

# LOJİSTİĞİN EVRİMİ VE TÜRKİYE'DEKİ ÖNLİSANS VE LİSANS PROGRAMLARI YÖNÜNDE LOJİSTİK ÖĞRETİMİ

Fevzi Serkan ÖZDEMİR<sup>1</sup>

Mehpare KARAHAN GÖKMEN<sup>2</sup>

## Özet

Lojistiğin ortaya çıkışının, insanlık tarihindeki ilk savaş dönemleri olduğu kabul edilmektedir. Askeri bir kavram olarak ortaya çıkışından günümüze kadar geçen dönemde de çeşitli gelişmeler gösteren lojistik, bir kavram olmanın ötesinde bilim dalı haline gelmiştir. Bu konuda çeşitli eserler üretilmesinin yanı sıra, yükseköğretim programlarında öğrenim alanı olarak tesis edilmiştir. Bu çalışmanın amacı da lojistiğin dünya ekonomisi ve siyasetine dair gelişmeler karşısında nasıl bir evrim gerçekleştirdiği ile hâlihazırda önlisans ve lisans düzeyindeki yükseköğretim programlarında lojistik öğretiminin durumuna dair incelemelerde bulunmaktadır. Bu amaçla yükseköğretime geçiş sınavı (YGS) kılavuzundan sağlanan veriler önlisans ve lisans düzeyinde öğrenim görülen, meslek yüksekokulları, dört yıllık lisans düzeyinde öğrenim görülen yüksekokullar ve fakülteler özelinde değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

**Anahtar Sözcükler:** Lojistik, Lojistik Öğretimi, Lojistiğin Gelişimi

**JEL Kodları:** M39, A29, I25

## EVOLUTION OF LOGISTICS AND LOGISTICS EDUCATION IN TURKEY IN TERMS OF VOCATIONAL SCHOOLS AND UNDERGRADUATION PROGRAMS

## Abstract

It is commonly accepted that emergence of logistics coincidence with preliminary war period of humanities. Logistics that developed through the period from its emergence as a military term until today has become a discipline beyond being a term. Besides production of various studies on this subject, it is established as an area of study in higher education programs. The aim of this study is to examine how logistics is evolved in response to developments in world economy and politics and additionally to examine position of logistics education in higher education programs at the level of associate and bachelor degrees. For this purpose, data retrieved from the Guide of the Entrance of Higher Education Exam evaluated in terms of vocational schools and undergraduate schools.

**Keywords:** Logistics, Logistics Education, Development of Logistics

**JEL Codes:** M39, A29, I25

<sup>1</sup> Doç. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü Muhasebe-Finansman ABD Öğretim Üyesi,

fsozdemir@gmail.com, Ondokuz Mayıs Üniversitesi İİBF İşletme Bölümü Kurupelit Kampüsü Atakum Samsun.

<sup>2</sup> Yrd. Doç. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü Öğretim Üyesi, mehparekarahan@gmail.com, Ondokuz Mayıs Üniversitesi İİBF Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü Kurupelit Kampüsü Atakum Samsun.

## GİRİŞ

Lojistik sözcüğünün Yunanca Logistikos sözcüğünden türetildiği ve ilk defa askeri bir kavram olarak kullanıldığı bilinmektedir. “Logistikos“ sözcüğü; "hesap kitap yapma bilimi", "hesapta becerikli olma" gibi anlamlara gelmektedir. Lojistik sözcüğünün kökenine bakıldığında da savaşlar ve hayatta kalma mücadelelerine kadar uzandığı görülmektedir. Bu nedenle lojistiğin, savaşların görülmeye başladığı ilk dönemler kadar eski bir tarihe sahip olduğu kabul edilmektedir (Demir, 2003: 1).

Eski bir kavram olmasına karşın, lojistiğin tanımına dair, literatürde henüz tam bir fikir birliği sağlanamamıştır. Lojistiğin kelime anlamından ne anlaşılması gerektiği hususunda bilimsel olarak birliktelik sağlanması yolunda ilerleme olsa da, pratikte yaşanan anlam kargaşası devam etmektedir.

Lojistik birden fazla tanım ile ifade edilebilmekte ve her kurum ve araştırmacı bu tanımlara kendi tanımını da ekleyebilmektedir. Bunun başlıca nedeni; lojistiğin çok geniş bir sahası olması ve bu yüzden bu kavrama farklı açılardan bakılabilmesidir (Orhan, 2003: 7).

Lojistik, yoğunlukla, bir ürünün sunum noktasından talep noktasına taşınması (nakliyesi), başka bir ifadeyle fiziksel dağıtım biçiminde ifade edilmektedir. Ancak kavram olarak lojistik, çok daha geniş bir sürecin ifadesi olmaktadır.

Türk Dil Kurumu, “lojistik” sözcüğünü, “Savaşta veya harekâta askerlik mesleğinin çok yönlü (askeri personel, teçhizat, madde ve malzemenin tedariki, depolanması ve ulaştırılması ile ilgili çabaların yürütülmesi ile ilgili) görevlerini yerine getiren askeri bilim.” olarak tanımlamaktadır (<http://www.tdk.org.tr>). Lojistiğin daha çok askeri bir kavram olarak öne çıkmasının nedeni; lojistik kavramının kökeninde savaşların ve hayatta kalma mücadelelerinin görülmesidir. Nitekim askeri literatürde lojistik kavramı, “Bir askeri birliğin operasyon yeteneğini destekleyecek tüm unsurların tasarımı ve uygulanması, ilgili ekipman ve malzemenin sağlanarak savaşta ve barışta etkinliğin ve hazırlığın garantilenmesi” şeklinde tanımlanmaktadır. Türk Silahlı Kuvvetleri de lojistiği; “kuvvetlerin bakımı, muhafazası ve hareket planlaması ve icrası sanatı” şeklinde tanımlamaktadır (Budak, 2000: 1)

Daha çok askeri bir kavram olarak bilinen lojistik kavramı, işletmecilik açısından da önemli bir kavram haline gelmiştir. Lojistiğin işletmecilik alanındaki tanımı da zaman içinde gelişmiştir. 1985-2004 yılları arasında faaliyette olan Lojistik Yönetim Konseyi, lojistiği “Tüketici ihtiyaçlarını tatmin etmek amacıyla hammaddenin, süreç içindeki envanterin, nihai ürünün veya ilgili bilginin, çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi için yapılan planlama, uygulama ve kontrol süreci” olarak tanımlamıştır. 2005 yılında bu Konsey, isim değiştirmiş ve Tedarik Zinciri Yönetim Uzmanları Konseyi (The Council of Supply Chain Management Professionals: CSCMP) adını almıştır. 1900’lü yılların başında ortaya çıkan kavram, yirminci yüzyılın sonlarına doğru işletmecilik özelinde tanımlanmış, hem tanım hem de uluslararası örgütler dahi çeşitli değişimlere maruz kalmıştır. Bugün dahi lojistik denildiğinde birçoğunun ilk aklına gelenin, dağıtım (taşıma veya nakliyecilik) olduğu görülmektedir. Oysa lojistik dağıtımdan çok daha fazlasını içinde barındıran, öyle ki sadece üreticiden tüketiciye değil, tüketiciden de üreticiye doğru üretim dışındaki tüm faaliyetleri kapsayan geniş bir kavram olarak görülebilir.

