistik faaliyetlerden en önemlilerinden biri olan stok yönetimi lojistiğin yedi doğrusu düşünüldüğünde, ürünün uygun şartlarda stoklanması ve sipariş geldiğinde ise doğru miktarda ürünün, istenilen yerde müşteriye teslim edilmesini kapsamaktadır.

4.3. Depo Yönetimi

Henüz kullanılmayan hammadde, yarı mamul ve nihai ürünlerin bir sonraki müşteriye gönderilmeden önce belirli bir süre muhafaza edildiği yerler depo olarak

adlandırılır. Depo yönetimi ise depoların nereye konumlandırılacağı ve iç tasarımının nasıl olacağını yanı sıra, müşteri taleplerinin en hızlı nasıl karşılanacağı, en az firenin nasıl verileceği, hangi bilgi teknolojileriyle destekleneceği vb. sorularına yanıt arar.

Depolama belirli nokta/noktalardan gelen ürünlerin/yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta/noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Depolama süresinin uzunluğu depoları farklılaştırır. Depolama süresinin uzun olduğu yerlere depo denirken, süre kısaldıkça bu yerlere Dağıtım Merkezi (Distribution Centre), daha da kısaldıkça aktarma merkezi (Transfer Centre – Hub) denir (<http://www.lojistikdunyasi.com/depolama-nedir.html>, 2014).

Depo yönetimi tüm lojistik faaliyetler içerisinde en büyük paya sahip dilimlerden biridir. Bu dilimin iyi yönetilmesi, satış noktalarının planlanan zamanlarda beslenmesi, stok ve sipariş hazırlama doğruluk oranlarının yüksek tutulabilmesi lojistik maliyetinin dolayısıyla da ürün maliyetinin düşürülmesi adına büyük önem arz etmektedir ([www.ekol.com.tr /depo-yonetimi](http://www.ekol.com.tr/depo-yonetimi), 2014).

Depolama süreçlerinin çeşitli görev ve rolleri bulunmaktadır, bunlar (Çekerol, 2013: 51, 52, 53).

- Üretimi Destekleme,
- Stoklama,
- Konsolidasyon,
- Yığın Bölme,
- Ürün Birleştirme,

4.4. Müşteri Hizmetleri

Lojistik kapsamda müşteri hizmet bileşenleri üç gruba ayrılmıştır (Çekerol, 2013: 55, 56).

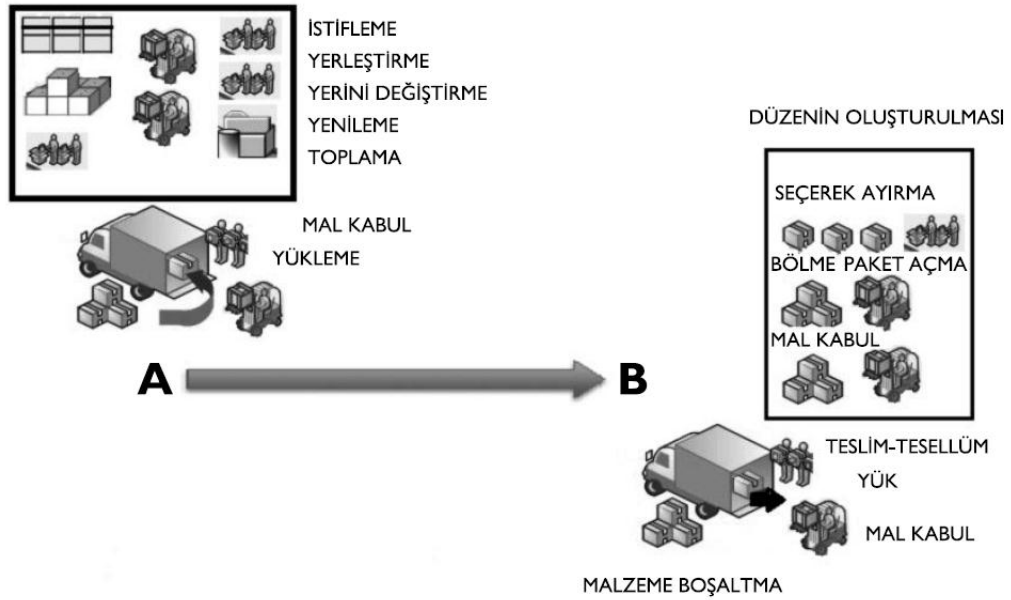
1. Ön-İşlem Bileşenleri: İşlem gerçekleşmeden önce ortaya çıkan, sipariş metodu, işlem elemanları vb. kapsayan, müşteri hizmet bileşenleridir.

2. İşlem Sırasındaki Bileşenler: Lojistik açıdan müşteri hizmet düzeyini oluşturmak için yapılan faaliyetleri kapsayan, fiziki hareketle ilişkili sipariş hazırlığı, aktarma, teslimat güvenilirliği gibi bileşenlerdir.

3. İşlem Sonrası Bileşenleri: Teslimat tamamlandıktan sonraki mamul izleme, faturalama işlemleri ve doğruluğu, müşteri şikâyetleri ve geri iadeler gibi destek elemanlarını kapsar.

4.5. Elleçleme

Eşyaların asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemlerdir (<http://www.spenak.com/soezluek.Elleçleme.187.html>, 2014).



Şema 6. Elleçleme Faaliyetleri

Kaynak: Çekerol, 2013: 70

Yukarıdaki Şema 6'da da görüleceği üzere elleçleme fabrika, depo, antrepo, liman ve benzeri alanlarda yüklerin taşınmasını, tahliye edilmesini, malın kabul edilmesini, paketlerin açılıp bölümlere ayrılmasını, istiflenmesini, yerleştirilmesini, yerinin değiştirilmesini, eksik yerlerinin tamamlanmasını, tekrar toplanmasını ve yüklenmesini içine alır.

Elleçleme, ürünün değerinde değişiklik yaratmayan, katma değer sağlamayan, ancak doğru yapılmadığında ürünün değerinde kayba neden olan bir işlemdir (Koban ve Keser, 2011: 126).

4.6. Taşıma

Taşıma faaliyetleri, lojistik sistemlerin en önemli kısmı olup, hammaddenin üretim noktasına, ürünlerin tüketim noktasına çıkışını sağlamakla beraber, taşıma fonksiyonu taşıma yönteminin saptanmasını, rotanın belirlenmesini, taşımaya ilişkin yasal düzenlemenin takip edilmesini ve ulusal ve uluslararası taşıma yükümlülüklerine uyulmasını kapsamaktadır (Keser ve Koban, 2011: 124).

4.6.1. Karayolu

Karayolu taşımacılığı, eşyanın karayolu üzerinde kamyon, tır gibi araçlar ile bir noktadan başka bir noktaya taşınmasıdır (Timur, Başkol, Çekerol ve Suvacı, 2013: 159). Motorlu taşıtlarla yapılan karayolu taşımacılığı ulaşım türleri arasında yük taşımacılığında hem ilk akla gelen hem de en çok tercih edilen tür olduğu gibi aynı zamanda da en esnek ve erişimi en kolay olan türdür (Şahin, 2012: 11).

Maliyet açısından baktığımızda karayolu taşımacılığı en düşük maliyetli taşıma şeklidir. Bunun yanı sıra diğer taşıma modları ile entegre olabilmesi, karayolu taşımacılığının bir diğer tercih edilme sebebidir. Yüksek değerli ancak küçük boyutlu yüklerin taşınmasında ve teslim süresi öncelikli yüklerin taşınmasında havayolları ile rekabet halinde iken büyük boyutlu ve yüksek değerli ürünlerin taşınmasında demiryolları ile rekabet içerisinde (Şahin, 2012: 11).

4.6.2. Demiryolu

Demiryolları, büyük hacimli, yüksek yoğunluklu ve düşük değerli yüklerin uzun mesafelerde taşınmasının özellikle karayolu ve havayolu taşımacılığına göre çok daha az maliyetle gerçekleştirilmesini sağlamakla beraber coğrafi şartlar uygun ise denizyolu ve hatta boru hattı taşımacılığı ile de rekabet edebilir (Şahin, 2012: 12). Demiryolu taşımacılığı her ne kadar diğer taşıma modlarından daha az tercih ediliyormuş gibi görünse de son yıllarda, özellikle yolcu taşıma alanında adı daha sık telaffuz edilmeye başlanmıştır. Bunun başlıca sebepleri arasında öncelikli olarak maliyet avantajı ve ulaşımı yeraltından sağlayabilme avantajlarını sayabiliriz.

4.6.3. Havayolu

Küreselleşme ile birlikte uluslararası ticaret hacminin artması, uluslararası taşımacılığa olan ihtiyacı arttırmıştır. Mevcut taşıma modları ile çok uzun süren mesafeler, havayolu ile çok kısalmış, taşıma faaliyetleri uzak mesafelerden kısa sürede gerçekleşmeye başlamıştır.

Havayolu taşımacılığı terminalli ulaştırma sistemleri (demiryolu, denizyolu ve havayolu) içerisinde terminaller arası yolculuk sürelerinin en kısa olduğu türdür ve yönüyle denizyolu ve demiryolu taşımacılığına göre avantajlı olmakla birlikte ara beklemler düşünüldüğünde bile karayolu taşımacılığından daha kısa taşıma süreleri elde edilmesini sağlar (Şahin, 2012, 13).

Bu avantajı her ne kadar yüksek taşıma ücretleri olsa da özellikle yüksek değerli ve/veya termin öncelikli yüklerin taşınmasında tercih edilme sebebidir.

4.6.4. Denizyolu

Kıtalar arası ve denizaşırı taşımacılıkta eski bir taşıma türü olması, maliyetlerinin oldukça düşük olması ve bununla beraber taşınabilen yüklerde hem ağırlık hem de boyut sınırlarının olmaması, hem paketlenabilir yüklerde hem de dökme yüklerin taşınmasında kullanılabilir olması denizyolu taşımacılığını özellikle uluslararası pazarlarda en çok tercih edilen taşıma modu yapmaktadır (Şahin, 2012: 13).

Taşımacılık açısından en yavaş sistem olmasına karşın, dünya ticaretinde, büyük hacimli yüklerin taşınmasında, birden fazla taşımacılık sistemlerinin kullanıldığı durumlarda önemli bir yer tutar (Çekerol, 2013: 76).

4.6.5. Boru hattı

Boru hattı taşımacılığı, çeşitli malları kullanma becerisi sınırlı olan ham petrol, petrol ürünleri, doğal gaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir yöntemdir (Çekerol, 2013: 77).

Genellikle boru hattının topraklarından geçtiği ülkelerin oluşturduğu konsorsiyumlar tarafından yapımına karar verilir ve işletmesi çoğunlukla kamu kuruluşları tarafından doğrudan ya da uzun süre kiralama yöntemiyle gerçekleştirilir (Şahin, 2012: 15).

4.6.6. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık, bir yükün çıkış noktasından itibaren birden fazla taşıma sistemi kullanılarak müşteriye ulaştırılması olarak tanımlanabilir (Çekerol, 2013: 78). Bu taşımacılık türüne aktarmalı taşımacılık veya karma taşımacılık da denilmektedir.

Kombine taşımacılıkta mümkün olan ulaşım bileşimleri şöyledir (Çekerol, 2013: 78):

- Denizyolu-Demiryolu-Karayolu
- Denizyolu-Demiryolu
- Demiryolu-Karayolu

Değişik türdeki taşıma şekillerinin kombinasyonu ile taşıma faaliyetinde bulunmak maliyet avantajının yanı sıra ürünlerin tedarik süresini de kısaltmaktadır. Bu avantajları ile de özellikle uluslararası taşımacılıkta çokça tercih edilmektedir.

4.6.7. Intermodal Taşımacılık

Intermodal yük taşımacılığı, Lojistik Enstitüsünün tanımına göre, malların elleçleme yapılmaksızın taşımacılığın farklı modları kullanılarak benzer araç ve yükleme üniteleri yardımıyla taşınmasıdır (Çekerol, 2013: 79).

4.7. Ambalajlama

Ambalaj içerisinde yer alan mamulü, yapısına ve şekline göre en iyi şekilde koruyan, temiz kalmasını sağlayan, taşınma, depolama ve pazarlama işlemlerini kolaylaştıran, metal, kağıt, karton, cam, plastik vbg. malzemelerden oluşan ve aynı zamanda ürünün tanıtımını yapan bir malzemedir (depolama kitabı).

Ambalajlama, ürünün tüm yaşam süresince ekonomik ve çevreye duyarlı olarak, korunmasını, kontrol altına alınmasını, barınmasını, sunumunu, tanıtımını ve taşımaya kolaylaştırmayı sağlamaktadır (Koban ve Kevser, 2007: 94). Ambalajlama ile mamulün sahip olduğu ağırlık, fiyat, üretim tarihi, son tüketim tarihi, ürünün içeriği vbg. Özelliklerine ait bilgiler verilmekte ve böylece tüketiciye seçim ve kullanım kolaylığı sağlanmanın yanısıra mamulün çarpma, ıslanma ve zedelenme gibi fiziksel etkilerden korumakta ve depolamada da kolaylık sağlamaktadır. (depolama kitabı)

Ambalajlamanın lojistik boyutu endüstriyel ambalajlama biçimlerini hedef alır. Lojistik anlamda değerlendirildiğinde ambalajlamanın üç önemli işlevi bulunmaktadır. Bunlar (depolama kitabı):

- Mamulü koruma ile ilgili işlevleri,
- Depolamayı kolaylaştırma ile ilgili işlevleri,
- Taşıma ile ilgili işlevleridir.

Bunun yanı sıra; (konteyner kitabı)

- Zaman kaybetmeden ve bir sorunla karşılaşmadan kargonun elleçlenmesini sağlamak,
- Kargo ve elleçleme şekli hakkında bilgi vermek
- Kargo nedeniyle oluşabilecek tehlikeden, insanları, çevreyi korumak ve ulaşımı güvenli hale

getirmek de ambalajlamanın diğer işlevleri arasında sayılabilir.

5. LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

Tedarik zinciri; üretimde kullanılacak hammadde, yardımcı maddeler ile üretim araçlarının (emek, doğal kaynak, sermaye, teknoloji) bir araya getirilerek üretim noktalarına en uygun maliyet ve koşullarla temini, üretim içi süreçlerde sağlanabilmesi için üretim nihai müşterilere en iyi koşullar ve maliyetlerle ürünlerin ulaştırılabilmesi sürecini kapsamaktadır (Timur, 2013: 4).

Tedarik zinciri hammaddenin temin edildiği tedarikçiden başlayarak üretim, toptancı, perakendeci ve nihai müşteriye kadar olan tüm süreçleri kapsadığı gibi, onlar arasındaki koordinasyonu ve bilgi akışını da içine almaktadır. Zincirin halkalarından birinde olacak bir aksaklık tüm zincirin işleyişini olumsuz etkileyebilir. Bu sebeple birbirine entegre olabilmiş bir tedarik zinciri kurmak çok önemlidir.