Bu çalışmanın amacı da, lojistiğin dünya ekonomisi ve siyasetine dair gelişmeler karşısında nasıl bir evrim gerçekleştirdiği ile hâlihazırda önlisans ve lisans düzeyindeki yükseköğretim programlarında lojistik öğretiminin durumuna dair Türkiye özelinde incelemelerde bulunmaktadır. Bu amaçla yükseköğretime geçiş sınavı (YGS) kılavuzundan

sağlanan veriler önlisans ve lisans düzeyinde öğrenim görülen, meslek yüksekokulları, dört yıllık lisans düzeyinde öğrenim görülen yüksekokullar ve fakülteler özelinde değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

Giriş ve sonuç bölümleri ile birlikte dört bölümden oluşan bu çalışmanın birinci bölümünde, lojistiğin tarihsel evrimi ele alınmıştır. İkinci bölümde ise gelişen lojistik bilimi karşısında Türkiye'deki yükseköğretim altyapısının geldiği durum değerlendirilmiştir.

## **I. LOJİSTİĞİN TARİHSEL EVRİMİ**

Lojistiğin tarihsel evrimi, ortaya çıkışı ve ortaya çıkışına müteakip çeşitli dönemler itibarıyla ele alınabilir.

### **I.I. Ortaya Çıkışı**

Lojistik kavramı 1900'lü yılların başında daha çok askeri bir kavram olarak ABD'de ortaya çıktığı ifade edilmektedir. Ancak tarih öncesi çağlardan beri lojistik faaliyetlerinin yerine getirildiği ifade edilmektedir. Yerleşik düzene geçmeden önce; avlanan hayvanların, toplanan meyvelerin ve diğer gıdaların taşınması, bunların daha sonra kullanılmak üzere kurutulması ve saklanması, kullanım esnasında yeniden taşınması gibi faaliyetler lojistik faaliyetlerinin tarih öncesi çağlardan bu yana var olduğunun göstergesi olarak kabul edilmektedir (Baki, 2004: 7).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra özellikle 1990'lı yıllarda küreselleşmenin hız kazanmasıyla birlikte, işletmeler daha fazla ithalat ve ihracat yapmaya başlamışlardır. Böylelikle ulaştırma, işletmeler için hem maliyet açısından hem de zamanında pazarda yer alma isteğinden dolayı önemli bir faktör haline gelmiştir. Bu durum işletmeleri rekabet ortamında varlıklarını sürdürebilmek için ulaştırmaya daha fazla önem vermeye itmiştir. Fakat mesafelerin uzunluğu ve zamanın önemli bir rekabet unsuru olması çeşitli ulaşım sistemlerini entegre ederek hareket etmelerini gerektirmiştir (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 3). Nitekim Orhan (2003) de, lojistiğin bir bilim olarak, ekonomi biliminin ortaya çıkışından itibaren incelenen bir alan olduğunu ve ekonomistlerin bu alandaki ilk incelemelerinin, taşıma problemleri ve bunlara dair çözümler olduğunu ifade etmektedir.

Delfmann ve Diğerleri (2010), lojistiğin, işletme, ekonomi, mühendislik, bilişim gibi disiplinlerde kök salan, ancak bu kök disiplinlerin bilgi tabanlarının sinerjik kombinasyonları yoluyla ilerleyebilecek bir alan olduğunu ifade etmektedir.

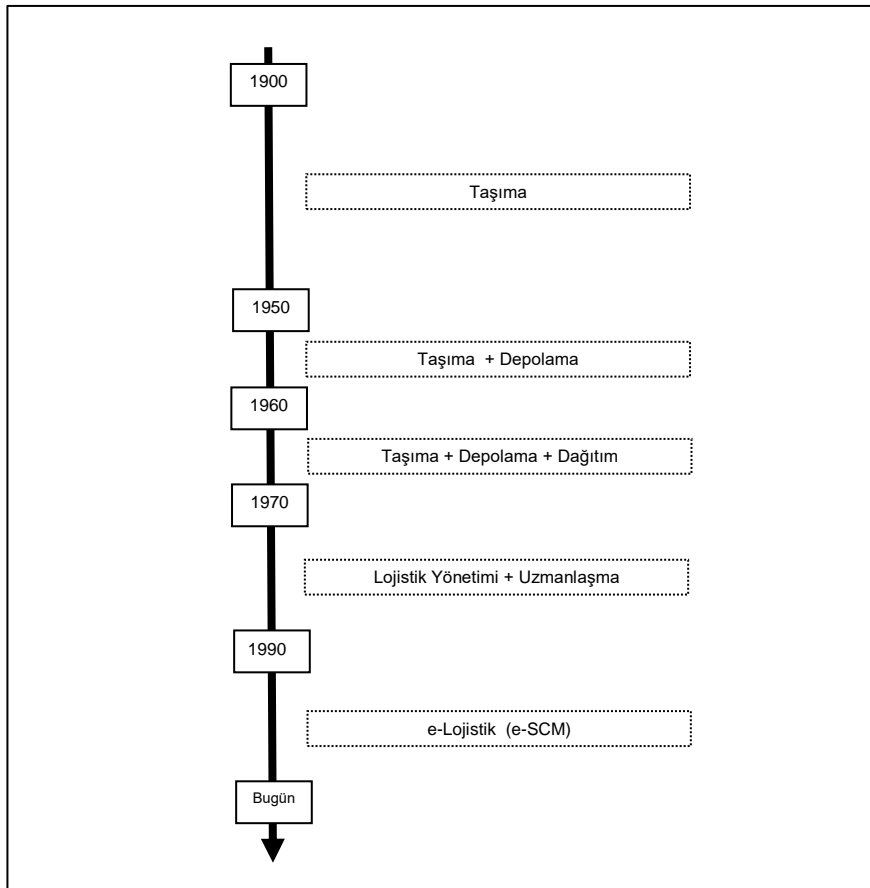
Günümüzde halen daha lojistiğin, taşıma (nakliye) ile eş anlamda kullanılmasının nedenleri de dolayısıyla, lojistiğin ortaya çıkışında saklıdır. Orhan (2003) nakliye ve lojistik üzerine yapılan çalışmaların, düşünülen aksine yeni olmadığını ifade etmektedir. Bu konudaki ilk çalışmaların 1850'lere uzandığını, bir ekonomist olan Yale Üniversitesi rektörü Henry Adams'ın Nakliye Ekonomisi adı altında bir ders açtığını bildirmektedir. Sonrasında nakliye (Conveyance) konusunda yeni modların ortaya çıkmasıyla beraber konunun karmaşık bir hal aldığı ve ekonomistlerin de ilgi alanı olmaktan çıktığını ifade etmektedir. Nakliye ve lojistiğe olan ilginin bir dönem yavaşlamasını da yaşanan gelişmelerin, diğer problemleri daha cazip hale getirmesine bağlamaktadır.

Literatürde ekonomi ile lojistik arasındaki ilişkiye işaret eden önemli kanıtlardan biri de 1850'de Dionysius Lardner tarafından kaleme alınmış ve hem Londra'da hem de New York'ta basılmış olan "Railway Economy (Demiryolu Ekonomisi)" isimli kitaptır. Bu kitabın yayınlanmasından büyük buhrana kadar geçen dönemde de Taussig, Fetter ve Handley gibi önemli ekonomistlerin tanımlayıcı ve analitik yaklaşımlar ortaya koydukları bildirilmektedir (Orhan, 2003: 9). Yine bu dönemlerde yönetim ve pazarlama alanında yaşanan gelişmeler de lojistiğin modern anlamda ortaya çıkışında etkili olan etkenler olmuştur.

## I.II. Dönemler İtibariyle Gelişimi

Lojistiğin tarihsel gelişimine bakıldığında; endüstri devrimi ile artan üretim kapasiteleri ve kitlesel üretim artışları sonucunda ortaya çıkan pazarlama, bölgesel savaşların yanı sıra dünya genelinde yaşanan savaşlar, uluslararası barışın sağlanması ve istikrar için kurulan uluslararası ekonomik ve siyasi kuruluşlar, Keynesyen politikaların çöküşü ve petrol krizi, yeni ekonomi politikaları ve serbest dış ticaret ile birlikte artan dünya ticareti, nihayet bilişim alanındaki büyük ilerlemeler lojistiğin tarihsel gelişimine etki eden önemli mihenk taşları olmuştur.

Lojistiğin tarihsel gelişimi içinde, en önemli değişikliklerin yaşandığı dönem ise 20. yüzyılın ikinci yarısı olmuştur. Lojistiğin bu dönemdeki gelişimi Şekil-1' deki gibi ifade edebilir.



Şekil 1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

(Kaynak: DUMANOĞLU, S. (2005). Lojistik maliyetler ve etkili bir raporlama tekniğine uygun olarak lojistik maliyetlerinin izlenmesi, *MÖDAV Dergisi*, 7, 147.)

20. yüzyılın ikinci yarısında lojistik; ilk olarak yalnızca taşıma, arkasından taşıma ve depolamadan ibaret bir faaliyet olarak bilinirken, her geçen yıl gelişmiş ve günümüzde fiziksel mekân gerekliliğinin de ortadan kalkmasıyla sanal ortamlarda da yürütülebilen bir faaliyet haline gelmiştir. *Elektronik lojistik* ya da *elektronik tedarik zinciri yönetimi* adıyla ifade edilen bu yeni olgu, bilişim alanında yaşanan hızlı gelişmenin lojistik ile bütünleşmesinin bir sonucu olarak ifade edilebilir.

20. yüzyılın ikinci yarısında; II. Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile birlikte savaştan etkilenen dünya ticareti ve ülke ekonomilerinin iyileştirilmesi ve dünya barışının kalıcı olarak sağlanması amacıyla bölgesel bütünleşme hareketleri öne çıkmıştır. Dünya ticaretinin 1970'lere kadar yeniden şekillenmesinin ardından yaşanan petrol krizi ve Keynesyen politikaların çöküşü de lojistiğin gelişimine etki eden diğer olaylar olmuştur. Yeni ekonomi politikalarının ortaya çıkışı ile dünya ticareti önündeki engellerin kaldırılması arzulanmış ve bu amaçla küreselleşme hız kazanmıştır. Özellikle 1990'lı yıllarla birlikte bilişim alanında yaşanan gelişmeler lojistiğe yeni bir boyut kazandırmıştır. Lojistiğin tarihsel gelişimi endüstri devriminin başlangıcına dayandırılrsa da, bu alandaki önemli gelişmelerin 20. yüzyılın ikinci yarısında yaşanmış olması, bu dönemin detayları ile ele alınmasını gerektirmektedir.

#### **a. Endüstri devriminden yirminci yüzyıla lojistik (1776 – 1900 dönemi)**

Endüstri Devriminin başlangıcı, buhar enerjisinin mekanik enerjiye dönüştürüldüğü 1776 yılı olarak kabul edilmektedir. 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında buharlı makinelerin icadı ve bunların sanayiye uygulanabilir hale gelmesi; küçük ölçekli atölye tipi işletmelerin, önce makinelerle üretim yapan büyük atölyelere sonra ise artan ölçüde kitle üretimi yapan fabrikalara dönüşmesine sebep olmuştur. Kol gücünden makineye geçiş döneminin yaşandığı bu dönem, Endüstri Devrimi olarak bilinmektedir (Mucuk, 2003: 14). İngiltere'de ortaya çıktığı kabul edilen bu dönüşüm hareketi zamanla diğer batılı ülkelere de geçmiştir. Endüstri Devrimini hazırlayan sebepler şunlardır<sup>3</sup>.

- i)* Demografik değişim,
- ii)* Tarım devrimi,
- iii)* Ticaret devrimi,
- iv)* Ulaşım alanındaki gelişmeler,
- v)* Sermaye birikimi,
- vi)* Endüstriyel teknolojideki gelişmeler ve
- vii)* Mali piyasalardaki gelişmeler

Birinci Endüstri Devrimi (Sanayi Devrimi), 1760-1830 arasındaki dönemi etkilemekte olup İngiltere'deki dokuma tezgâhlarının mekanikleşmesiyle etkisini göstermeye başlamıştır. Bu dönemde odunun yerine maden kömürünün ve buharın kullanılmaya başlaması hareket gücünü öne çıkarmış ve makineleşmeyle birlikte üretimin fabrikalara taşınmasına neden olmuştur. Bu nedenle endüstri devriminin bu aşamasında demir ve kömürün hem temel enerji kaynağı hem de makineler için en önemli girdi kaynağı olduğu ifade edilebilir.

<sup>3</sup> Geniş bilgi için bkz. İshak TORUN: "Endüstri Toplumu'nun Oluşmasında Etkili Olan İktisadi Ve Sina-i Faktörler", C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, 2003, 183.

Buhar, kömür ve demir bir araya gelerek, önemli siyasal, ekonomik ve toplumsal sonuçlar doğuran demiryolu çağına aralanmasını sağlamıştır. Kömürün demiryolundaki başlıca enerji kaynağı olmasının ötesinde, demiryolları sayesinde kömürün de uzak noktalara taşınması söz konusu olmuş ve karşılıklı etkileşim, bu dönemdeki iktisadi gelişmenin önemli unsurlarından biri olarak görülmüştür. Zira önceden uzak olduğu gerekçesi ile kömürün ulaştırılmadığı yerlere kömürle çalışan demiryolu araçlarının kömür taşımaya başlaması, tüm Avrupa'da kömürle çalışan makinelerin ve fabrikaların hem yaygınlaşmasına hem de büyümesine katkı sağlamıştır.

Endüstri devriminin ikinci aşamasına geçişte temel ham madde ve enerji kaynaklarındaki değişiklikler etkili olmuştur. Bu aşamada kömür ve demirin yanında çelik, elektrik, petrol ve kimyasal maddelerin de üretim süreçlerine dahil edildiği görülmektedir. Demirin yerine çeliğin kullanılmaya başlanması ve özellikle çeliğin demiryolu taşımacılığındaki önemi, bu dönemde çeliğin kullanımı egemenliğini sağlamıştır. Çelik sayesinde gelişen demiryollarının savaş lojistiği bakımından da katkısı olmuştur. Özellikle Birinci Dünya Savaşı'nda yer alan devletlere birliklerin, teçhizat ve mühimmatın nakliyesi bakımından önemli destek sağlamıştır.