Tedarik zinciri yönetimi ise tüm bu iş süreçlerinin ve tarafların koordineli bir biçimde yönetilmesidir. Aşağıda, Şema 7’de farklı yazarların tedarik zinciri ile ilgili farklı tanımlarını ve farklı düşüncelerini görmekteyiz.

YAZARLAR	TANIMLAR	TEMEL DÜŞÜNCELER
Scott ve Brook(1991)	Hammadde kaynaklarından son kullanıcılara kadar birkaç örgütsel sınırı kapsayan ve tedarik sürecindeki her üyeyi birbirine bağlayan zincir.	Zinciri oluşturan üyeler arasındaki koordinasyona önem verilir.
Ellaram (1991)	Tedarikçiden beklentileri karşılanmış (müşteri memnuniyeti sağlanmış) müşteriye doğru malların hareketlerini kontrol eden süreçler, sistemler ve örgütlerin bütünleştirilmesi.	Zinciri oluşturan örgütler arasındaki bütünleşme gerekliliğine önem verilir. Tam Zamanında Üretim (JIT) temeli olarak atıklarda (israfta) ve fiziksel hareketlerde azalma yönlü eğilimlidir.
Lee ve Billington (1992)	Hammaddeleri temin eden, onları ara ve nihai ürünlere dönüştüren, daha sonra bu ürünlerin dağıtımını yerine getiren imalat ve dağıtım merkezlerince oluşturulan şebekeler.	Tedarik zincirinin geleneksel işlevlerini göstermeye çalışılmak.
Christopher (1992-1998)	Bir bütün olarak tedarik zincirinde düşük maliyetle yüksek müşteri değeri yaratmak için tedarikçiler ve müşterilerle tedarik kaynaklarında ve tüketim noktalarındaki ilişkilerin yönetilmesi.	Müşteri odaklı ve maliyet avantajı yaratan ilişkilerin önemi ifade edilmektedir.
Ellaram ve Cooper (1993)	Tedarikçiden nihai tüketiciye kadar bir dağıtım kanalındaki toplam akışın yönetiminde bütünleşme.	Tedarik zinciri içinde bütünleşmenin önemini tanıma ve benimsemektedir.
Berry ve diğerleri (1994)	TZY uzun dönemli kalıcı ilişkiler geliştirmek üzere, yönetsel kaynakları serbest bırakmak amacıyla, belirli orijinal ürün üreticilerinin tedarikçi bağılılığını azaltma, yeni ürünler geliştirme ve pazar ihtiyaçları konusunda bilgi değişimini ve güven oluşturmayı kapsar.	Tedarik zincirinin amaçlarına ulaşması için tedarikçi ilişkilerinin önemini açıklamak.
Cox ve Diğerleri (1995)	Müşteri için ürün üreten ve bunların tüketicilere ulaşmasını sağlayan değer zincirini oluşturan işletme içi ve dışı fonksiyonlardan oluşur.	Tedarik zinciri içindeki stratejik katılımcıların belirlenmesine çalışmaktadır.
Saunders (1997)	Tedarik zinciri hammaddelerin çıkartılması ve işlenmesi faaliyetlerini yerine getiren çeşitli firmalardan, hammadde orijinal kaynaklarından, imalattan, montajdan, dağıtımdan ve nihai müşterilere perakende satıştan oluşan değer zinciridir.	Nihai müşterilere ürün ve hizmet tesliminde, hammadde tedarikçilerinden son teslimata kadar (alıcılara) giden bağlantılarda birbirleriyle etkileşimde bulunan firmalarca bir şebeke oluşturmaktadır.
Patricia ve diğerleri (1996)	Tedarikçiyile başlayan nihai müşteriyle sona eren fiziki bir şebeke.	Tüm tedarikçiler dizisini ve dağıtımını kapsayan ve tedarik zinciri içinde bulunan tüm işletmelerce bir zincir oluşturma.
Monezka ve Morgan (1997)	Bütünleşik tedarik zinciri yönetimi, dış müşterilere yönelik yatay düzeyde müşteri değeri yaratmak için gereksinim duyulan tüm süreçlerin yönetimidir.	Yatay örgütsel yapı ve ilişkilerle müşteri odaklılığı gerekliliğini vurgulamaktadır.
Tan ve diğerleri (1998)	TZY, genel amacı olan optimizasyon ve verimliliği yaratırken tarafların arasındaki değişim faaliyetlerini geliştirerek girişim içinde bulunan geleneksel etkinliklerin genişlemesiyle ortaya çıkan bir yönetim düşüncesidir.	İşletmelerin rekabet avantajı yaratabilmek için tedarikçi süreçlerini, teknolojilerini ve temel yeteneklerini nasıl geliştirecekleri üzerine odaklanma.
Houlihan ve Houlihan (1999)	İmalat ve dağıtım zinciri vasıtasıyla aracı stratejik tedarikçilerden son kullanıcılara malların akışını hızlandırmak üzere zincirdeki işletmelerin çeşitli işlevsel alanlarının bütünleştirilmesidir.	Zinciri oluşturan katılımcılar arasındaki bütünleşme ve stratejik önemi olan tedarikçilerin göz önünde tutulması gerekmektedir.

Şema 7. Tedarik Zinciri

Kaynak: Timur, 2013: 28.

Bazı araştırmalar tedarik zinciri yönetiminin anahtar yararlarını önem sırası itibariyle aşağıdaki gibi belirtmişlerdir (Timur, 2013: 30):

- Stok dönme hızında artış,
- Gelirlerde artış,
- Tedarik zinciri yönetimi maliyetlerinde azalma,
- rn bulunabilirliği,
- Sipariş karşılama süresinin azalması,
- Talebe cevap verme ve karşılama yeteneğinde gelişme,
- Ekonomik katma değer yaratılması,
- Sermayeden yararlanma,
- Pazara ulaşım sresinde azalma ve lojistik maliyetlerden tasarruf.

6. TERSİNE LOJİSTİK VE YEŞİL LOJİSTİK

Lojistik Yönetim Konseyi'nin (The Council of Logistics Management, 1990) tanımına göre tersine lojistik şöyle ifade edilmektedir: "Hammaddelerin, halen süreçte bulunan envanterlerin bitmiş malların ve bunlar hakkındaki bilginin tüketim noktasından üretim noktasına tekrar değer elde etme veya düzgün bir şekilde elden çıkarma amacıyla verimli ve maliyet avantajlı akışının planlama, yürütme ve kontrol etme sürecidir." Yeşil lojistik ise çevreye en az zarar verecek şekilde lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi amacıyla tüm lojistik faaliyetlerin çevre üzerindeki olumsuz etkisini ölçmek ve en aza indirmeye çalışan faaliyeti ifade etmektedir (Çekerol, 2012: 15).

Bir örnekle açıklamak gerekirse, çevreye duyarlı ürünlerin tasarlanması yeşil lojistik kapsamında iken yeniden kullanılabilir ambalajları kullanan ürünlerin üretilmesi yani camın, tüketici ürünlerinin, alüminyum kapların, yeniden kullanılabilir paketleme malzemelerinin, plastik kapların, kâğıtların vb. rnlerin geri kazanılması tersine lojistik kapsamındadır (Çekerol, 2012: 15).

7. LOJİSTİKTE DIŞ KAYNAK KULLANIMI

Lojistikte dış kaynak kullanımı özellikle son yıllarca sıkça duymaya alıştığımız bir kavramdır. Lojistikte dış kaynak kullanımı, işletmelerin, kendi temel faaliyet alanlarına daha fazla odaklanmak, maliyetlerini azaltmak, kaliteyi yükseltmek, verimliliği arttırmak, sabit maliyetleri değişen maliyetlere dönüştürmek, ilgili tedarikçinin uzmanlık, yatırım ve yaratıcılık gücünden yararlanmak, pazara tepki hızını yükseltmek amaçlarından bir veya birkaçından yararlanmak üzere, işletme tarafından üstlenilen faaliyetlerin konusunda uzman lojistik firmalarına devredilmesidir. (Koban ve Keser, 2011; 82)

7.1. Parti Lojistik Hizmetler

3. parti lojistik faaliyetleri, lojistikte dış kaynak kullanımı olarak da açıklayabiliriz. Birinci parti satıcı şirketi, ikinci parti müşteriyi ve üçüncü parti ise satıcı veya alıcının bazı faaliyetlerini onun adına üstlenen şirketi anlatmaktadır (Koban ve Keser, 2011: 72).

Burada üçüncü parti hizmet sağlayıcısı, alıcı veya satıcının kendisinden talep ettiği lojistik faaliyetleri sözleşme kapsamında üstlenerek, yerine getirir. Bu sayede alıcı ve/veya satıcı firmalar hem maliyet avantajı sağlarken hem de kendi uzmanlık alanlarına daha çok eğilme imkanı elde etmiş olurlar.

7.2. Parti Lojistik Hizmetler

4. parti lojistik hizmetler planlama, bilgi teknolojilerinin entegrasyonu, taşıma faaliyetlerinin organizasyonu, sipariş izleme, lojistik danışmanlık, finansal hizmetler gibi katma değer yaratan süreçler olarak görülmektedir (Koban ve Keser, 2011: 73).

Dördüncü Parti, lojistik ürün ve bilgi akış süreçlerini koordine ve entegre eden işletmedir (Çekerol, 2012: 180).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

2008 KÜRESEL KRİZİNİN

LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİNİN TARTIŞILMASI

1. DÜNYA VE TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI

Yaşanan ekonomik kriz, tüm dünya için önemli sonuçlar doğurmuştur. Tüm dünyada ticaret hacmi daralmış ve dünya ekonomisi küçülmüştür. Her ne kadar kriz 2007 yılında patlak verse de dünyadaki yansımaları 2008 ve 2009 yıllarında şiddetli bir şekilde etkisini göstermiştir.

1.1. Dış Ticaret

2009 yılında dünyadaki toplam dış ticaret hacminde büyük kırılmalar meydana gelmiş, büyük bir düşüş yaşamıştır Dünya' da 2008 yılında 16,159,000 milyon dolarlık ihracat hacmi 2009 yılında % 22'lik bir düşüş yaşayarak 12,554,000 milyon dolara gerilemiştir. Bununla beraber ithalat verilerine baktığımızda da neredeyse aynı oranda bir kırılmadan bahsetmek mümkündür. 2008 yılında 16,572,000 milyon dolarlık dünya ithalat hacmi 2009 yılına % 30'luk bir gerileme yaşamış ve 12,781,000 milyon dolar olmuştur.

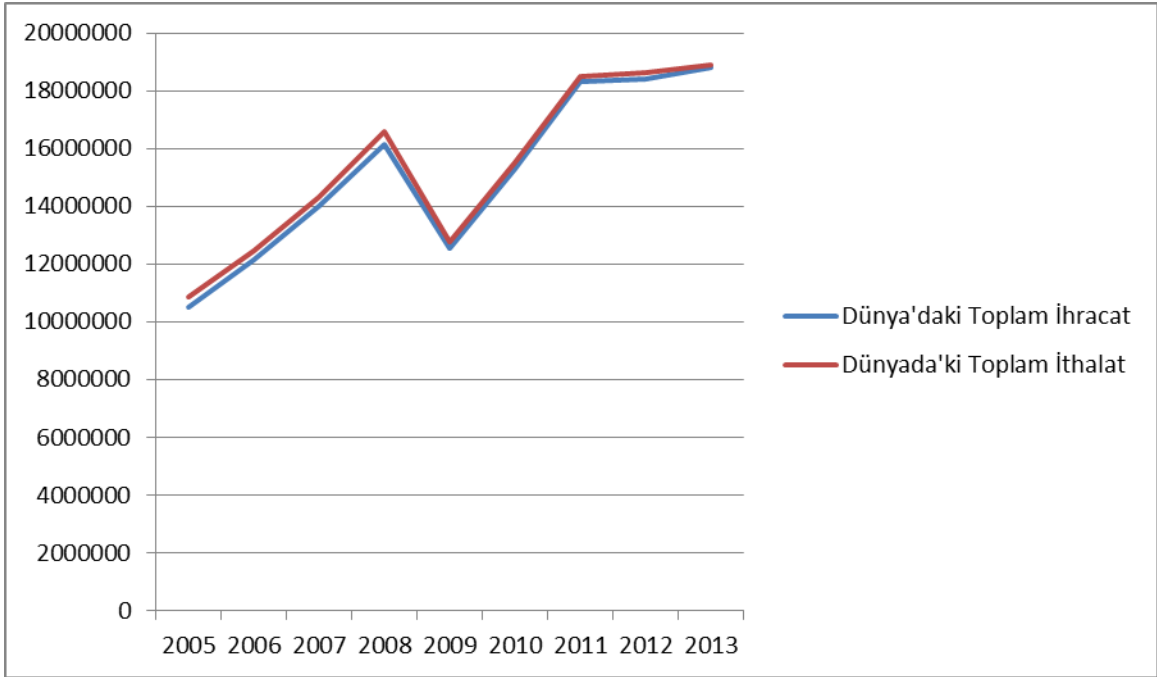
2010 yılında ise baz etkisi ile ithalat ve ihracat seviyeleri kriz öncesi seviyeye gelmiştir.

Tablo 7. Dünya'da Yıllara Göre Toplam Ticaret (Milyon Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dünya' da Toplam İhracat	10508000	12130000	14022000	16159000	12554000	15300000	18328000	18404000	18816000
Değişim Oranı		% 15	% 16	% 15	-%22	% 22	% 20	% 0,4	% 2
Dünya' da Toplam İthalat	10870000	12461000	14330000	16572000	12781000	15510000	18504000	18611000	18890000
Değişim Oranı		20 %	22%	19%	-30%	32%	30%	-18%	7%

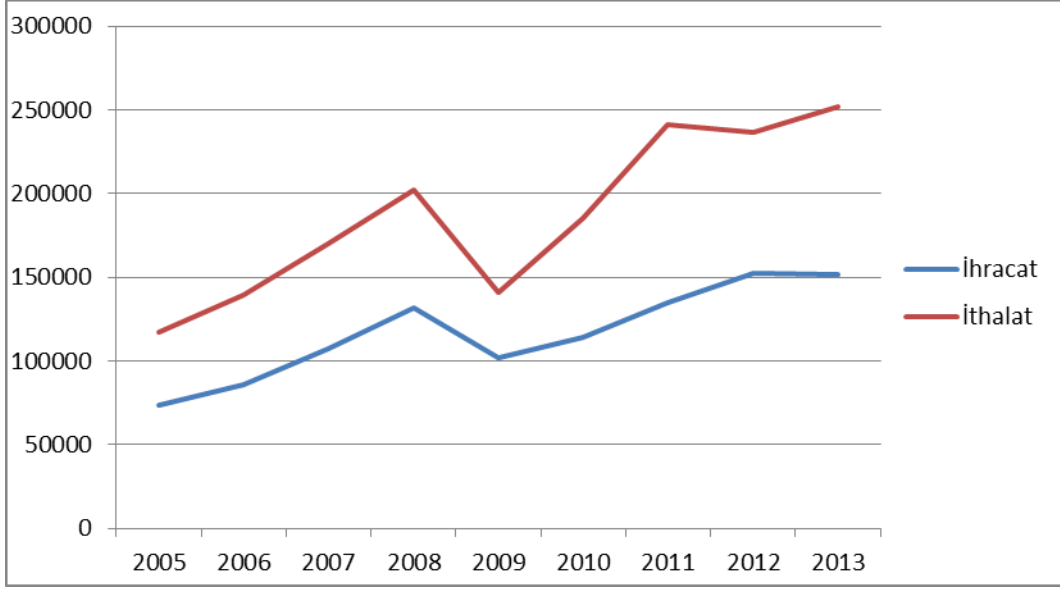
Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDDBViewData.aspx?Language=E>

Grafik 11’den görüleceği üzere dünya üzerindeki ithalat ve ihracat rakamlarının her ikisi de 2008-2009 yılları arasında kırılma yaşanmıştır.