#### **b. Yirminci yüzyılın ilk yarısında lojistik (1900 – 1938 Dönemi)**

Endüstri Devrimi sonrasında sermaye yoğun üretim fonksiyonlarının geçerli olmaya başlaması, kol gücüne dayalı üretimin yerini iş makinelerinin alması; sermaye talebinin artmasına neden olmuş ve sermayenin getirisindeki artışla beraber sermaye birikimi hız kazanmıştır. Yirminci yüzyılın başlarında da petrol ile çalışan içten yanmalı motorların geliştirilmesi bir yandan endüstri devrimini tetiklemiş bir yandan da artan makineleşme ve fabrika üretimi, nitelikli emek talebini azaltmıştır. Bu aşamada erkek işgücüne olan talebin esnekliği artmış, kadın ve çocuk işgücünün de önceden gereksinim duyulan işleri yapabilmesi mümkün hale gelmiştir. Bu durum emek yirminci yüzyılın ilk yarısında emek arzındaki genişlemenin ve buna bağlı olarak ücretlerdeki gerilemenin nedeni olarak görülmektedir.

Endüstri devriminin önemli sonuçlarından biri de kitlesel üretimin genişlemesidir. Bu süreçte emeğin azalan verimi karşısında, sermayenin marjinal ürün verimliliğinin yükselmesi, sermaye stoku güçlü olan ülkelerin kitlesel üretimlerini arttırmasına ve iktisadi gelişim bakımından da öne çıkmalarını sağlamıştır. Örneğin İngiltere'nin zengin kömür ve demir rezervleri ve dünyanın en büyük sömürge imparatorluğu olması özelliği; kendisine hammadde kaynakları ve üretilmiş mallar için geniş pazar olanağı sağlamıştır. Zira bu dönemde İngiltere'nin güçlü bir donanmaya sahip olduğu bilinir ve güçlü ticaret filoları bulunmaktadır. Bu filolar, taşımacılığı kolaylaştırmış kitlesel üretim nedeniyle öncekine göre daha fazla üretilen ürünlerin de pazarlanması ve yeni pazarlara ulaştırılmasını sağlamıştır.

Benzer şekilde ABD'deki kitlesel üretimler sonucunda, pazarlardaki ürünlerde artışlar olmuş ve arz fazlalığının eritilmesi için üretilen ürünlerin, yerel pazarın ötesine dağıtılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Ayrıca göç hareketlerinin yaşanması ve göç alan şehirlerin büyümesi, demiryolundaki gelişmelere bağlı olarak taşıma ve dağıtımdaki (lojistik) gelişmeler, araba sayısının giderek artması ve üreticiler ile satıcıların birbirine ulaşmasının fiziki olarak kolaylaşmasına neden olmuştur. Bu nedenlerle Wilkie ve Moore (2003) tarafından yapılan pazarlama okulları tasnifine uygun olarak, 1900'lü yıllar öncesi, "akademik olmayan pazarlama düşüncesi" dönemi; 1900'lü yılların başından 1960'lara kadar uzanan dönem ise "geleneksel pazarlama anlayışı"nın ortaya çıktığı dönem olarak nitelendirilebilir.

Wilkie ve Moore (2003), geleneksel pazarlama anlayışının keşfedildiği bu dönemde, pazarlamanın, iktisadın bir alt kümesi olarak görüldüğünü ve ekonomistlerin üretilen ürünlerin (daha çok tarımsal ürünlerin) dağıtımını ile ilgilenmelerinin pazarlamanın ayrı bir disiplin olarak ortaya çıkmasına etki eden önemli bir faktör olduğunu ifade etmektedir. Bu bağlamda elinde ürünü olanla o ürünü satın alma gücüne sahip olan tüketicinin bir araya getirilmesi, ürüne ihtiyaç duyanın ihtiyacı karşılığında üreticiye başlangıçta ürün ile sonrasında ise para ile ödemedede bulunulması ve bu suretle ürünün değiştirilmesi olarak tanımlanan işlemin, yalnızca pazarlamanın değil, aynı zamanda işletme lojistiğinin gelişiminde de önemli bir rol oynadığı ifade edilebilir.

Pazarlama kavramının ortaya çıkışı ile birlikte; mal gruplarında genişleme, pazarlama kanallarında genişleme, farklı türdeki perakendecilere benzer malların satışı ve yeni ihtiyaçları belirleyecek mal türleri için önerilerde gelişmeler olmuştur. Bu gelişmeler işletmelerde lojistik faaliyetlerinin önemini artırmıştır (Timur, 1988: 7).

Geleneksel pazarlama düşüncesi olarak anılan bu dönemin başlarında hakim olan anlayış üretim anlayışı olarak anılmaktadır. Bu anlayışa göre üretim; işletmedeki faaliyetlerin en önemlisi ve tüm faaliyetler içinde odak noktası olan faaliyettir. 1900'lü yılların başına rastlayan bu evrenin temelinde, yetersiz arz ve yüksek talep varlığı, satıcı piyasası şartlarında kıtlık durumunun göstergesi olarak ifade edilmektedir. Aynı zamanda büyük miktarda malın ucuza mal edilmesi henüz mümkün olmadığından, üretimi artırmak ana sorun olarak görülmektedir. Üretilen her şeyin kolayca satılabildiği böyle bir ortamda pazar koşullarında yoğun tutundurma ve satış çabalarına gerek duyulmamıştır. Bu nedenle pazarlamanın birinci evresi "ne üretirsem satarım" anlayışının hâkim olduğu evre, şeklinde ifade edilmektedir (Mucuk, 2003: 230)

Yetersiz üretim koşullarında üretilen ürünlerin tamamının satılmasında sorun yaşanmadığı için müşteri bulma (pazarlama) sorunu pazarlamanın birinci evresinde ikinci planda kalmıştır. Bu nedenle, bu evrede daha çok üretim tekniklerinin geliştirilmesi, kitlesel üretim artışı sağlama, maliyetlerin düşürülmesi, hareket ve zaman etütlerinin yoğun bir şekilde yapılması öne çıkan çabalar olmuştur.

Endüstri devrimiyle üretimde hızlı artışların yaşanmaya başlaması, "ne üretirsem satarım" anlayışının yerini, "nasıl satarım" anlayışına bırakmasına neden olmuştur (Mucuk, 2003:230). "Ne üretirsem satarım" evresinde pazarlama yalnızca üretime odaklanmış iken, ikinci evre olan "ne üretirsem satarım; yeter ki satmasını bileyim" evresinde talep koşullarının da dikkate alınmaya başladığı görülmüştür. Bu dönemde işletmeler, ellerinde kalmaya başlayan ürünlerden kurtulmak için yoğun olarak satış arttırma çabalarına başvurmuşlardır.

Pazarlamanın doğuşu, ürünlerin fiziksel dağıtımının önem kazanmasına, pazarlama ile lojistik arasındaki ilişkinin de ortaya çıkmasına neden olmuştur. 1900'lü yılların ilk yarısında henüz az sayıdaki işletmede, lojistik faaliyetleri bazı eksikleri ile birlikte yerine getirilirken, pazarlama ve üretim açısından lojistik yönetiminin önemli olduğu da yeni yeni kabul edilmeye başlanmıştır (Timur, 1988: 8-9). Bu nedenle, lojistik yönetiminin işletmeler için bir gereklilik olduğu ve modern anlamda lojistiğin ortaya çıkışının 1900'lü yılların başı olduğu kabul edilmektedir. Ancak, pazarlama ile lojistik arasındaki ilişkinin şekillendiği evrenin ikinci evre olduğu söylenebilir. Çünkü birinci evrede yetersiz arz koşullarında, tüketiciler, çoğu kez bir malın bulabildikleri herhangi bir türünü satın alma arzusunda olurlar ve üreticiler bu malın satışı için herhangi bir çaba içinde olmasalar da satış kolaylıkla gerçekleşir (Tek, 1999: 11). Oysa talep koşullarının da dikkate alındığı, ikinci evrede artık kitlesel üretim artışları söz konusu olmuş ve arz fazlalıkları yaşanmaya başlamıştır. Üretilen malların satılmak üzere farklı bölgelere taşınması, satış öncesinde depolanması gibi lojistiğin temel fonksiyonlarına da ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır.