Grafik 11. Dünya'da Yıllara Göre İthalat ve İhracat (Milyon Dolar)

Türkiye ekonomisi 2008 küresel ekonomik krizinden tüm dünya ülkeleri gibi çok etkilenmiştir. Aşağıda, Grafik 12’de görüleceği üzere 2008 yılında düşmeye başlayan ithalat ve ihracat rakamları 2009 yılında çok gerilmiş, 2009’un ikinci yarısından sonra tekrar yükselmeye başlamıştır. 2008 yılında 132,027 milyon dolarlık ihracat hacmi 2009 yılında % 22.6'lük bir düşüş yaşayarak 102,143 milyona gerilemiştir. İthalat verilerine baktığımızda da 2008 yılında 201,964 milyon dolar olan Türkiye’deki toplam ithalat 2009 yılına % 30,2 gerilemiş ve 140,928 milyon dolar olmuştur.



Grafik 12. Türkiye'de Yıllara Göre İthalat ve İhracat (Milyon Dolar)

Bu rakamlar göz önüne alındığında Dünya ticaretinde Türkiye'nin payı ihracatta neredeyse aynı oranda kalırken (Dünya'da %22.3, Türkiye'de % 22,6) ithalatta Dünya ortalamasına oranla % 7'lik daha fazla bir düşüş yaşanmıştır (Dünya'da % 22.9, Türkiye'de % 30,2). Bu açıdan baktığımızda, Türkiye'nin ihracat anlamında krizden Dünya ile aynı oranda etkilendiği fakat ithalatın ülkemizde daha çok düştüğü (% 7) gözlemlenmektedir.

Tablo 8. Türkiye'de Yıllara Göre Dış Ticaret ve Oranlar (Dolar)

Yıl	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi		Dış Ticaret Hacmi		Bin Dolar
	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Karşılama Oranı
2005	73,476,408	16,3	116,774,151	19,7	- 43 297 743	26,0	190 250 559	18,4	62,9
2006	85,534,676	16,4	139,576,174	19,5	- 54 041 498	24,8	225 110 850	18,3	61,3
2007	107,271,750	25,4	170,062,715	21,8	- 62 790 965	16,2	277 334 464	23,2	63,1
2008	132,027,196	23,1	201 963 574	18,8	- 69 936 378	11,4	333 990 770	20,4	65,4
2009	102,142,613	-22,6	140 928 421	-30,2	- 38 785 809	-44,5	243 071 034	-27,2	72,5
2010	113,883,219	11,5	185 544 332	31,7	- 71 661 113	84,8	299 427 551	23,2	61,4
2011	134,906,869	18,5	240 841 676	29,8	- 105 934 807	47,8	375 748 545	25,5	56,0
2012	152,461,737	13,0	236 545 141	-1,8	- 84 083 404	-20,6	389 006 877	3,5	64,5
2013	151,868,551	-0,4	251 650 560	6,4	- 99 782 010	18,7	403 519 111	3,7	60,3

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret, Aralık 2013 <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=16070>

Türkiye'deki düzelmeye baktığımızda, ihracatın 2011 yılında kriz öncesi seviyeye ulaştığını görmekteyiz. Bu durumda diyebiliriz ki Türkiye ihracatını Dünya'ya oranla bir yıl daha geç kriz öncesi seviyeye çıkartabilmiştir. İthalat rakamlarına baktığımızda ise Türkiye'nin de Dünya ile aynı zamanda yani 2010 yılında baz etkisi ile ithalatını arttırarak kriz öncesi seviyeye yükselttiğini görmekteyiz.

1.2. Taşıma Hizmetleri

Kriz sürecinde hem ulusal hem de uluslararası ölçekte ticaret hacminde daralma görülmekle beraber, piyasalarda durgunluk, ekonomilerin küçülmesi, ticari mal hareketlerinin zayıflaması, daha az ithalat ve ihracat yapılması, lojistik faaliyetlerin azalmasına ve reel sektöre hizmet veren lojistik şirketlerin pazarlarının daralmasına neden olmuştur (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014: 37-50).

Tablo 9. Dünya'daki Toplam İthalat ve İhracat ve Taşıma Hizmetleri İthalatı ve İhracatı

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dünya' da Toplam İhracat	10,508,000	12,130,000	14,022,000,	16,153,000	12,554,000	15,300,000	18,328,000	18,404,000	18,816,000
Dünya' da Taşıma Hizmetleri İhracatı	569,280	635,740	766,130	890,670	692,820	807,470	880,140	888,450	905,940
Dünya' da Taşıma Hizmetleri İhracatının Toplam İhracata Oranı	%5,4	%5,2	%5,5	%5,5	%5,5	%5,3	%4,8	%4,8	% 4,8
Dünya' da Toplam İthalat	10,870,000	12,461,000	14,330,000	16,572,000	12,781,000	15,510,000	18,504,000	18,611,000	18,890,000
Dünya' da Taşıma Hizmetler İthalatı	681,780	758,310	900,380	1,052,200	828,490	973,310	1,110,290	1,141,510	1,165,330
Dünya' da Taşıma Hizmetler İthalatının Dünya' da Toplam İthalata Oranı	% 6,3	% 6,1	% 6,3	% 6,3	% 6,5	% 6,3	% 6,0	% 6,1	% 6,2

Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBViewData.aspx?Language=E>

Tablo 9'da dünyadaki taşıma hizmetleri ithalatı ve ihracatı rakamlarının yanı sıra, onların dünyadaki toplam ihracat ve ithalat rakamlarına oranını görmekteyiz. Buradan anlaşılacağı üzere toplam ihracat içerisinde taşıma hizmetleri ihracatının oranı 2008 ve

2009 yıllarında değişmemiş aynı kalmıştır. Verilere baktığımızda 2009 için de aynı şeyi söylemek mümkündür.

Aşağıda, Tablo 10'da görüleceği üzere, 2008 yılına Dünya'da toplamda 1,052,200 milyon dolar olan taşıma hizmeti ithalatı 2009 yılında 828,490 milyon dolara düşmüştür. İhracat rakamları da farklı değildir. 2008 yılına Dünya'da toplamda 890,670 milyon dolar olan taşıma hizmeti ihracatı 2009 yılında 692,820 milyon dolara düşmüştür. Lojistik sektöründeki faaliyetlerin küçülmesi sektörün bütününde taşıma operatörleri, lojistik terminaller, gemi işletmecileri, depo-antrepo işletmeciliği yapan kuruluşlar gibi lojistik hizmet üreten tüm tarafların yanında, sektörde dolaylı hizmet üretenleri de kaçınılmaz olarak etkilemiştir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014: 37-50).

Durum Türkiye'de de ithalat açısından farklı değildir. 2008 yılına Türkiye'de toplamda 8,070 milyon dolar olan taşıma hizmeti ithalatı 2009 yılında 6,449 milyon dolara düşmüştür. Fakat taşıma hizmetleri ihracatımıza baktığımızda 2008 yılında Türkiye'de toplamda 8,247 milyon dolar olan taşıma hizmeti ihracatının 2009 yılında aynı seviyelerde kaldığını hatta çok az bir miktar da olsa arttığını ve 8,264 milyon dolara yükseldiğini görmekteyiz. Toplam taşıma hizmetleri olarak baktığımızda ise taşıma hizmetleri ihracatındaki bu seviye, Dünya ile mukayese edildiğinde Türkiye'nin krizden toplam taşıma hizmetlerinde daha az etkilendiğini göstermektedir.

Tablo 10. Dünya'da ve Türkiye'de Yıllara Göre Taşıma Hizmetleri Ticareti (Milyon Dolar)

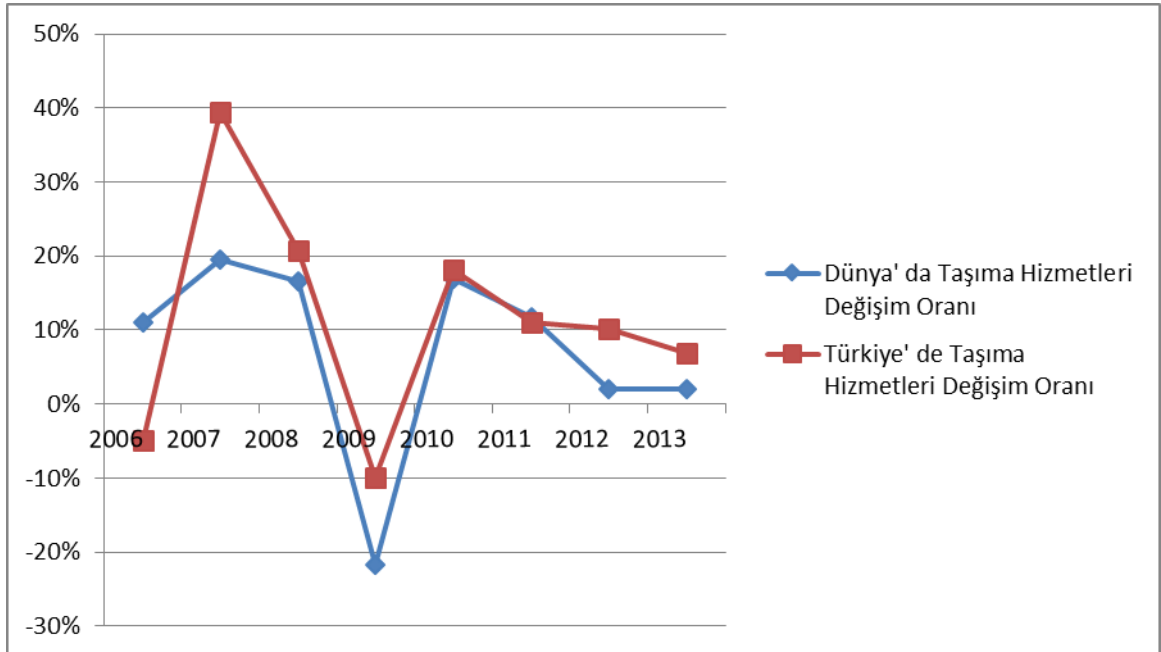
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dünya'da Taşıma Hizmetler İthalatı	681,780	758,310	900,380	1,052,200	828,490	973,310	1,110,290	1,141,510	1,165,330
Değişim Oranı		% 11	% 19	% 17	-% 21	% 17	% 14	% 3	% 2
Türkiye'de Taşıma Hizmetler İthalatı	5,101	4,666	6,961	8,070	6,449	8,034	8,516	8,813	9,656
Değişim Oranı		-% 9	% 49	% 16	-% 20	% 25	% 6	% 3	% 10
Dünya'da Taşıma Hizmetleri İhracatı	569,280	635,740	766,130	890,670	692,820	807,470	880,140	888,450	905,940
Değişim Oranı		% 12	% 21	% 16	-% 22	% 17	% 9	% 1	% 2
Türkiye'de Taşıma Hizmetleri İhracatı	5,076	5,014	6,541	8,247	8,264	9,342	10,795	12,467	13,066
Değişim Oranı		-% 1	% 30	% 26	% 0,2	% 13	% 16	% 15	% 5

Kaynak:

http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_bis_e.htm?solution=WTO&path=/Dashboards/MAPS&file=Map.wcdf&bookmarkState={%22impl%22:%22client%22,%22params%22:{%22langParam%22:%22en%22}}

Düzelme oranlarına baktığımızda ise Dünya'da taşıma hizmetleri ithalatı 2010 yılında % 17 artarak kriz öncesi döneme yaklaştı da, 2011 yılında tam anlamıyla kriz öncesi seviyeye ulaşmış ve geçmiştir. Türkiye ile mukayese ettiğimizde Türkiye'nin 2010 yılında % 25'lik bir artışla taşıma hizmetleri ithalatı oranı olarak Dünya'dan daha iyi performans sergilediği görülmektedir. Taşıma hizmetleri ihracat rakamlarına baktığımızda ise Dünya' da toplam taşıma hizmetleri ihracatını kriz öncesi rakamlara 2012 yılında ulaşabildiğini görmekteyiz. Bu durumda, ülkemizde, taşıma hizmetleri ihracatında, krizden hiç etkilenilmediği içi Türkiye'nin Dünya ile mukayese edildiğinde çok daha iyi bir performans sergilediği söylenebilir.

Aşağıda, grafik 12'de de 2007 yılı itibari ile hem Dünya'da hem de Türkiye' de taşıma faaliyetlerindeki düşüş net olarak görülmektedir. Dünya'nın ekonomik krizden ulaştırma hizmetleri açısından çok etkilendiği görülmekte birlikte grafikte de görüleceği üzere 2007 yılında hem Dünya' da hem de Türkiye' de ulaştırma hizmetleri negatif etkilenmeye başlamış ve 2007-2009 yılları arasında kırımlar yaşamıştır. Fakat oranlara baktığımızda, Türkiye'nin performansının Dünya ile mukayese edildiğinde daha iyi olduğu ve krizden Dünya' ya oranla daha az etkilendiği görülmektedir.



Grafik 13. Dünya'da ve Türkiye'de Ulaştırma Hizmetleri

Tablo 11'e baktığımızda da Dünya'da toplam taşıma hizmetleri 2009 yılında -%21.7 oranında düşerken Türkiye'de bu oran -% 10 da kalmaktadır. Bu oran da ülkemizin krizden taşıma hizmetleri alanında Dünya'dan daha az etkilendiğini göstermektedir.

Tablo 11. Dünya'da ve Türkiye'de Taşıma Hizmetleri (Milyon Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dünya' da Toplam Taşıma Hizmetleri	1,251,060	1,394,050	1,666,510	1,942,870	1,521,310	1,780,780	1,990,430	2,029,960	2,071,270
Değişim Oranı		% 11	% 19.5	% 16,6	- % 21.7	% 17	% 11.8	% 2.0	% 2.0
Türkiye' de Toplam Taşıma Hizmetleri	10,177	9,680	13,502	16,317	14,695	17,376	19,311	21,280	22,722
Değişim Oranı		- % 4.9	% 39.5	% 20.8	- % 9.9	% 18.2	% 11.1	% 10.2	% 6.8

Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBViewData.aspx?Language=E>

2. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI

2007 yılının sonlarında Avrupa Birliği ülkelerinde derinleşen finansal kriz, Türkiye'nin en büyük ihracat pazarlarından birisi olan AB'ye yapılan ihracatın hız kesmesine neden olmuştur.