Klasik ekonomi düşüncesi, Endüstri Devrimini tamamlamış, hızla kalkınmakta olan ülkelerde belli bir dönem taraftar bulmuş ve bu ülkelerde bu görüşe uygun politikalar uygulanmıştır. Ancak klasik düşüncenin gerçeklerden sapma gösterdiği 1930'lardan sonra daha da belirginleşmiştir (Ataç, 2002:7). 1929–1933 yıllarında yaşanan Büyük Buhran dünya genelinde üretim ve istihdamın azalmasına, dolayısıyla ticaret hacminin düşmesine neden olmuştur. İşletmeler için mevcut malların satılması en zor faaliyet haline gelmiş ve yoğun satış çabalarına gereksinim duyulmuştur. Pazarlamanın ikinci evresi olarak bilinen bu dönemde de yine tüketici ihtiyaçları ve tatmininden ziyade satış artırma çabalarına odaklanılmış olması yeterli olmamıştır.

### **c. İkinci Dünya Savaşı ve lojistik (1938 – 1945 dönemi)**

20. yüzyıl, dünya savaşlarının yanı sıra çok sayıda bölgesel savaşın yaşandığı yüzyıl olmuştur. Dünya barışının giderek bozulması ve savaşı hazırlayan nedenler, ülkeleri düzenli ve sürekli ordu bulundurmaya, bunları sevk ve idareye zorlayan temel etkenler olmuştur. Askeri personel, teçhizat, savaş malzemelerinin tedariki, bunların depolanması, planlı kullanımı ve cepheye ulaştırılması yönünde çalışmalara ihtiyaç duyulmuş ve bu bağlamda 1900'lü yılların ilk yarısında I. ve II. Dünya Savaşı'nın yanı sıra ülkeler arasında yaşanan diğer savaşlar; savaş sırasında lojistiğin önemli bir destek hizmeti olduğunun fark edilmesine neden olmuştur.

Savaşların lojistiğin gelişimi açısından önemi; savaş boyunca her türlü desteğin; askeri personel, teçhizat, madde ve malzeme tedariki, depolama ve bunların savaşa hazır bulundurulması ihtiyacının artması ve bu yöndeki çabalarının en etkin şekilde ortaya konulma gayretinin sergileniyor olmasıdır. Bu anlamda lojistik, savaşlardaki başarının belirleyicilerinden biri olarak ifade edilmekte ve barış ortamında da lojistik faaliyetleri sürdürülmektedir. Nitekim Erenel (2012), savaş zamanında lojistik sisteminin düzenli bir şekilde işleminin, barış zamanında yapılacak hazırlıklara, uygulamalara ve tatbikatlara bağlı olduğunu ifade etmektedir.

Bu dönemin lojistiğin gelişimine etkisi hem doğrudan hem de dolaylı olmuştur. Yaşanan savaşların kazanılmasında lojistiğin önemli bir unsur olduğunun fark edilmesi lojistiğin gelişimindeki *doğrudan* etkidir. II. Dünya Savaşı sırasında, askeri alanda başarı ile sürdürülen lojistik faaliyetleri, lojistik modellerinin gelişimine neden olmuştur. Lojistik modellerinin talebi karşılamanın en önemli sorun olduğu savaş sonrası dönemde, sivil alanda da etkili bir şekilde kullanılmaya başlaması, savaş döneminin lojistiğin gelişimine doğrudan etkisi olarak ifade edilebilir.

II. Dünya Savaşı sırasında, özellikle Avrupa'daki ülkeler, ulus devletler arasındaki çıkar çatışmaları nedeniyle bir kez daha savaş çıkmasını önlemek amacıyla "birlik yaratma" düşüncesi içine girmişlerdir. Siyasi birlikteliklerin yanı sıra ekonomik birliktelikler de oluşturulmuştur. Örneğin 5 Eylül 1944'te Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'un bir araya gelerek Benelüks adı ile bilinen gümrük birliği sözleşmesine imza atmalarının ardından yine aynı dönemde Bretton Woods sisteminin oluşturulmasına müteakip Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası kurulmuştur. IMF ve Dünya Bankası'nın kalkınmakta olan ülkelere sunduğu mali olanaklar ürünlerin ticaretinde artışa neden olmuş ve *dolaylı* olarak lojistiğin yeniden önem kazanmasına sebep olmuştur.



#### **d. İkinci Dünya Savaşı sonrasında lojistik (1945 – 1970 dönemi)**

1950'lerden önce, ABD'deki kitlesel üretim artışları sonucunda pazarlarda oluşan yüksek mal kapasiteleri dağıtım işlevinin önüne geçerek lojistik faaliyetine ilişkin ihtiyaçların belirmesine neden olmuştur (Gökçen, 2003: 64). Artık üreticiler için fiziksel dağıtımın yanı sıra başka işlevlere de gereksinim olduğu fark edilmiştir. Ayrıca kitlesel üretim artışları 1950'li yılların başında kar oranlarını da azaltmış, bu azalma, maliyetlerin kontrol altında tutulması gerekliliğini beraberinde getirirken, işletmelerin aynı oranda karlılık sağlayabilmeleri için maliyet tasarrufu olanakları araştırılmıştır (Timur, 1988: 8).

Lojistiğin gelişim süreci içinde 1950–1960 döneminin lojistiğin oluşum aşaması olduğu vurgulanmaktadır. Bunun sebebi üst düzeydeki yöneticilerin lojistik konusuna ilgisinin bu dönemde oluşmaya başlamasıdır (Dumanoğlu, 2005: 148). Ayrıca bu dönem, lojistik sürecinin taşıma faaliyeti ile özdeşleştirildiği, bu nedenle ürünlerin fiziksel akışının önemli olduğu bir dönem olmuştur.

Lojistiğe üst yönetimin ilgi göstermeye başladığı zamanlar da bu dönem içinde kalmaktadır. Orhan (2003), bunun başlıca nedenini, pazarlamada ortaya çıkan tıkanmanın beraberinde getirdiği darboğaz olarak ifade etmektedir. Lojistiğe artan ilginin maliyetlerde düşmeye ve katma değerde artışa yol açması beklenirken, ilginin doğduğu bu yıllarda firmaların organizasyon yapılarının firma maliyetlerini düşürmeye veya servis hizmetlerinin iyileştirilmesi suretiyle bir ticari avantaj sağlanmasına izin vermediği üzerinde durulmaktadır.