2.1. Dış Ticaret

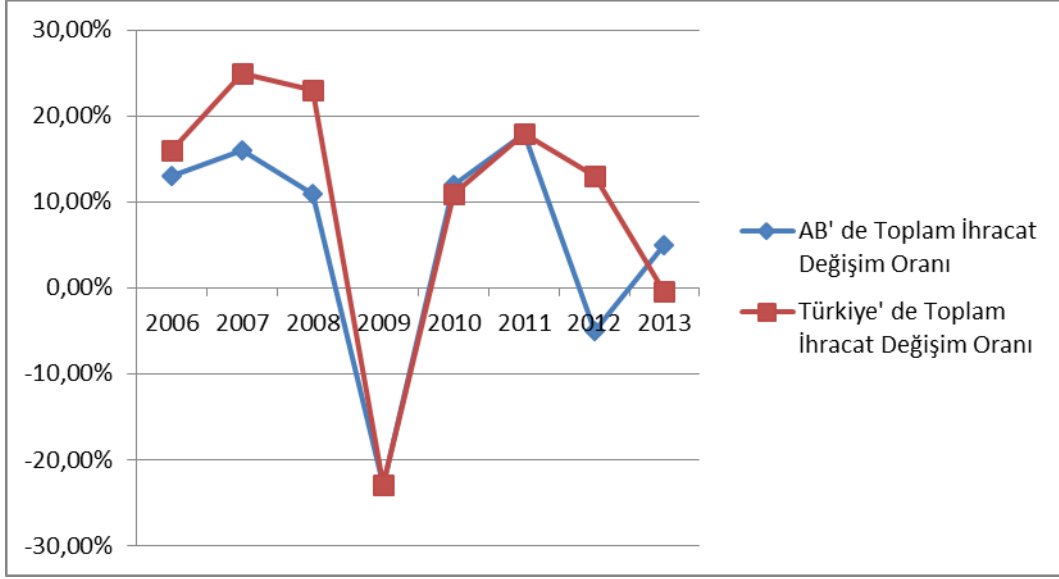
ABD'de 2007 yılında patlak veren kriz hızla tüm Dünya'yı sarmış, ve kriz kısa zaman içerisinde küreselleşmiştir. Krizin etkileri ise ABD' den sonra en çok AB üye ülkelerinde hissedilmiştir. Tablo 12'de görülebileceği üzere, AB' de 2009 yılında 5,954,870 milyon dolar olan ihracat hacmi, 2009 yılında % 23'lük bir düşüş yaşayarak 4,613,535 milyon dolar seviyesine inmiştir. 2010 yılında bu seviye %12'lik bir artışla 5,183,905 milyon dolar seviyesine çıksa da kriz öncesi dönem ki ihracat hacmine ancak 2011 senesinde ulaşılabilmiştir. AB'deki ithalat oranlarına baktığımızda ise 2008 yılında 6,358,375 milyon dolar olan ithalat hacmi 2009 yılında 4,809,190 milyon dolara gerilemiş ve aynı ihracatta olduğu gibi 2011 yılında kriz öncesi seviyeye yükselebilmıştır.

Tablo 12. AB ve Türkiye'de Yıllara Göre Toplam Ticaret (Milyon Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
AB' de Toplam İhracat	4082705	4606065	5366010	5954870	4613535	5183905	6092335	5813095	6076450
Değişim Oran		% 13	% 16	% 11	-% 23	% 12	% 18	-% 5	% 5
Türkiye' de Toplam İhracat	73476	85535	107272	132027	102143	113883	134907	152462	151787
Değişim Oranı		% 16	% 25	% 23	-% 23	% 11	% 18	% 13	- % 0,4
AB' de Toplam İthalat	4249660	4870290	5655160	6358375	4809190	5421065	6334630	5961495	6004045
Değişim Oranı		% 15	% 16	% 12	-% 24	% 13	% 17	- % 6	% 0,7
Türkiye' de Toplam İthalat	116774	139576	170063	201964	140928	185544	240842	236545	251650
Değişim Oranı		% 20	% 22	% 19	-% 30	% 32	% 30	-% 2	% 6

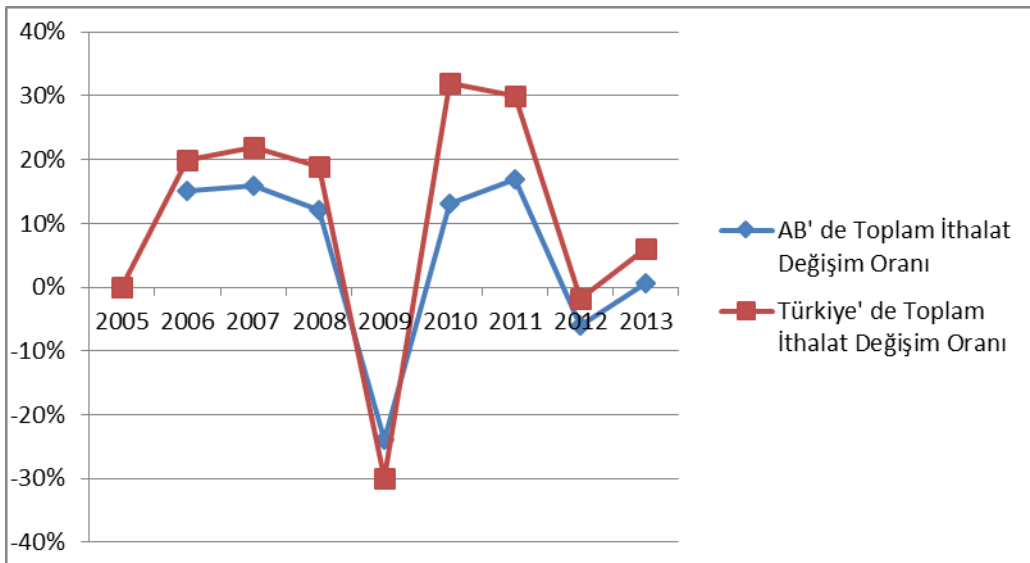
Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDDBViewData.aspx?Language=E>

Türkiye ve AB ülkelerini karşılaştırsak, ihracat açısından kırılmanın 2009 yılında aynı oranda olduğunu (% 23) görmekteyiz. Bu durumda diyebiliriz ki Türkiye ve AB ülkeleri ihracat açısından krizden aynı seviyede etkilenmiştir ve ihracat hacmi aynı oranda daralmıştır. Toparlanma sürecine baktığımızda ise ihracat hacminin Türkiye' de kriz öncesi seviyesine ulaşması da AB ülkeleri gibi 2011 yılında olmuştur. İthalat açısından baktığımızda ise Türkiye' de 2009 yılında ithalatın AB ülkelerine oranla % 7 oranında daha fazla düştüğünü fakat baz etkisi ile 2010 yılında neredeyse kriz önceki dönemi yakaladığını görmekteyiz. AB ülkelerinde ise Türkiye' den farklı olarak 2009 yılında yaşanan % 24'lük düşüş ancak 2011 yılında kriz öncesi dönemi yakalayabilmiştir.



Grafik 14. AB Ülkeleri ve Türkiye'deki İhracat

Grafik 13'de görüldüğü gibi AB ülkeleri ve Türkiye' de 2009 yılında ihracatta kırılma aynı oranda olmuştur ve sonrasında düzelme de aynı süre zarfında gerçekleşmiştir. Grafik 14'e baktığımızda ise Türkiye'nin ithalat hacminin kriz döneminde AB ülkelerine oranla çok daha fazla düştüğü, sonrasında ise daha hızlı toparlandığı görülmektedir. Bu durumda Türkiye'nin kriz döneminde AB ülkelerine oranla ithalatının daha olumsuz etkilendiğini fakat yine AB ülkelerine oranla daha kısa sürede eski seviyesine ulaştığını söyleyebiliriz.



Grafik 15. AB Ülkeleri ve Türkiye'deki İthalat Değişim Oranları

Aşağıda, tablo 13'de görüleceği üzere, 2008 yılına AB ülkelerinde toplamda 410,885 milyon dolar olan taşıma hizmeti ihracatı 2009 yılında % 22'lik bir azalışla 322,139 milyon dolara düşmüştür. İthalat rakamlarına baktığımızda ise 2008 yılında 367,906 toplamda 367,906 milyon dolar olan taşıma hizmeti 2009 yılında ihracatla aynı oranda, yani % 22 oranında düşerek 288,348 milyon dolar seviyesine gerilemiştir.

2008 yılına Türkiye' de toplamda 8,070 milyon dolar olan taşıma hizmeti ithalatı 2009 yılında 6,449 milyon dolara düştüğünden ve 2008 yılına Türkiye'de toplamda 8,247 milyon dolar olan taşıma hizmeti ihracatının 2009 yılında aynı seviyelerde kaldığından hatta çok az bir miktar da olsa arttığını ve 8,264 milyon dolara yükseldiğinden söz etmiştik. AB üyesi ülkeler ile mukayese ettiğimizde ise taşıma hizmetleri ihracatı olarak Türkiye'nin krizden hiç etkilenmediğini fakat taşıma hizmetleri ithalatı olarak bahsi geçen üye ülkelerle neredeyse aynı oranda (AB Ülkeleri % 22, Türkiye % 20) etkilendiğini görmekteyiz.

Tablo 13. AB ve Türkiye' de Yıllara Göre Taşıma Hizmetleri Ticaret (Milyon Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
AB' de Taşıma Hizmetleri İhracat	263202	294938	356359	410885	322139	354618	387446	374502	393504
Değişim Oranı		% 12	% 21	% 15	-% 22	% 10	% 9	-% 3	% 5
Türkiye' de Taşıma Hizmetleri İhracat	5076	5014	6541	8247	8264	9342	10795	12467	13066
Değişim Oranı		% 1	% 30	% 26	% 0,2	% 13	% 16	% 15	% 5
AB' de Taşıma Hizmetleri İthalat	250114	277806	326187	367906	288348	318295	352407	337155	349381
Değişim Oranı		% 11	% 17	% 13	-% 22	% 10	% 11	-% 4	% 4
Türkiye' de Taşıma Hizmetleri İthalat	5101	4666	6961	8070	6449	8034	8516	8813	9656
Değişim Oranı		-% 9	% 49	% 16	-% 20	% 25	% 6	% 3	% 10

Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBViewData.aspx?Language=E>

Düzelme oranlarına baktığımızda ise 2008 yılında AB'de 410,885 milyon dolar olan taşıma hizmeti ihracatı 2013 yılında dahi aynı seviyeye ulaşamamıştır. AB'deki taşıma hizmetleri ithalatı ise 2008 yılında 367,906 milyon dolarken, aynı seviyeye ancak 2011 yılında ulaşabilmiştir. Türkiye'de toplamda 8,247 milyon dolar olan taşıma hizmeti ihracatının 2009 yılında aynı seviyelerde kaldığından hatta çok az bir miktar da olsa arttığını ve 8,264 milyon dolara yükseldiğinden söz etmiştik. İthalatta ise daralma AB üyesi ülkelerle neredeyse aynı seviyede olmuş fakat 2010 yılında baz etkisi ile eski durumuna dönmüştü. Bu durumda, AB üyesi ülkeler ile mukayese ettiğimizde ise taşıma hizmetleri ihracatı olarak Türkiye'nin krizden hiç etkilenmediğini ve AB üye ülkelerin hala eski ihracat rakamlarına ulaşamadıklarını; taşıma hizmetleri ithalatı olarak da aynı oranda etkilenmelerine karşın Türkiye'nin AB Üye ülkelerine göre çok daha çabuk toparlandığını söyleyebiliriz.

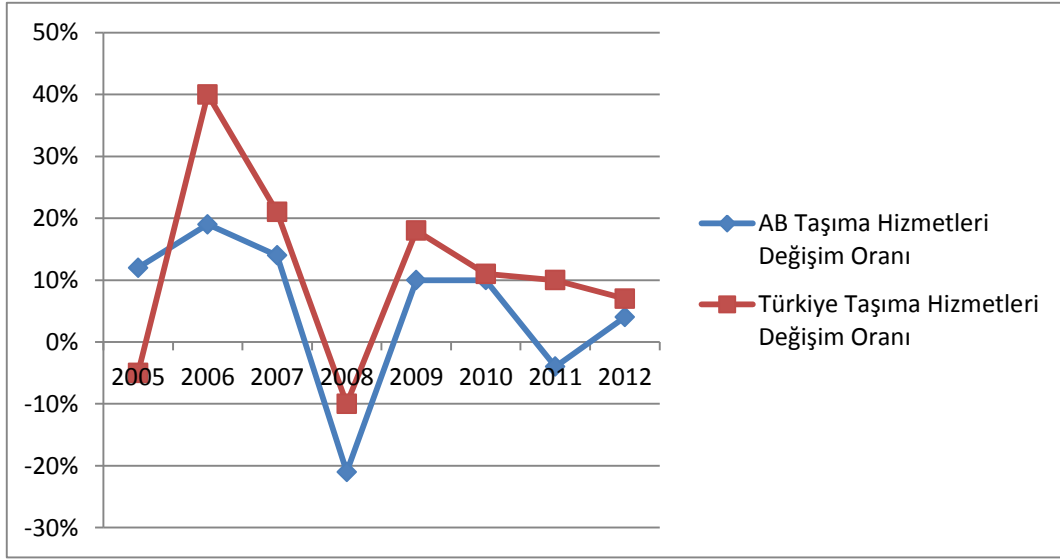
2.2. Taşıma Hizmetleri

Tablo 14. AB Ülkeleri ve Türkiye'de Taşıma Hizmetleri (Milyon Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
AB' Ülkelerinde Toplam Taşıma Hizmetleri	513316	572744	682546	778791	610487	672913	739853	711657	742885
Değişim Oranı		%12	%19	%14	-%21	%10	%10	-%4	%4
Türkiye' de Toplam Taşıma Hizmetleri	10177	9680	13502	16317	14713	17376	19311	21280	22722
Değişim Oranı		-%5	%40	%21	-%10	%18	%11	%10	%7

Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBViewData.aspx?Language=E>

Totalde baktığımızda ise hem Türkiye'deki hem de AB üye ülkelerindeki toplam taşıma hizmetleri ticaretinde yaşanan kırılmayı grafik 4.6.' da görmekteyiz. Oranlara baktığımızda ise, Türkiye' de taşıma hizmetleri ihracatı krizden etkilenmediği için, ülkemizdeki toplam kırıma oranının, AB ülkelerinde yaşanan kırılmadan daha az seviyede olduğunu görmekteyiz.



Grafik 16. AB Ülkelerinde ve Türkiye'de Ulaştırma Hizmetleri

3. ORTADOĞU VE TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI

Ortadoğu ülkelerine baktığımızda krizin bu ülkeleri oldukça etkilediği gözlemlenmektedir.