1962'de Fortune dergisinde bir de makale yayınlanmıştır. Makalenin yazarı, daha çok yazar ve yönetim danışmanı olarak tanınan Peter Drucker'dır. Bu eserde Peter Drucker, neden firmaların lojistiğe artan ilgisi karşısında katma değer artışlarının sağlanamadığına dikkat çekmiştir. Ayrıca makalede; "Bizim dağıtım konusunda bildiğimiz, Napolyon'un Afrika hakkında bildiğinden daha azdır. Orada olduğunu ve büyük olduğunu biliyoruz, ama işte hepsi bu kadar" demiştir (Orhan, 2003: 10).

Bu gelişmelerle birlikte 1960'lı yıllar, lojistiğin, ABD'de, iş dünyasının önemli bir unsuru haline gelmesine neden olmuş ve lojistik, literatürde; "personel ve malzemenin iyileştirilmesi, devamlılığının sağlanması, dağıtım ve yeniden yerleştirilmesi faaliyeti" olarak tanımlanır hale gelmiştir. 1960'ların ortasına gelindiğinde, ekonomik gelişim için üretimin tek başına yeterli olmadığı anlaşılmış ve hem tarım, hem de endüstri ürünlerinin teslimi için yeni sistem ve kurumların gerekli olduğu da görülmüştür (Menon–McGinnis vd. 1998: 2). Ürünlerin fiziksel dağıtımına ek olarak bunların dağıtım ve depolanması da temel lojistik faaliyetler olarak lojistik literatüründe yer almaya başlamıştır.

1960–1970 döneminde lojistik yönetimi ile ilgili çalışmalar, bütünlük bir sistemin planlanması şeklinde olmuştur. Hem fiziksel dağıtım, hem de satın alma faaliyetlerinin eş zamanlı olarak yürütülmesi yönünde eğilim doğmuş ve bugünkü anlamda tedarik ve dağıtım lojistiği süreçlerinin temelleri atılmıştır. Bu gelişme lojistik faaliyetlerinin bütünlükmesine yönelik bir gelişme olarak kabul edilmektedir. Sipariş işleme, depolama, taşıma ve stok kontrolü gibi konular için işletme içinde fiziksel dağıtımın tümünü kapsayan bir çalışma alanı geliştirilmiş ve fiziksel dağıtım genel bir uygulama haline gelmiştir (Timur, 1988: 9-10). Buna karşılık faaliyetleri karmaşık olmayan işletmelerde ise öncelikle, fiziksel dağıtım ya da satın almaya özen gösterme eğilimi devam etmiştir.

Lojistiğin büyük ölçüde şekillendiği bu dönemde, "teknolojiyi kullanan taşımacılık anlayışı"nın geçerli olduğu ifade edilmektedir. Ancak 1960 sonrasında günümüze kadar olan gelişimde bu yaklaşımın yerini yavaş yavaş "taşımacılığı kullanan teknoloji anlayışı" almaya başlamıştır (Dumanoğlu, 2005:147). Bu dönüşüm, hem işletmecilik alanındaki hem de teknoloji alanındaki gelişmelerin sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

**e. Petrol Krizi, Keynesyen politikaların çöküşü ve lojistik (1970 – 1980 dönemi)**

1970'ler lojistik sektörünün gelişiminde önemli yıllar olmuştur. 1970'li yıllarda başlayan sermaye krizi dünya genelinde etkisini göstermiş ticaret hacmi düşmüştür. Öncelikler ve modeller değişim göstermiştir (Rüstemoğlu-Şakrak, 2002: 100). Yaşanan krizin nedeni Büyük Buhran sonrası benimsenen Keynesyen politikaların toplam talebi artırma hedefi doğrultusundaki sosyal ve ekonomik politikalarıdır. Bu politikaların temel araçları; yüksek ücretler, güçlü sendikalar, işsizlik sigortaları, kamu harcamaları, emeklilik maaşları ve kamusal harcamaları finanse etmek için sermayeden alınan vergilerdir.

Sürdürülen bu politikalar ekonomilerdeki kar oranlarının düşmesine neden olurken, 1973 Arap-İsrail Savaşı'nın sonunda Araplar'ın petrolü yalnızca İsrail'e karşı değil Batı'ya karşı da silah olarak kullanmak istemeleri petrol krizine neden olmuş ve petrol krizinin yaşandığı bu dönemde petrol fiyatlarındaki ciddi artış, sadece dünya petrol talebinin gerilemesine neden olmamış, aynı zamanda taşımacılık maliyetleri de yükselmiştir. Bu gelişme, özellikle ABD'deki, lojistik faaliyetlerinin yürütülmesini zora sokmuş ve lojistik firmalarının yükselen kaynak maliyetleri karşısında maliyet yönetimini gerekli kılmıştır. Ayrıca bozulan ekonomik istikrar ortamı, faizlerin yükselme trendi ve finansman maliyetlerindeki artış da işletmeleri stok yönetimi, optimal stok seviyelerinin belirlenmesi, ekonomik sipariş miktarının tayini gibi konularda doğru kararlar almaya zorlamıştır.

Sermaye krizinin yaşandığı bu dönemde, stoklara bağlanan özkaynakların alternatif maliyetinin yükseliyor olması, işletmelerin özkaynak verimliliğinin düşmesine sebep olmuştur. Bu gelişmeler karşısında işletmeler, sahip oldukları kaynakları aktiflerine yatırarak kendi kaynakları ile lojistik faaliyetini sürdürmek yerine, dışarıdan kaynak kullanımı (outsourcing) ile lojistik faaliyetlerin yürütülmesine yönelmişlerdir. Yine bu dönemde depoculuk ve nakliyecilik faaliyetleri de daha yaygın bir hal almıştır.

**f. Yeni ekonomi politikaları ve dünya ticaretindeki serbestleşme hareketleri ve lojistik (1980 – 1990 dönemi)**

1980'li yıllar petrol krizi nedeniyle düşen dünya ticaretinin yeniden yükselişe geçtiği dönem olmuştur. Serbestleşme hareketleri ile birlikte ticaretin ulusal sınırların dışına daha kolay çıkmaya başladığı bu dönemde, yeni serbest ticaret anlaşmaları ve gümrük birlikleri tesis edilirken mevcut birliktelikler de genişletilmiştir. Ekonomik işbirlikleri ile ticaretin önündeki engeller bir ölçüde kaldırılabilmişse de aynı maliyet etkinliğine sahip olmayan ülkeler arasında gerçekleşen dünya ticaretinde, özellikle gelişmekte olan ülkelerde, yerli üreticilerin korunması amacıyla koruma (gümrük) duvarları örülmek istenmiştir. Koruma duvarlarını aşmakta zorlanan uluslararası işletmeler için çözüm; bu duvarların arkasına geçmek ve doğrudan yabancı sermaye şeklinde gittikleri bu ülkelerde üretim imkânı bulmaları olmuştur. Bu durum çok uluslu şirketleşmelerin yoğun olarak gözlemlendiği bir dönemi beraberinde getirmiştir.

Bu dönemde lojistik sektörünün gelişiminde uluslararası ticarete yaşanmaya başlayan rekabet ve bu rekabette yaşanan olağanüstü büyüme etkili olmuştur. Çok uluslu şirketleşme hareketleri ile birlikte otomobil, televizyon ve giyecek gibi ürünlerde gittikçe daha fazla rekabet söz konusu olmaya başlamış ve bu rekabet, Amerikan şirketlerinin lojistikte maliyet kontrolü ve satış artırma çabalarına neden olmuştur (Demir, 2003: 23).