3.1. Dış Ticaret

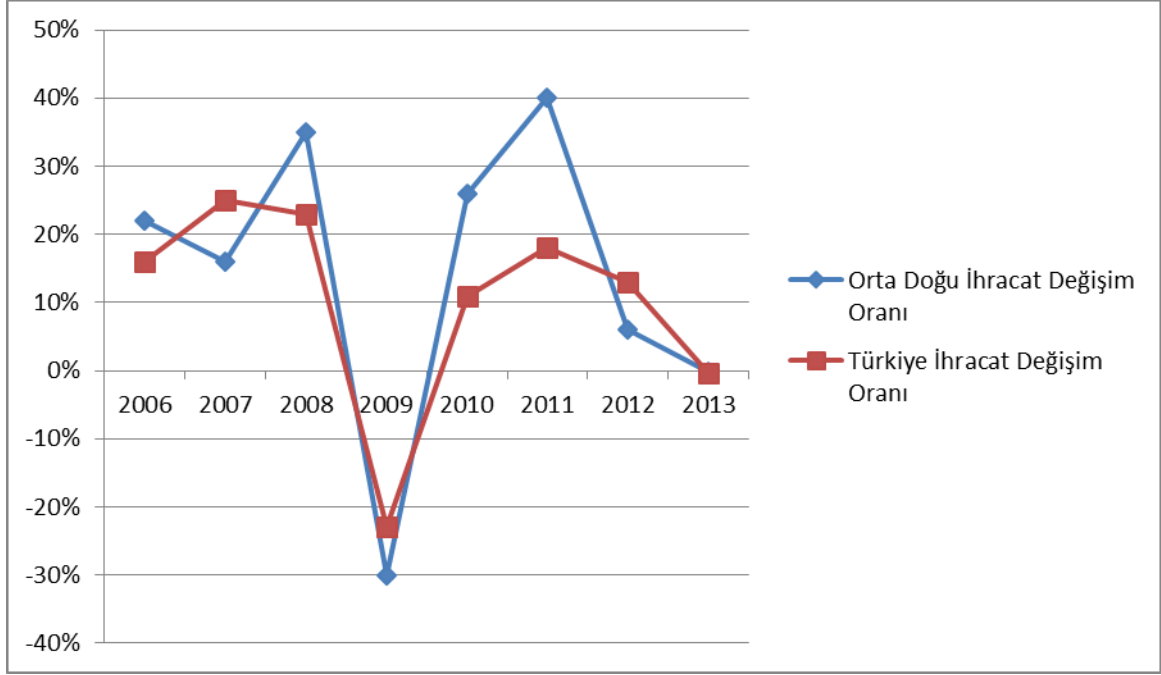
Ortadoğu ülkelerine baktığımızda ise 2008 yılında 1,034,100 milyon dolar olan, ihracat hacminin 2009 yılında % 30 seviyesinde bir düşüş yaşayarak 722,200 milyon dolara gerilediğini, 2010 yılında ise % 26'lık bir yükselmeye neredeyse kriz öncesi dönemi yakaladığını görmekteyiz. Türkiye'nin ihracat oranının kriz döneminde % 23 düştüğü göz önüne alındığında, Ortadoğu bölgesi ihracatının krizden Türkiye'den % 7 oranında fazla etkilendiği söylenebilmektedir.

Tablo 15. Orta Doğu ve Türkiye'de Yıllara Göre Toplam Ticaret (Milyon Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Orta Doğu' da Toplam İhracat	541200	659500	766200	1034100	722200	906800	1266400	1348300	1346800
Değişim Oranı		%22	%16	%35	-%30	%26	%40	%6	-%0,1
Türkiye' de Toplam İhracat	73476	85535	107272	132027	102143	113883	134907	152462	151787
Değişim Oranı		%16	%25	%23	-%23	%11	%18	%13	-%0,4
Orta Doğu' da Toplam İthalat	335400	375800	469600	603400	512300	581400	678200	734500	779500
Değişim Oranı		%12	%25	%28	-%15	%13	%17	%8	%6
Türkiye' de Toplam İthalat	116774	139576	170063	201964	140928	185544	240842	236545	251650
Değişim Oranı		%20	%22	%19	-%30	%32	%30	-%2	%6

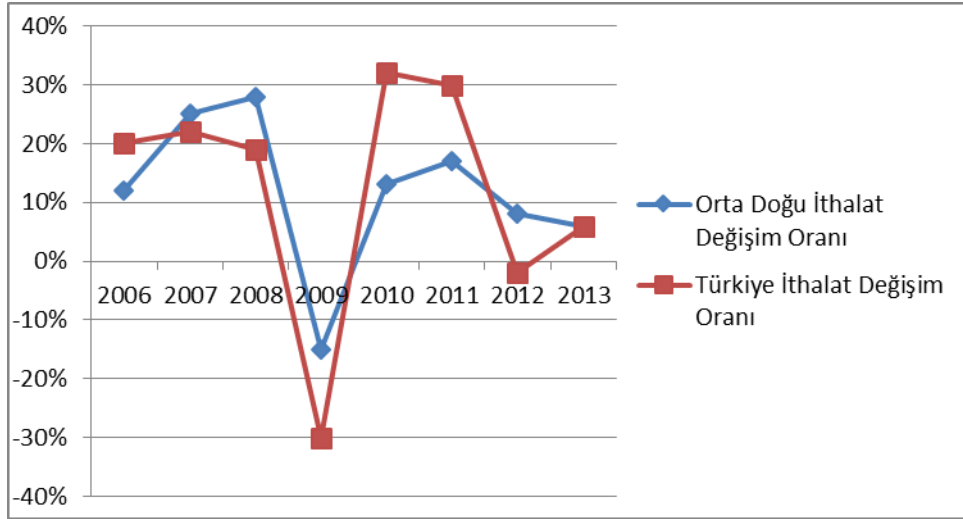
Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBViewData.aspx?Language=E>

Bununla beraber ithalat verileri için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Orta doğu ithalat hacmi 2008 yılında 603,400 milyon dolarken 2009 yılında ihracatından daha az daralmış ve % 15 düşerek 512,300 milyon dolara gerilemiştir. Türkiye'de 2009 yılında ithalat hacminin % 30 seviyesinde düştüğünü göz önüne aldığımızda, diyebiliriz ki Ortadoğu ithalat hacmi, krizden Türkiye % den % 15 seviyesinde daha az etkilenmiştir. Düzelmeye baktığımızda ise 2010 yılında Ortadoğu'da % 13 oranında Türkiye'de ise % 32 oranında bir düzelme olmuştur. Her ne kadar birbirlerine yakın düzelme oranları olsa da bu rakamlar doğrultusunda, ithalat açısından, Türkiye Ortadoğu'dan daha çabuk eski seviyesine ulaştı diyebiliriz.



Grafik 17. Orta Doğu ve Türkiye'de İhracat

Grafik 17'de görüldüğü gibi Ortadoğu, Türkiye ile karşılaştırıldığında 2009 yılında ihracat açısından daha derin bir kırıma yaşamıştır.



Grafik 18. Orta Doğu ve Türkiye'de İthalat

Ortadoğu ve Türkiye İthalat değişim oranlarına baktığımızda ise tablo 16'da Türkiye'deki kırımanın Ortadoğu'ya oranla çok daha derin olduğunu fakat toparlanma sürecinin çok kısa bir süre de olsa Türkiye'de daha çabuk olduğunu görmekteyiz.

3.2. Taşıma Hizmetleri

Tablo 16'da görüleceği üzere, 2008 yılına Ortadoğu'da toplamda 75,530 milyon dolar olan taşıma hizmeti ithalatı 2009 yılında % 13 oranında azalarak 65,940 milyon dolara gerilemiştir. Türkiye'deki taşıma hizmetleri ithalatının o dönemde % 20 oranda azaldığını göz önünde bulunursak Ortadoğu'daki taşıma hizmetleri ithalatının Türkiye'ye oranla daha iyi bir performans göstererek krizden daha az etkilendiğini söyleyebiliriz. Taşıma hizmetleri ihracatına baktığımızda ise Ortadoğu'da 2008 yılında toplamda 23350 milyon dolar olan taşıma hizmeti ihracatı 2009 yılında % 19 oranında azalarak 18950 milyon dolara düşmüştür. Türkiye' taşıma hizmetleri ithalatının aynı tarih aralığında % 20 oranında düştüğü göz önünde bulundurulduğunda diyebiliriz ki taşıma hizmetleri ihracatı kriz döneminde Türkiye'de ve Ortadoğu' da neredeyse aynı oranda etkilenmiştir.

Tablo 16. Orta Doğu ve Türkiye'de Yıllara Göre Taşıma Hizmetleri Ticaret (Milyon Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Orta Doğu' da Taşıma Hizmetleri İhracat	15210	18430	20160	23350	18950	22940	27150	28720	27750
Değişim Oranı		%21	%9	%16	-%19	%21	%18	%6	-%3
Türkiye' de Taşıma Hizmetleri İhracat	5076	5014	6541	8247	8264	9342	10795	12467	13066
Değişim Oranı		-%1	%30	%26	%0,2	%13	%16	%15	%5
Orta Doğu' da Taşıma Hizmetleri İthalat	36450	40880	57260	75530	65940	72820	94620	103060	110130
Değişim Oranı		%12	%40	%32	-%13	%10	%30	%9	%7
Türkiye' de Taşıma Hizmetleri İthalat	5101	4666	6961	8070	6449	8034	8516	8813	9656
Değişim Oranı		-%9	%49	%16	-%20	%25	%6	%3	%10

Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDDBViewData.aspx?Language=E>

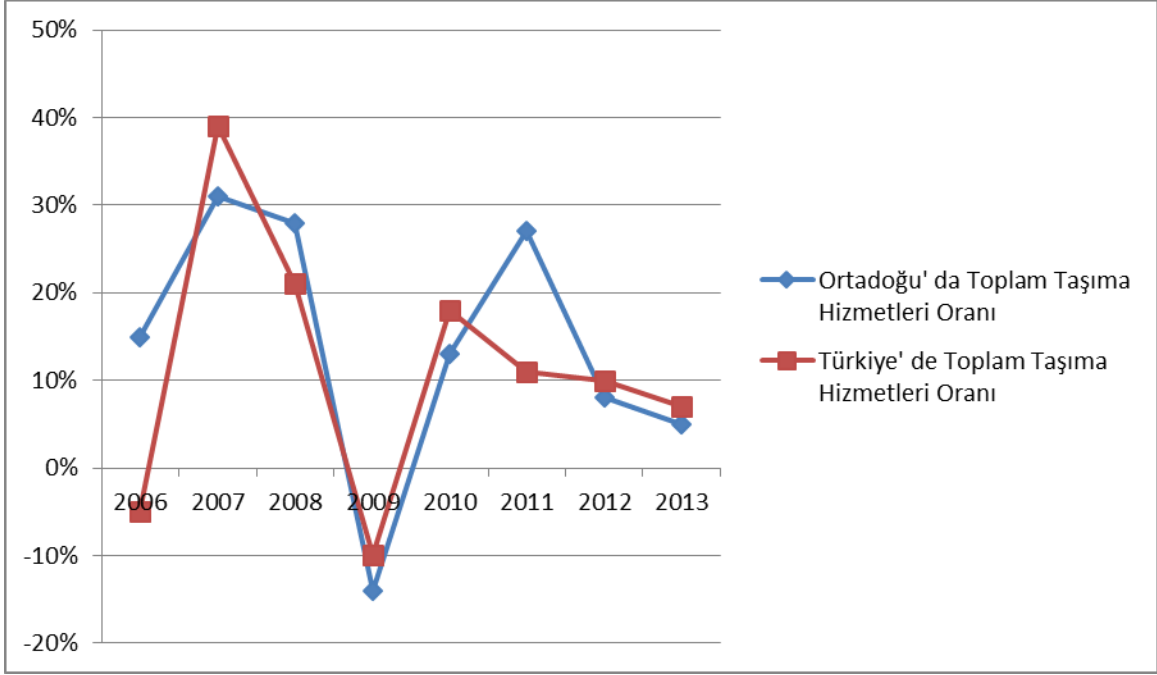
Düzelme oranlarına baktığımızda ise Ortadoğu'da 2009 yılında % 19 oranında düşerek 18980 milyon dolar olan taşıma hizmetleri ihracatı 2010 yılında kriz öncesi dönemi de aşarak % 21'lik bir artışla 22940 milyon dolara ulaşmıştır. Bilindiği gibi Türkiye' de taşıma hizmetleri ihracatı kriz döneminde azalmamış ve hatta az miktarda artış göstermiştir. Bu durumda diyebiliriz ki Ortadoğu ile mukayese ettiğimizde, Türkiye'deki taşıma hizmetleri ihracatı performansı Ortadoğu ile mukayese edildiğinde hiç etkilenmemiştir. Taşıma hizmetleri ithalatına baktığımızda ise 2009 yılında % 13 oranında azalarak 65940 milyon dolara gerilemiş olan taşıma hizmetleri ithalat rakamı, 2010 yılında % 10 oranında artarak 72820 milyon dolara yükselmiş ve kriz öncesi dönemi neredeyse yakalamıştır. Ülkemiz ile mukayese ettiğimizde ise, Türkiye 2009 yılında % 20'lik düşme oranı ile taşıma hizmetleri ithalatı açısından Ortadoğu'dan daha fazla etkilenmiş fakat 2010 yılında ithalat oranını % 25 oranında arttırarak Ortadoğu'dan daha iyi bir performans sergilemiştir.

Tablo 17. Orta Doğu ve Türkiye'de Toplam Taşıma Hizmetleri Ticareti (Milyon Dolar)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ortadoğu' da Toplam Taşıma Hizmetleri	51660	59310	77420	98880	84890	95760	121770	131780	137880
Değişim Oranı		% 15	% 31	% 28	-% 14	% 13	% 27	% 8	% 5
Türkiye' de Toplam Taşıma Hizmetleri	10177	9680	13502	16317	14713	17376	19311	21280	22722
Değişim Oranı		-% 5	% 39	% 21	-% 10	% 18	% 11	% 10	% 7

Kaynak: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDbViewData.aspx?Language=E>

Toplam rakamlara baktığımızda 2009 yılında Ortadoğu'daki kırılmanın % 14 Türkiye'deki kırılmanın ise % 10 oranında olduğunu görmekteyiz.



Grafik 19. Orta Doğu ve Türkiye' de Toplam Taşıma Hizmetleri Değişim Oranları

Grafik 19'da bu kırılmalar net bir şekilde görülmekle beraber 2010 yılında bir düzelme olduğu ve düzelmenin de Türkiye' de daha hızlı ve fazla olduğu anlaşılmaktadır.

4. ÜLKE GRUPLARINA GÖRE İTHALAT VE İHRACAT

4.1. Türkiye'nin En çok İhracat Yaptığı Ülkeler ve Değişimler

Tablo 18'de Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı 20 ülke sıralamasını görmekteyiz. İlk üç ülkeye baktığımızda ilki AB üye ülkelerden birisi olan Almanya, ikincisi bir Ortadoğu ülkesi olan Irak ve üçüncüsü de İngiltere'dir.

Tablo 18. Türkiye'nin Yıllara Göre En Çok İhracat Yaptığı Yirmi Ülke (Milyon Dolar)

Ülke	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Toplam	151 802 637	152 461 737	134 906 869	113 883 219	102 142 613	132 027 196	107 271 750	85 534 676	73 476 408
Almanya	13 702 577	13 124 375	13 950 825	11 479 066	9 793 006	12 951 755	11 993 232	9 686 235	9 455 050
Irak	11 948 905	10 822 144	8 310 130	6 036 362	5 123 406	3 916 685	2 844 767	2 589 352	2 750 080
İngiltere	8 785 124	8 693 599	8 151 430	7 235 861	5 937 997	8 158 669	8 626 776	6 814 301	5 917 163
Rusya Federasyonu	6 964 209	6 680 777	5 992 633	4 628 153	3 189 607	6 483 004	4 726 853	3 237 611	2 377 050
İtalya	6 718 355	6 373 080	7 851 480	6 505 277	5 888 958	7 818 988	7 480 060	6 752 346	5 616 755
Fransa	6 376 704	6 198 536	6 805 821	6 054 499	6 211 415	6 617 511	5 974 462	4 604 349	3 805 760
ABD	5 640 247	5 604 230	4 584 029	3 762 919	3 240 597	4 299 941	4 170 688	5 060 854	4 910 715
BAE	4 965 630	8 174 607	3 706 654	3 332 885	2 896 572	7 975 400	3 240 940	1 985 696	1 675 187
İspanya	4 334 196	3 717 345	3 917 559	3 536 205	2 818 470	4 047 267	4 579 995	3 720 458	3 010 857
İran	4 192 511	9 921 602	3 589 635	3 044 177	2 024 546	2 029 760	1 441 190	1 066 902	912 940
Çin	3 600 865	2 833 255	2 466 316	2 269 175	1 600 296	1 437 204	1 039 523	693 038	549 764
Hollanda	3 538 043	3 244 429	3 243 080	2 461 371	2 127 297	3 143 835	3 018 878	2 539 246	2 469 582
Mısır	3 200 362	3 679 195	2 759 311	2 250 577	2 599 030	1 426 450	902 703	709 353	687 299
Suudi Arabistan	3 191 482	3 676 612	2 763 476	2 217 646	1 768 216	2 201 875	1 486 918	983 227	962 156
Azerbaycan	2 960 371	2 584 671	2 063 996	1 550 479	1 400 446	1 667 469	1 047 668	695 287	528 076
Libya	2 753 096	2 139 440	747 629	1 932 370	1 795 117	1 074 288	643 150	489 261	384 167
İsrail	2 649 663	2 329 531	2 391 148	2 080 148	1 522 436	1 935 235	1 658 195	1 529 158	1 466 913
Romanya	2 616 313	2 495 427	2 878 760	2 599 380	2 201 936	3 987 476	3 644 162	2 350 474	1 785 409
Belçika	2 573 804	2 359 575	2 451 030	1 960 441	1 795 682	2 122 434	1 735 798	1 381 104	1 292 264
Ukrayna	2 189 245	1 829 207	1 729 760	1 260 423	1 004 772	2 187 675	1 481 156	1 121 364	821 034
Diğerleri	48 900 936	45 980 102	44 552 166	37 685 804	37 202 809	46 544 274	35 534 635	27 525 058	22 098 187

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

Yıllık ihracat rakamlarının toplam içerisindeki payına baktığımızda kriz öncesi dönemde toplam ihracatımızın % 11'i Almanya'ya yapılırken, krizle birlikte bu oran % 9,5 seviyesine gerilemiş ve hala kriz öncesi dönemi yakalayamamıştır. Irak' a baktığımızda ise kriz döneminde ülkeye olan ihracat seviyemiz düşmemiş; aksine artmıştır ve günümüzde de artarak devam etmektedir. İngiltere'ye baktığımızda kriz öncesi dönemde toplam ihracat oranımızın % 8'ini oluşturan ülkeye, kriz döneminde ihracat oranımız % 2.2 düşmüştür. Krizin çıkış ülkesi olan ABD' ye baktığımızda ise kriz öncesi dönemde en çok ihracat yaptığımız 7. ülke olduğunu ve yıllık ihracatımızın %5.9' unu bu ülkeye yaparken kriz ile birlikte bu oran % 3.2'ye inmiş olduğunu görmekteyiz. Sonrasında ise kriz öncesi seviyeler tekrar yakalanamamıştır. Listedeki diğer Avrupa ve AB üye ülkelere baktığımızda görülen

tablo bu ülkelere olan ihracat oranlarımızın kriz döneminde azaldığı ve hala kriz öncesi dönemi yakalayamadığı yönündedir.

Tablo 19. Ülkelere Göre Yıllık İhracat, Toplam İçindeki Payı (%)

Ülkeler	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Almanya	9,0	8,6	10,3	10,1	9,6	9,8	11,2	11,3	12,9
Irak	7,9	7,1	6,2	5,3	5,0	3,0	2,7	3,0	3,7
İngiltere	5,8	5,7	6,0	6,4	5,8	6,2	8,0	8,0	8,1
Rusya Federasyonu	4,6	4,4	4,4	4,1	3,1	4,9	4,4	3,8	3,2
İtalya	4,4	4,2	5,8	5,7	5,8	5,9	7,0	7,9	7,6
Fransa	4,2	4,1	5,0	5,3	6,1	5,0	5,6	5,4	5,2
ABD	3,7	3,7	3,4	3,3	3,2	3,3	3,9	5,9	6,7
BAE	3,3	5,4	2,7	2,9	2,8	6,0	3,0	2,3	2,3
İspanya	2,9	2,4	2,9	3,1	2,8	3,1	4,3	4,3	4,1
İran	2,8	6,5	2,7	2,7	2,0	1,5	1,3	1,2	1,2
Çin	2,4	1,9	1,8	2,0	1,6	1,1	1,0	0,8	0,7
Hollanda	2,3	2,1	2,4	2,2	2,1	2,4	2,8	3,0	3,4
Mısır	2,1	2,4	2,0	2,0	2,5	1,1	0,8	0,8	0,9
Suudi Arabistan	2,1	2,4	2,0	1,9	1,7	1,7	1,4	1,1	1,3
Azerbaycan	2,0	1,7	1,5	1,4	1,4	1,3	1,0	0,8	0,7
Libya	1,8	1,4	0,6	1,7	1,8	0,8	0,6	0,6	0,5
İsrail	1,7	1,5	1,8	1,8	1,5	1,5	1,5	1,8	2,0
Romanya	1,7	1,6	2,1	2,3	2,2	3,0	3,4	2,7	2,4
Belçika	1,7	1,5	1,8	1,7	1,8	1,6	1,6	1,6	1,8
Ukrayna	1,4	1,2	1,3	1,1	1,0	1,7	1,4	1,3	1,1
Diğerleri	32,2	30,2	33,0	33,1	36,4	35,3	33,1	32,2	30,1

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

Bunun yanı sıra listede bulunan Orta Doğu ülkelerine kriz sonrası ihracat oranlarımızda artış gözlemlenmektedir. Bu durumda diyebiliriz ki kriz öncesi dönemde daha çok AB merkezli olan ihracatımız, kriz sonrası dönemde Orta Doğu'ya kaymıştır ve Orta Doğu merkezli bir ihracat hız kazanmıştır. Bunun yanı sıra Çin, Ukrayna ve Rusya Federasyonu'na olan ihracat rakamlarımız da artmıştır.

Tablo 20. Ülkelere Göre Yıllık İhracat, Önceki Yıla Göre Değişim (%)

Ülkeler	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Toplam	-0,4	13,0	18,5	11,5	-22,6	23,1	25,4	16,4	16,3
Almanya	4,4	-5,9	21,5	17,2	-24,4	8,0	23,8	2,4	8,1
Irak	10,4	30,2	37,7	17,8	30,8	37,7	9,9	-5,8	51,0
İngiltere	1,1	6,7	12,7	21,9	-27,2	-5,4	26,6	15,2	6,7
Rusya Federasyonu	4,2	11,5	29,5	45,1	-50,8	37,2	46,0	36,2	27,9
İtalya	5,4	-18,8	20,7	10,5	-24,7	4,5	10,8	20,2	20,8
Fransa	2,9	-8,9	12,4	-2,5	-6,1	10,8	29,8	21,0	3,7
ABD	0,6	22,3	21,8	16,1	-24,6	3,1	-17,6	3,1	1,0
BAE	-39,3	120,5	11,2	15,1	-63,7	146,1	63,2	18,5	46,5
İspanya	16,6	-5,1	10,8	25,5	-30,4	-11,6	23,1	23,6	14,9
İran	-57,7	176,4	17,9	50,4	-0,3	40,8	35,1	16,9	12,3
Çin	27,1	14,9	8,7	41,8	11,3	38,3	50,0	26,1	40,4
Hollanda	9,0	0,0	31,8	15,7	-32,3	4,1	18,9	2,8	15,5
Mısır	-13,0	33,3	22,6	-13,4	82,2	58,0	27,3	3,2	45,3
Suudi Arabistan	-13,2	33,0	24,6	25,4	-19,7	48,1	51,2	2,2	25,2
Azerbaycan	14,5	25,2	33,1	10,7	-16,0	59,2	50,7	31,7	30,7
Libya	28,7	186,2	-61,3	7,6	67,1	67,0	31,5	27,4	13,9
İsrail	13,7	-2,6	15,0	36,6	-21,3	16,7	8,4	4,2	11,5
Romanya	4,8	-13,3	10,7	18,0	-44,8	9,4	55,0	31,6	44,5
Belçika	9,1	-3,7	25,0	9,2	-15,4	22,3	25,7	6,9	9,2
Ukrayna	19,7	5,7	37,2	25,4	-54,1	47,7	32,1	36,6	42,6
Diğerleri	6,4	3,2	18,2	1,3	-20,1	31,0	29,1	24,6	18,7

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

4.2. Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı Ülkeler ve Değişimler

İthalat verilerine baktığımızda ise yıllık rakamların toplam içerisindeki payı kriz öncesi dönemde en çok 31,364,47 milyon dolar ile Rusya federasyonu iken kriz ile beraber bu rakam 19,450,086 milyon dolara düşmüştür. Verilere baktığımızda ise Rusya ile ithalatta kriz öncesi dönemi hala yakalayamadığımız görülmektedir. İkinci sırada olan Çin'den ithalatımız 2008 yılında 15 658 210 milyon dolar iken krizin etkisiyle 2009 yılında 12,676,573 milyon dolara düşmüş, sonraki yıl olan 2010 yılında ise kriz öncesi dönemi de geçerek 17,180,806 milyon dolar seviyesine çıkmıştır. En çok ithalat yaptığımız üçüncü ülke olan Almanya ile ise 2008 yılında 18,687,197 milyon dolar olan ithalat rakamımız

krizle beraber 14,096,963 milyon dolara düştüyse de sonraki yıl neredeyse eski seviyesine ulaşmıştır. Krizin çıkış ülkesi olan ABD' ye baktığımızda ise, 2008 yılında 11,975,929 milyon dolar olan ithalat rakamlarımızın 2009 yılında 8,575,737 milyon dolar seviyesine gerilediğini fakat sonrasında 2010 yılında aynı seviyelere ulaştığı görülmektedir.

Tablo 21. Ülkelere Göre Yıllık İthalat (En çok ithalat yapılan 20 ülke)

Ülke	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Toplam	251 661 250	236 545 141	240 841 676	185 544 332	140 928 421	201 963 574	170 062 715	139 576 174	116 774 151
Rusya Federasyonu	25 064 214	26 625 286	23 952 914	21 600 641	19 450 086	31 364 477	23 508 494	17 806 239	12 905 620
Çin	24 685 885	21 295 242	21 693 336	17 180 806	12 676 573	15 658 210	13 234 092	9 669 110	6 885 400
Almanya	24 182 422	21 400 614	22 985 567	17 549 112	14 096 963	18 687 197	17 539 955	14 768 220	13 633 888
İtalya	12 884 864	13 344 468	13 449 861	10 139 888	7 594 645	10 682 037	9 751 280	8 649 577	7 566 262
ABD	12 596 170	14 130 546	16 034 121	12 318 745	8 575 737	11 975 929	8 166 068	6 260 873	5 375 548
İran	10 383 217	11 964 779	12 461 532	7 645 008	3 405 986	8 199 689	6 615 394	5 626 610	3 469 706
İsviçre	9 645 289	4 304 864	5 018 977	3 153 702	1 999 386	5 588 439	5 268 879	4 014 793	4 053 977
Fransa	8 079 840	8 589 896	9 229 558	8 176 600	7 091 795	9 022 015	7 849 709	7 239 953	5 887 817
İspanya	6 417 719	6 023 625	6 196 452	4 840 062	3 776 917	4 548 182	4 342 994	3 832 589	3 555 106
Hindistan	6 367 791	5 843 638	6 498 651	3 409 938	1 902 607	2 457 908	2 299 732	1 579 405	1 280 473
İngiltere	6 281 414	5 629 455	5 840 380	4 680 611	3 473 433	5 258 923	5 477 102	5 137 553	4 695 645
Güney Kore	6 088 318	5 660 093	6 298 483	4 764 057	3 118 214	4 091 711	4 369 903	3 556 269	3 485 389
BAE	5 384 468	3 596 545	1 649 456	698 421	667 857	691 202	470 092	352 284	205 442
Ukrayna	4 516 333	4 394 200	4 812 060	3 832 744	3 156 659	6 106 325	4 519 114	3 059 079	2 651 017
Yunanistan	4 206 020	3 539 869	2 568 826	1 541 600	1 131 065	1 150 715	950 157	1 045 328	727 830
Belçika	3 843 376	3 690 309	3 959 279	3 213 606	2 371 516	3 150 747	2 868 671	2 476 928	2 241 112
Romanya	3 592 568	3 236 425	3 801 297	3 449 195	2 257 963	3 547 820	3 112 752	2 668 987	2 285 592
Japonya	3 453 190	3 601 427	4 263 730	3 297 796	2 781 971	4 026 764	3 703 442	3 216 725	3 109 218
Hollanda	3 363 585	3 660 634	4 004 955	3 156 000	2 543 073	3 056 340	2 655 039	2 160 110	2 151 585
Polonya	3 184 533	3 058 078	3 496 189	2 620 956	1 817 093	1 977 852	1 646 232	1 436 586	1 244 447
Diğerleri	67 440 035	62 955 148	62 626 053	48 274 844	37 038 881	50 721 091	41 713 614	35 018 955	29 363 079

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

Tablo 21'e baktığımızda kriz sonrası 2010 yılında Türkiye'nin ülkelere göre yıllık ithalatının en çok Rusya'dan yapıldığı görülmektedir.