İşletmelerin çok uluslu işletmeler haline gelerek birden çok ülkede faaliyet göstermek istemelerinin gerisinde, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ithal ikameci endüstrilerin gelişebilmesi amacıyla uygulanan korumacılığa dayalı dış ticaret politikaları yer almaktadır. Korumacılığa dayalı bu politikaların başında gümrük vergilerinin artırılması gelmiştir. Çok uluslu işletmeler karşı karşıya kaldıkları gümrük duvarlarını aşabilmek için korumacılığa

giden ülkede üretim yapma yoluna gitmişler ve çok uluslu işletmecilik olgusunun ortaya çıkmasına neden olmuşlardır.

Çok uluslu şirketleşme hareketleri lojistiğin yeni bir boyut kazanmasına neden olmuştur. Hammadde ve malzeme dışarıdan (genellikle ana ülkeden) hazır olarak getirilirken, yatırımın yapıldığı ülkede yalnızca montaj işlemi gerçekleştirilmektedir. Böyle bir üretim düzeninde ana üretici açısından durum, üretimdeki maliyet avantajı (ucuz işçilik maliyetleri) nedeniyle tedariki daha önce yapılmış olan hammadde ve malzemelerin imalatın yapılacağı ülkeye taşınması, depolanması, elleçlenmesi ve nihayet montajıdır. Bu durum “*Üretim Lojistiği*” (Manufacturing Logistics) olarak ifade edilebilir.

### **g. Bilişim alanındaki gelişmeler ve günümüzde lojistik (1990’lardan bugüne)**

Küreselleşme ve yeni ekonomi ile birlikte dünyadaki ticaret hacmi hızla artarken, Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre; günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık değerinin 18 trilyon Dolar olduğu ifade edilmektedir. Dünya üretimi ve ticaretindeki bu hızlı ve büyük çaplı artış, bu “ticarete konu olan malların fiziki olarak taşınmasının gerektiği” gerçeğinden yola çıkılarak, taşımacılık ve lojistiğin önümüzdeki yıllarda da dünya ekonomisinin en önemli sektörlerinden biri olma özelliğini sürdüreceğine işaret etmektedir (BT Haber Dergisi, 2006: 6).

İş çevrelerinde her geçen gün daha fazla kabul görmeye başlayan lojistik, günümüzde e-lojistik boyutuyla da ihtiyaç duyulan karmaşık enformasyon, iletişim ve kontrol sistemlerinin de içinde yer aldığı mal, hizmet, bilgi ve sermaye akımının yönetim süreci haline gelmiştir (<http://www.logisticsworld.com/logistics.htm>).

Günümüzde ürün akışını izleme safhalarının elektronik ortama aktarılması ile beraber e-lojistiğin temelleri atılmıştır. Lojistik hizmetlerindeki akış, bilgi teknolojileri sayesinde verimli ve hızlı bir şekilde sağlanmaktadır. E-lojistik, üretici ve müşterilere ürün ve bilgi akışı arasında bütünlük sağladığı için ürün akışının analizi konusunda rahatlık sağlamaktadır. Üreticiler, internet aracılığı ile dünyadaki tüm piyasalarda hammadde fiyatlarından haberdar olma şansını yakalarken aynı zamanda karşılaştırma yapma olanağına da sahip olmaktadır. Üreticiler e-lojistik sayesinde, satın aldıkları ürünlerin kendilerine ne kadar sürede teslim edileceğini öğrenebilmektedirler ve üretim faaliyetlerini buna göre şekillendirebilmektedirler. Müşteriler ise aynı şekilde satın aldıkları ürünlerin nerede olduğunu internet üzerinde takip edebilmektedirler (BT Haber Dergisi, 2006: 6).

## **II. GELİŞEN LOJİSTİK BİLİMİ KARŞISINDA YÜKSEKÖĞRETİM ALTYAPISI**

Lojistik alanında ilk yükseköğretim programı 1988 yılında İzmir 9 Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu bünyesinde açılmıştır (Küçüksoğlak, 2006). Akabinde ise birçok üniversitenin önlisans, lisans ve lisansüstü programlarında lojistik programlarının hızlı biçimde yer almaya başladığı görülmektedir. Nitekim ÖSYM’nin “2012 ÖSYS Yükseköğretim Programları ve Kontenjanları Kılavuzu” kapsamında yer alan ön lisans ve lisans düzeyindeki lojistik programları ile Yükseköğretim Kurulu (YÖK) internet sitesinde yer alan üniversitelerin internet sitelerinden edinilen bilgiler doğrultusunda 2012-2013 akademik yılı için toplamda 57 adet önlisans, 21 adet lisans, 12 adet yüksek lisans ve 5 adet doktora programının bulunduğu tespit edilmiştir (Acar ve Gürol, 2013: 3).

Lojistik biliminin tarihsel gelişimi yanında Türkiye’de yükseköğretim düzeyindeki lojistik öğretiminin değerlendirilmesi amaçlanan bu çalışmanın verileri, yükseköğretime geçiş sınavı (YGS) kılavuzundan sağlanmış olup önlisans ve lisans düzeyinde öğrenim görülen, meslek yüksekokulları, dört yıllık lisans düzeyinde öğrenim görülen yüksekokullar ve fakülteler düzeyinde inceleme yapılmıştır.

Programların genel niteliği, öğretim şekli, öğretim dili, ücret (harç) düzeyleri ile katalog isimlerindeki çeşitliliği olmak üzere çeşitli kriterler yönüyle değerlendirmeler yapılmıştır.

## **II. I. Yükseköğretim Programlarının Genel Nitelikleri**

Yükseköğretim programlarının genel nitelikleri olarak; öğrenim derecesi, üniversitelerin kime ait olduğu, gündüz mü yoksa gece mi öğretim yapıldığı ile programların hâlihazırda öğrenci alımına açık olup olmadığı kriterleri ifade edilmektedir.

Lojistik alanındaki yükseköğretim programlarının önlisans ve lisans derecesi bakımından ne durumda olduğu devlet ve vakıf üniversitesi ayrımı ile Tablo 1’de verilmiştir.

**Tablo 1.** Derecelerine Göre Lojistik Öğrenimi Veren Yükseköğretim Programları

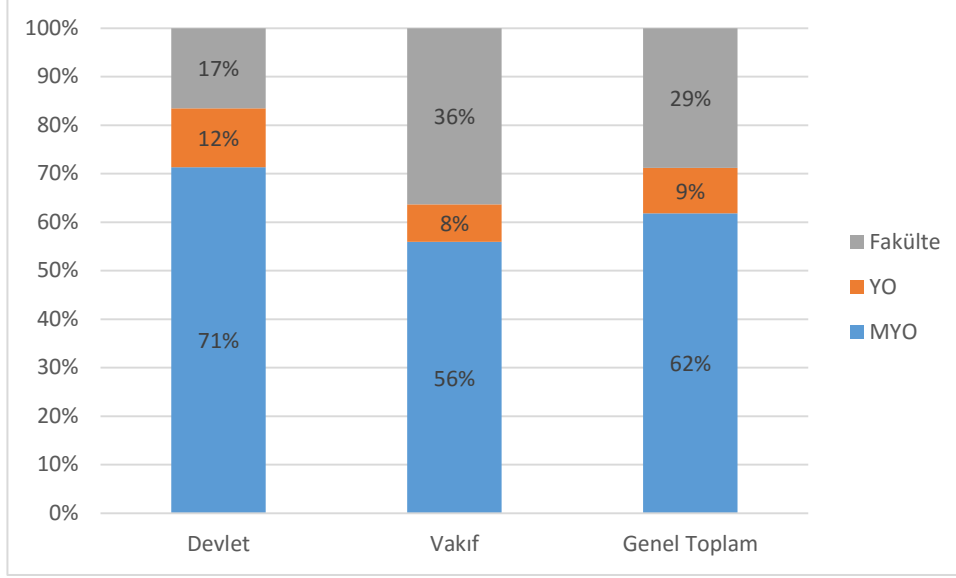
<b>Derece</b>	<b>Devlet</b>	<b>Vakıf</b>	<b>Toplam</b>
Meslek Yüksekokulu (Önlisans)	147	188	335
Yüksekokul (Lisans)	25	26	51
Fakülte (Lisans)	34	122	156
<b>Genel Toplam</b>	<b>206</b>	<b>336</b>	<b>542</b>