Tablo 22. Ülkelere Göre Yıllık İthalat, Toplam İçindeki Payı (%)

Ülkeler	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Rusya Federasyonu	10,0	11,3	9,9	11,6	13,8	15,5	13,8	12,8	11,1
Çin	9,8	9,0	9,0	9,3	9,0	7,8	7,8	6,9	5,9
Almanya	9,6	9,0	9,5	9,5	10,0	9,3	10,3	10,6	11,7
İtalya	5,1	5,6	5,6	5,5	5,4	5,3	5,7	6,2	6,5
ABD	5,0	6,0	6,7	6,6	6,1	5,9	4,8	4,5	4,6
İran	4,1	5,1	5,2	4,1	2,4	4,1	3,9	4,0	3,0
İsviçre	3,8	1,8	2,1	1,7	1,4	2,8	3,1	2,9	3,5
Fransa	3,2	3,6	3,8	4,4	5,0	4,5	4,6	5,2	5,0
İspanya	2,6	2,5	2,6	2,6	2,7	2,3	2,6	2,7	3,0
Hindistan	2,5	2,5	2,7	1,8	1,4	1,2	1,4	1,1	1,1
İngiltere	2,5	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6	3,2	3,7	4,0
Güney Kore	2,4	2,4	2,6	2,6	2,2	2,0	2,6	2,5	3,0
BAE	2,1	1,5	0,7	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	0,2
Ukrayna	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	3,0	2,7	2,2	2,3
Yunanistan	1,7	1,5	1,1	0,8	0,8	0,6	0,6	0,7	0,6
Belçika	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,6	1,7	1,8	1,9
Romanya	1,4	1,4	1,6	1,9	1,6	1,8	1,8	1,9	2,0
Japonya	1,4	1,5	1,8	1,8	2,0	2,0	2,2	2,3	2,7
Hollanda	1,3	1,5	1,7	1,7	1,8	1,5	1,6	1,5	1,8
Polonya	1,3	1,3	1,5	1,4	1,3	1,0	1,0	1,0	1,1
Diğerleri	26,8	26,6	26,0	26,0	26,3	25,1	24,5	25,1	25,1

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

Tablo 22'de görüleceği üzere ithalat oranı yıllık değişimlerine baktığımızda 2010 yılında Türkiye'nin Çin, ABD, İran, Hindistan ve AB üye ülkelerinden ithalat yaptığını görmekteyiz.

Tablo 23. Ülkelere Göre Yıllık İthalat, Önceki Yıla Göre Değişim (%)

Ülkeler	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Toplam	6,4	-1,8	29,8	31,7	-30,2	18,8	21,8	19,5	19,7
Rusya Federasyonu	-5,9	11,2	10,9	11,1	-38,0	33,4	32,0	38,0	42,9
Çin	15,9	-1,8	26,3	35,5	-19,0	18,3	36,9	40,4	53,8
Almanya	13,0	-6,9	31,0	24,5	-24,6	6,5	18,8	8,3	8,9
İtalya	-3,4	-0,8	32,6	33,5	-28,9	9,5	12,7	14,3	10,3
ABD	-10,9	-11,9	30,2	43,6	-28,4	46,7	30,4	16,5	13,3
İran	-13,2	-4,0	63,0	124,5	-58,5	23,9	17,6	62,2	76,8
İsviçre	124,1	-14,2	59,1	57,7	-64,2	6,1	31,2	-1,0	19,1
Fransa	-5,9	-6,9	12,9	15,3	-21,4	14,9	8,4	23,0	-5,1
İspanya	6,5	-2,8	28,0	28,1	-17,0	4,7	13,3	7,8	9,3
Hindistan	9,0	-10,1	90,6	79,2	-22,6	6,9	45,6	23,3	22,4
İngiltere	11,6	-3,6	24,8	34,8	-34,0	-4,0	6,6	9,4	8,8
Güney Kore	7,6	-10,1	32,2	52,8	-23,8	-6,4	22,9	2,0	35,5
BAE	49,7	118,0	136,2	4,6	-3,4	47,0	33,4	71,5	12,0
Ukrayna	2,8	-8,7	25,6	21,4	-48,3	35,1	47,7	15,4	5,6
Yunanistan	18,8	37,8	66,6	36,3	-1,7	21,1	-9,1	43,6	22,5
Belçika	4,1	-6,8	23,2	35,5	-24,7	9,8	15,8	10,5	12,5
Romanya	11,0	-14,9	10,2	52,8	-36,4	14,0	16,6	16,8	34,5
Japonya	-4,1	-15,5	29,3	18,5	-30,9	8,7	15,1	3,5	15,8
Hollanda	-8,1	-8,6	26,9	24,1	-16,8	15,1	22,9	0,4	12,8
Polonya	4,1	-12,5	33,4	44,2	-8,1	20,1	14,6	15,4	24,9
Diğerleri	7,1	0,5	29,7	30,3	-27,0	21,6	19,1	19,3	19,4

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

4.3. Kriz Dönemi ve Türkiye'de GSYİH.

GSYİH'deki düşüş, ekonomik krizin temel göstergelerinin en önemlilerinden birisidir. Aşağıda, Tablo 23'de GSYİH'yi oluşturan seçilmiş bazı sektörler ve onların bir önceki görülmektedir. 2008 yılına göre, 2009'da Türkiye'nin GSYİH'si % 5 oranında küçülmüş, bunun yanı sıra aynı yıl diğer sektörlerde de benzer oranlarda düşüşler gözlenmiştir.

Tablo 24. Türkiye’de GSYİH’yi Oluşturan Seçilmiş Sektörler ve GSYİH

	İmalat Sanayi	Sektör Payı(%)	İnşaat	Sektör Payı(%)	Toptan ve Perakende Ticaret	Sektör Payı	Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Hizmetleri	Sektör Payı	GSYİH
2005	20,984,291,310	23,2	5,250,284,280	5,8	11,858,591,488	13,1	10,882,250,901	12,0	90,499,730,897
2006	22,760,496,133	23,5	6,220,955,208	6,4	12,605,653,284	13,0	11,698,009,102	12,1	96,738,320,212
2007	24,042,143,921	23,7	6,573,647,371	6,5	13,327,928,361	13,2	12,518,684,858	12,4	101,254,625,465
2008	24,015,322,574	23,6	6,040,811,447	5,9	13,130,457,916	12,9	12,645,565,210	12,4	101,921,729,924
2009	22,273,917,290	23,0	5,067,195,910	5,2	11,767,134,615	12,1	11,657,363,309	12,0	97,003,114,411
2010	25,355,340,007	23,9	5,996,258,124	5,7	13,371,117,188	12,6	12,941,489,066	12,2	105,885,643,938
2011	27,890,450,086	24,2	6,688,256,631	5,8	14,867,311,932	12,9	14,285,281,854	12,4	115,174,724,189
2012	28,370,054,075	24,1	6,726,223,560	5,7	14,866,978,838	12,6	14,572,532,843	12,4	117,625,021,083
2013*	29,425,901,738	24,0	7,198,092,432	5,9	15,599,118,778	12,7	15,115,991,612	12,3	122,476,094,062

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Hizmetlerine baktığımızda ise her ne kadar bir önceki yıla göre küçülse de GSYİH içerisindeki oranında herhangi bir düşüş yaşanmamıştır.

SONUÇ

2007 yılında, Amerika Birleşik Devletleri'nde, bankaların yanlış kredi uygulamaları ve konut piyasalarında dağıtılan kredilerin geri dönmesinde yaşanan sıkıntılar sonucunda mortgage krizi olarak başlayan, fakat kısa süre içerisinde diğer sektörler de sığrayan ve küreselleşerek tüm Dünya'yı saran 2008 küresel ekonomik krizi tüm dünya için önemli sonuçlar doğurmuştur. Hizmet ve ürün ticaret hacimleri daralmış ve dünya ekonomisi küçülmüştür. Her ne kadar kriz 2007 yılında patlak verse de dünyadaki yansımaları 2008 ve 2009 yıllarında şiddetli bir şekilde etkisini göstermiştir ve 2009 yılında dünyadaki toplam dış ticaret hacminde büyük kırılmalar meydana gelmiş, büyük bir düşüşler yaşamıştır.

Kriz sonrasında, Türkiye'nin ihracat anlamında krizden Dünya ile aynı oranda etkilendiği fakat ithalatın ülkemizde daha çok düştüğü gözlemlenmektedir. Toparlanma sürecine baktığımızda ise, Türkiye'nin ihracatını 2011 yılında kriz öncesi seviyeye yükseltirken, Dünya' da ithalat baz etkisi ile 2010 yılında kriz öncesi dönemki seviyeye ulaşmıştır. İthalat rakamlarına baktığımızda ise Türkiye'nin de Dünya ile aynı zamanda yani 2010 yılında baz etkisi ile ithalatını arttırarak kriz öncesi seviyeye yükselttiğini görmekteyiz.

Kriz döneminde, Türkiye' de taşıma hizmetleri ithalatına baktığımızda, % 20 seviyesinde bir azalma görülmektedir ki; burada da Dünya ile neredeyse aynı oranda bir azalmadan bahsetmek mümkündür. Taşıma hizmetleri ihracatına baktığımızda ise durum çok farklıdır. Türkiye'de kriz döneminde taşıma hizmetleri ihracatı % 0,2 oranında artmıştır. Bu durumda diyebiliriz ki Türkiye taşıma hizmetleri ihracatında Dünya ile mukayese edildiğinde çok daha iyi bir performans sergilemiştir. Toplam taşıma hizmetlerine baktığımızda, taşıma hizmetleri ihracatındaki bu tablo sayesinde, Türkiye' deki kriz dönemindeki kırılmanın Dünya'dan çok daha az olduğu görülmektedir.

2007 yılının sonlarında Avrupa Birliği ülkelerinde derinleşen finansal kriz, Türkiye'nin en büyük ihracat pazarlarından birisi olan AB'ye yapılan ihracatın hız kesmesine neden olmuştur. Türkiye ve AB ülkeleri ihracat açısından krizden aynı seviyede etkilenmiştir ve ihracat hacmi aynı oranda daralmıştır. Toparlanma sürecine baktığımızda ise ihracat hacminin Türkiye' de kriz öncesi seviyesine ulaşması, AB ülkeleri gibi 2011

yılında olmuştur. İthalat açısından baktığımızda ise Türkiye'de 2009 yılında ithalatın AB ülkelerine oranla % 7 oranında daha fazla düştüğünü fakat baz etkisi ile 2010 yılında neredeyse kriz önceki dönemi yakaladığını görmekteyiz. AB ülkelerinde ise Türkiye' den farklı olarak 2009 yılında yaşanan ithalattaki % 24'lük düşüş ancak 2011 yılında kriz öncesi dönemi yakalayabilmiştir. Bu durumda Türkiye'nin kriz döneminde AB ülkelerine oranla ithalatının daha olumsuz etkilendiğini fakat yine AB ülkelerine oranla daha kısa sürede eski seviyesine ulaştığını söyleyebiliriz.

AB üyesi ülkeler ile mukayese ettiğimizde taşıma hizmetleri ihracatı olarak Türkiye'nin krizden hiç etkilenmediğini fakat taşıma hizmetleri ithalatı olarak bahsi geçen üye ülkelerle neredeyse aynı oranda (AB Ülkeleri % 22, Türkiye % 20) etkilendiğini görmekteyiz. Kriz sonrası rakamlara baktığımızda ise, AB üye ülkelerin hala eski taşıma hizmetleri ihracatı rakamlarına ulaşamadıklarını; taşıma hizmetleri ithalatı olarak da aynı oranda etkilenmelerine karşın Türkiye'nin AB Üye ülkelerine göre çok daha çabuk toparlandığını söyleyebiliriz

Ortadoğu bölgesi ihracat rakamlarına baktığımızda, bu bölgedeki ihracatın, kriz döneminde % 30 seviyesinde bir düşüş yaşayarak Türkiye'den % 7 oranında fazla etkilendiğini söylenebiliriz. İthalata baktığımızda ise Türkiye' de 2009 yılında ithalat hacminde % 30 oranında bir düşüş yaşanırken, Ortadoğu' da bu seviye % 15 oranında kalmıştır. Yani Ortadoğu ithalat hacmi, krizden Türkiye'den % 15 oranında daha az etkilenmiştir. İthalat açısından düzelmeye baktığımızda ise 2010 yılında Ortadoğu' da % 13 oranında Türkiye' de ise % 32 oranında bir düzelmeye olmuştur. Her ne kadar birbirlerine yakın düzelmeye oranları olsa da bu rakamlar doğrultusunda, ithalat açısından, Türkiye Ortadoğu'dan daha çabuk eski seviyesine ulaştı diyebiliriz. İhracat açısından ise 2010 yılında Ortadoğu'da % 26, Türkiye' de ise % 11 seviyesinde bir düzelmeye olmuştur ki bu da Ortadoğu'nun ihracat açısından daha çabuk kriz öncesi döneme yükseldiğinin göstergesidir.

Türkiye' deki taşıma hizmetleri ithalatının kriz döneminde % 20 oranında azaldığını göz önünde bulunursak Ortadoğu'daki taşıma hizmetleri ithalatının (% 13) Türkiye'ye oranla daha iyi bir performans göstererek krizden daha az etkilendiğini söyleyebiliriz. Fakat Türkiye 2010 yılında taşıma hizmetleri ithalatını % 25 oranında arttırarak Ortadoğu'dan daha iyi bir performans sergilemiştir.

Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ilk üç ülkeye baktığımızda AB üye ülkelerden birisi olan Almanya'yı birinci sırada, bir Ortadoğu ülkesi olan Irak'ı ikinci sırada ve İngiltere'yi de üçüncü sırada görmekteyiz. Kriz döneminde ihracat yaptığımız tüm ülkelerle olan ticari faaliyetlerimizin hacmi düşerken, Irak'a olan ihracat seviyemiz düşmemiş; aksine artmıştır ve günümüzde de artarak devam etmektedir. İhracat yaptığımız ilk yirmi ülkeye baktığımızda, Avrupa ve AB üye ülkelerine olan ihracat oranlarımızın kriz döneminde azaldığı ve hala kriz öncesi dönemi yakalayamadığı yönündedir.

Bunun yanı sıra listede bulunan Orta Doğu ülkelerine kriz sonrası ihracat oranlarımızda artış gözlemlenmektedir. Diyebiliriz ki kriz öncesi dönemde daha çok AB merkezli olan ihracatımız, kriz sonrası dönemde Orta Doğu'ya kaymıştır ve Orta Doğu merkezli bir ihracat hız kazanmıştır. Bunun yanı sıra Çin, Ukrayna ve Rusya Federasyonu'na olan ihracat rakamlarımız da artmıştır. İthalat rakamlarına baktığımızda ise 2010 yılında Türkiye'nin en çok Çin, ABD, İran, Hindistan ve AB üye ülkelerinden ithalat yaptığını görmekteyiz

Ekonomik krizin temel göstergelerinden birisi olan GSYİH 2009 yılında bir önceki yıla göre 2008 yılına göre % 5 oranında küçülmüş, bunun yanı sıra aynı yıl diğer sektörlerde de benzer oranlarda düşüşler gözlenmiştir. Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Hizmetlerine baktığımızda ise her ne kadar bir önceki yıla göre küçülse de GSYİH içerisindeki oranında herhangi bir düşüş yaşanmamıştır.

Küreselleşmenin etkisi ile bir ülkede herhangi bir sebeple çıkan bir kriz, direk veya dolaylı olarak ticari faaliyette bulunduğu diğer ülkelere de yayılmaktadır. Ekonomik faaliyetlerde lokomotif görevi gören lojistik sektörü de krizlerden en çok etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Bu çalışmanın sonucunda Türkiye'nin dış ticaret ve lojistik olarak krizden etkilendiği görülmüştür. İthalat ve ihracat oranları düşmekle birlikte, sadece Irak'a olan İhracat oranlarımız düşmemiş ve hatta yükselmiştir. Taşıma hizmetlerine geldiğimizde ise, ithalat oranı düşmüştür. Fakat taşıma hizmetleri ihracat hacmi düşmediği gibi, % 0,2 oranında bir artış göstermiştir. Bunun yanı sıra kriz öncesi dönemde AB merkezli olan ihracatımız Ortadoğu' ya kaymıştır ve Ortadoğu'ya yapılan ihracat hız kazanmıştır.

KAYNAKÇA

- AÇIKGÖZ, Ömer, Bülent Özkan (2009), "1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri", Mevzuat Dergisi, Sayı:136, Nisan.
- AFŞAR Muharrem (2011), "Küresel Kriz ve Türk Bankacılık Sektörüne Yansımaları" Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi, 6.2: 143-171.
- AKGÜÇ, Öztin (2009), Kriz Nedeni ve Çıkış Yolları. Muhasebe ve Finansman Dergisi, 42: 6-11.
- AKTAN, C. Can, Hüseyin Şen (2002), "Ekonomik Kriz: Nedenler ve Çözüm Önerileri", Yeni Türkiye Dergisi, 2002/1, 1-2, Erişim: <http://www.canaktan.org/yonetim/kriz-yonetim/genel-olarak.htm>.
- AKYÜZ, Yılmaz ve Boratay Korkut (2001). The Making of the Turkish Financial Crisis "Financialization of the Global Economy", PERI, University of Massachusetts, Aralık 7-9, Amherst, Mass. http://www.umass.edu/peri/pdfs/fin_akyuz.pdf
- ALANTAR, Doğan, Küresel Finansal Kriz: Nedenleri ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme, erişimhttp://kariyertez.net/FileUpload/ks212629/File/dogan_alantar_kuresel_finance_sal_kriz_nedenleri_sonuc_lari_mfy81.pdf
- ALPTEKİN, Erdem (2009), "Küresel krizin Türkiye ekonomisi ile sanayisine yansımaları ve dipten en az zararlı çıkış yolları." AR&GE Bülten: 5-12.
- ALTINTAŞ, Halil (2004), Bankacılık Krizleri, Nedenleri ve Ekonomik Maliyetleri, Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 22, Ocak-Haziran 2004, ss. 39-61.
- APAK Sudi ve Ayhan Aytaç (2009), "Küresel Krizler, Kronolojik Değerlendirme ve Analiz" İstanbul, Avcıol Basım Yayın, 17.
- Arjantin Krizinin Sebepleri ve Gelişimi E. Alpan İnan, Bankacılık Dergisi sayı 42 2002
- BERİKOL, Bilal Zafer (2010), Yeni Ekonominin Finansal Krizler Üzerine Etkileri: Türkiye Kasım 2000-Şubat 2001 Krizleri, Çukurova Üniversitesi Kozan Meslek Yüksek Okulu.
- BİRDAL Murat (2013), "ABD Emlak Piyasasında Balon ve 2008 Krizinin Dinamikleri" İstanbul Üniversitesi İktisat fakültesi İktisat dergisi 523: 4-13.
- ÇEKEROL, Gülsen Serap (2013), Lojistik Yönetimi, (Ed.: Mehmet Necdet Timur), Anadolu Üniversitesi Yayını, No: 2823, No: 1781, 1. Baskı, Eskişehir.
- ÇİNKO Levent (2009), "Finansal Kriz Teorileri Üzerine Bir Değerlendirme", <http://Bsy.marmara.edu.tr/Konferanslar/2008/32.Pdf>, 325-334 , (8.10.2009).
- DELİCE, Güven, Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 20, ss. 57-81, Ocak-Haziran, 2003.

- DEMİROĞLU, Cem, “ABD Eşik Altı (Subprime)” Finans Krizi, Koç Üniversitesi-- erişim <http://home.ku.edu.tr/~cdemiroglu/ykb%20-%20kuresel%20kriz%20-%20final.pdf>
- ERGİ, Mustafa, Dünya’da ve Türkiye’de Krizin Anatomisi.
- ERGÜN, Suzan (2010), “Arjantin’in Ekonomik İstikrarsızlık Tarihi: İnişler ve Çıkışlar”, Akademik Bakış Dergisi, Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, Sayı: 20, Nisan-Mayıs-Haziran, <http://www.akademikbakis.org>
- ERTEKİN, Meriç S. ve Baştürk Feride H. (2005), "Türkiye’de 1990 Sonrası Yaşanan Ekonomik Krizlerin Sigorta Sektörünün Fon Yaratma Fonksiyonu Üzerine Etkileri", Mevzuat Dergisi, Sayı: 85, Ocak 2005.
- EVİRGEN, Duygu (2004), “Arjantin Krizinin Nedenleri-Sonuçları ve Türkiye Karşılaştırması”, Mevzuat Dergisi, Sayı: 77, Mayıs 2014.
- GÜLENC İ. Figen ve Bihter Karagöz (2008), “E-Lojistik ve Türkiye’de E-Lojistik Uygulamaları”, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (15) 1: 73-91.
- GÜMÜŞ, Yusuf (2009), “Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Kârı İle Olan İlişkisi”, Dumlupınar Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu Muhasebe ve Finansman Dergisi, 41: 97-113.
- GÜNAL, Mehmet, “Krizler, IMF’nin Rolü ve Türkiye”, Yeni Türkiye Dergisi, Ekonomik Kriz Özel Sayısı II, s. 1030, 1031, 2003.
- <http://128.118.178.162/eps/mac/papers/0401/0401008.pdf> "Türkiye’de Ekonomik Krizler ve Hükümetler, 1969-2001, Aykut Kibritçioğlu
- <http://databank.worldbank.org/data/views/variableselection/selectvariables.aspx?source=world-development-indicators>
- <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WsdbExportSp.aspx?ContentType=.xls&Language=E>
- <http://www.denizcilik.gov.tr/istatistikmodul/Default.aspx> erişim tarihi, 25.12.2011.
- http://www.ekodialog.com/Makaleler/lojistik_modlari_entegre_tasimacilik_makale.html
- <http://www.internationaltransportforum.org/>
- <http://www.lojistikdunyasi.com/depolama-nedir.html> 2014
- <http://www.nber.org>
- <http://www.spenak.com/soezluek.Ellecleme.187.html>,2014
- <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=16070>
- http://www.turklim.org/tr/index.php?option=com_content&task=view&id=17&Itemid=36
- İNAN, E. Alpan (2002), “Arjantin Krizinin Sebepleri ve Gelişimi”, Bankacılık Dergisi, Sayı. 42.

- İNAN, E. Alpan, “Finansal Krizler, Serbest Kur ve Ekonomik Büyüme”, Bankacılar Dergisi, Sayı: 41, s. 54, 2002.
- İNCEKARA, Ahmet, “2012 Yılında Dünya ve Türkiye Ekonomisi”, <http://www.iav.org.tr/makale.asp?id=22>
- İzmir Ticaret Odası, Ar&Ge Bülten (2010), www.journal.mufad.org.tr, 2010 Kasım – Sektörel.
- KARABIÇAK Mevlüt, Küresel Krizleri Tetikleyen Nedenler ve Küresel Krizin Türkiye Boyutu.
- KARAGÖZ, Bihter, İ. Figen Gülenç (2008), Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2008/1, 77.
- KAYA, Sait, Seçil Çevik (2009), “Türkiye’nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir’in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi,” KMU İİBF Dergisi, Yıl: 11, Sayı:17, Aralık.
- KİBRİTÇİOĞLU Aykut (2011), Effects of Global Financial Crisis on Turkey Ankara University, Munich Personal RePEc Archive 24. September 2010, Online at <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/29470/> MPRA Paper No. 29470, posted 11. March 2011 07:03 UTC
- KİBRİTÇİOĞLU, Aykut (2001), “Türkiye’de Krizler ve Hükümetler 1969-2001”, Yeni Türkiye Dergisi Ekonomik Kriz Özel Sayısı 41, 2001: 175.
- KİBRİTÇİOĞLU, Aykut (2010), “Küresel Finans Krizinin Türkiye’ye Etkileri”: 1-22. <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/29470/>
- KOSE M. Ayhan, IMF Working Paper Research Department Financial Crises: Explanations, Types, and Implications Prepared by Stijn Claessens and January 2013erişim<http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2013/wp1328.pdf>
- MISHKIN, S. Frederic (2001), "The Economics of Money, Banking, and Financial Markets", 6th Edition, USA.
- ÖNDER, İzzettin (2001), “Ekonomik Kriz”, Yeni Türkiye Ekonomik Kriz Özel Sayısı I: 45-55.
- ÖZATAY, Fatih (2009), Finansal Krizler ve Türkiye, Doğan Kitap, 1. Basım, İstanbul.
- ÖZDEMİR, Bilge Kağan (2007), “Gelişmekte Olan Ülkelerde Finansal Krizler ve erken Uyarı Sistemleri: Markov Geçiş Modellemesi”, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı Doktora Tezi, Eylül.
- ÖZKAN, Hatice (2006), “Borçların Sürdürülebilirliği ve Türkiye Örneği”, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- ÖZTÜRK Serdar, Bekir Gövdere (2010), Küresel Finansal Kriz ve Türkiye Ekonomisine Etkileri, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C.15, S.1: 377-397. JEL Kodu: G21, G33, E44

- SEVİM, Cüneyt (2012), Öncü Göstergeler Yaklaşımına Göre Finansal Krizler ve Türkiye Örneği, BDDK Kitapları No: 11, Ankara.
- SOYLU, Kadir, “1929 Ekonomik Buhranı” Selçuk Üniversitesi, Tarih Bölümü - Akademik Perspektif, 10-23 Ekim 2014 -<http://akademikperspektif.com/2014/10/23/1929-ekonomik-buhrani/>
- ŞAHİN, Güvenç, Aydın Sipahioğlu, Zehra Kamışlı Öztürk, Gürdal Ertek, Barbaros Aba, Gülçin Büyükoçkan, Uluslararası Lojistik, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2625, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1593.
- TAYLOR John B. (2009), “The Financial Crisis and The Policy Responses: An Empirical Analysis of What Went Wrong”, NBER Working Paper 14631, January.
- TİMUR, Necdet Mehmet, Melih Başkol, Gülsen Serap Çekerol, Bahar Suvacı, Tedarik Zinciri Yönetimi, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2889, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1846.
- TURAN, Zübeyir (2011), “Dünyadaki ve Türkiye’deki Krizlerin Ortaya Çıkış Nedenleri ve Ekonomik Kalkınmaya Etkisi, Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi, Cilt: 4, Sayı 1, 56-80.
- TURGUT, Ahmet (2007), “Türleri, Nedenleri ve Göstergeleriyle Finansal Krizler”, TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi, Cilt: 20, Sayı: 4-5 Kasım 2006 / Şubat 2007.
- TUTAR, Erdinç, Filiz Tutar, Handan Yetişen, Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi.
- Türkiye Bankalar Birliği (2001), “1994 Yılı Krizi Sonrasında Meksika’da Uygulanan Para Politikası” Mart, Bankacılık ve Araştırma Grubu.
- YAY, Turan, YAY, Gülsüm Gürkan ve Yılmaz Ensar, Küreselleşme Sürecinde Finansal Krizler ve Finansal Düzenlemeler, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, No: 2001-47, İstanbul, 2001.
- YAY, G.G. (2001), “1990’lı Yıllardaki Finansal Krizler ve Türkiye Krizi”, Yeni Türkiye Dergisi, Ekonomik Kriz Özel Sayısı, Yıl 7, Sayı 42, Eylül-Ekim, 1234-1248.
- YILDIRIM Süreyya (2010), “2008 Yılı Küresel Ekonomik Krizinin Dünya ve Türkiye Ekonomisi Üzerine Etkileri”, KMÜ Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 12(18):47-55, 2010 issn:1309-9132.

ÖZGEÇMİŞ		
Adı, Soyadı	Gözde	ARCAN YILMAZ
Doğum Yeri ve Yılı	İstanbul	23 Eylül 1980
Bildiği Yabancı Diller ve Düzeyi	İngilizce Almanca	Çok iyi Orta
Eğitim Durumu	Başlama - Bitirme Yılı	Kurum Adı
Lise	1991 1998	Özel Çağ Lisesi, Mersin
Lisans	1998 2003	Bilkent Üniversitesi İşletme Fakültesi
Yüksek Lisans	2010 2012	Uludağ Üniversitesi, İİBF, Ekonometri Uludağ Üniversitesi, İİBF, İşletme
Çalıştığı Kurum (lar)	Başlama - Ayrılma Yılı	Çalışılan Kurumun Adı
1. U.Ü. SBMYO	11.2012	Uludağ Üniv. SBMYO (Öğretim Görevlisi)
2. Arkas Holding	09.2006 12.2009	Arkas Holding, Bosphorus Gemi Acenteliği (Müşteri Temsilcisi)
3. Yıldırım Şirketler Grubu	06.2003 03.2005	Yıldırım Şirketler Grubu (Dış Ticaret Uzmanı)
Katıldığı Proje ve Toplantılar	Hazine Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü Hazine Müsteşarlığı Bilgilendirme Programına Katılım Uluslararası Mesleki Eğitim Sempozyumu, 2014, Bursa: Düzenleme Kurulu Üyesi ve Sekreteryaya	
Yayınlar:	I. Uluslararası Mesleki Eğitim Sempozyumu, 2014, Uludağ, Bursa: “AB Uyum Sürecinde Mesleki Yüksek Öğrenim ve Farklı Ülke Karşılaştırmaları”	
İletişim (e-posta):	gozdearcan@uludag.edu.tr	
Tarih İmza Adı Soyadı		Gözde ARCAN YILMAZ

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

TEZ ÇOĞALTMA VE ELEKTRONİK YAYIMLAMA İZİN FORMU

Yazar Adı Soyadı	Gözde ARCAN YILMAZ
Tez Adı	2008 Küresel Krizi ve Lojistik Sektörü Üzerine Etkileri
Enstitü	Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı	İşletme
Tez Türü	Yüksek Lisans
Tez Danışman(lar)ı	Prof. Dr. Lale Karabıyık
Çoğaltma (Fotokopi Çekim) izni	<input checked="" type="checkbox"/> Tezimden fotokopi çekilmesine izin veriyorum <input type="checkbox"/> Tezimin sadece içindekiler, özet, kaynakça ve içeriğinin % 10 bölümünün fotokopi çekilmesine izin veriyorum <input type="checkbox"/> Tezimden fotokopi çekilmesine izin vermiyorum
Yayımlama izni	<input checked="" type="checkbox"/> Tezimin elektronik ortamda yayımlanmasına izin Veriyorum

Hazırlamış olduğum tezimin belirttiğim hususlar dikkate alınarak, fikri mülkiyet haklarım saklı kalmak üzere Uludağ Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı tarafından hizmete sunulmasına izin verdiğimi beyan ederim.

Tarih : 09.02.2015

İmza : 