Tablo 1’e göre; 542 adet programın 335’i önlisans düzeyinde, 51 lisans düzeyinde öğretim yapan yüksekokul biçiminde, kalan 156’sı ise lisans düzeyinde öğretim yapan fakülte düzeyindedir.

Devlet eliyle yürütülen toplam program sayısı 146’sı meslek yüksekokulu, 25’i yüksekokul, 34’ü fakülte olmak üzere, 206 iken; vakıf üniversitelerinde yürütülen program sayısı 336’dır. Bu sayının da 189’u meslek yüksekokulu, 26’sı yüksekokul, 122’si fakülte düzeyinde öğretim yapmaktadır.

Meslek yüksekokulu özelinde bakıldığında; 147 devlet üniversitesi, 188 vakıf üniversitesi programı yer almaktadır. Meslek yüksekokulu bakımından vakıf üniversitelerinin daha fazla sayıda öğretim programına sahip olduğu görülmektedir. Öte yandan bir farkla, yüksekokul sayısı bakımından da vakıf üniversiteleri devlet üniversitelerinden daha fazla sayıda lojistik programına sahiptir. Fakülte düzeyindeki farklılık da oldukça fazladır ve vakıf üniversitelerindeki program sayısı, devlet üniversitelerindeki program sayısından daha fazladır. Ancak burada bir tespit yapmakta yarar vardır: Vakıf üniversitelerinin lojistik programına devlet üniversitelerine kıyasla daha fazla

önem verdiği düşünülebilirse de, bu farklılık bu denli belirgin olmasının nedeni, vakıf üniversitelerinin aslında aynı fakat ücretleri bakımından farklı çok sayıda programa sahip olmasıdır.



**Grafik 1.** Öğrenim Dereceleri Bakımından Lojistik Alanındaki Yükseköğretim Programları

Fakat Grafik-1'e göre açık olan şudur ki, hem devlet üniversitelerinin kendi içinde, hem de vakıf üniversitelerinin kendi içinde meslek yüksekokullarının (önlisans programlarının) lisans düzeyindeki programlara kıyasla daha fazladır. Devlet üniversitelerindeki programların %71'i, vakıf üniversitelerindeki programların ise %56'sı önlisans düzeyinde öğretim yapmaktadır.

Sektörün dinamizmi ve ihtiyaç duyulan elemanların profilleri düşünüldüğünde, genelde %62'ye karşılık gelen önlisans programlarının görece yoğunluğu makul görülebilir. Bununla birlikte lisans düzeyinde öğretim yapan programların %38 ile sınırlı olması da bu alanda lisans öğrenimi yapanların mezuniyet sonrası istihdam kolaylığı bakımından için bir fırsat olarak değerlendirilebilir.

Öte yandan programların gündüz öğretimine karşılık gelen birinci öğretim mi yoksa gece öğretimine karşılık gelen ikinci öğretim programları mı olduğu ve programların hâlihazırda öğrenci alımına açık olup olmadığı gibi hususlar da Tablo-2'de verilmiştir.

**Tablo 2.** Yükseköğretim Programlarının Genel Nitelikleri

Türü	Durumu	Birinci Öğretim	İkinci Öğretim	Toplam
Devlet Üniversiteleri	Aktif	112	59	171
	Yarı Pasif	19	16	35
	<i>Toplam</i>	<i>131</i>	<i>75</i>	<i>206</i>
Vakıf Üniversiteleri	Aktif	153	19	172
	Yarı Pasif	133	31	164
	<i>Toplam</i>	<i>286</i>	<i>50</i>	<i>336</i>
<b>Genel Toplam</b>		<b>417</b>	<b>125</b>	<b>542</b>

Tablo 2'ye göre; devlet üniversitelerinde, 171'i aktif, 35'i yarı pasif olmak üzere toplam 206 program söz konusudur. Bu programlardan aktif olanlara bakıldığında, 112'si birinci öğretim, 59'u ise ikinci öğretim programıdır. 206 programın yaklaşık %17'si ise çeşitli nedenlerle öğrenci alımı yapmadığından yarı pasif olarak değerlendirilmektedir. Vakıf üniversitelerinde ise, 172'si aktif, 164'ü yarı pasif olmak üzere toplam 336 program söz konusudur. Bu programlardan aktif olanlara bakıldığında, 153'ü birinci öğretim, 19'u ise ikinci öğretim programıdır. 336 programın yaklaşık %49'u ise çeşitli nedenlerle öğrenci alımı yapmadığından yarı pasif olarak değerlendirilmektedir.

Yarı pasif olanlar da dahil birinci öğretim program sayısı 417, ikinci öğretim program sayısı ise 125'tir. Bunların aktif olanları toplamı birinci öğretimde 265 (devlet + vakıf olmak üzere), birinci öğretimde ise 78 (devlet + vakıf olmak üzere)'dir.

## II.II. Yükseköğretim Programlarının Öğretim Şekli

Öğretim şekli bakımından yükseköğretim programları; örgün, açık ve uzaktan olmak üzere 3 gruba ayrılabilir. Bu kriter bakımından lojistik alanında öğretim yapan programlar öğretim dereceleri özelinde Tablo-3 yardımıyla değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.** Lojistik Alanındaki Yükseköğretim Programlarının Öğretim Şekilleri

Türü	Öğrenim Derecesi	Örgün Öğretim	Açık Öğretim	Uzaktan Öğretim	Toplam
Devlet Üniversiteleri	Meslek Yüksekokulu (Önlisans)	146	---	1*	147
	Yüksekokul (Lisans)	25	---	---	25
	Fakülte (Lisans)	30	4**	---	34

	<i>Toplam</i>	<i>201</i>	<i>4</i>	<i>1</i>	<i>206</i>
Vakıf Üniversiteleri	Meslek Yüksekokulu (Önlisans)	181	---	7***	188
	Yüksekokul (Lisans)	26	---	---	26
	Fakülte (Lisans)	122	---	---	122
	<i>Toplam</i>	<i>329</i>	<i>---</i>	<i>7</i>	<i>336</i>
<b>Genel Toplam</b>		<b>530</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>542</b>

\* 2016 Bahar dönemi itibariyle pasif.

\*\* 2016 Bahar dönemi itibariyle 1'i yarı pasif.

\*\*\* 2016 Bahar dönemi itibariyle yalnızca 2'si aktif.

Önlisans düzeyinde öğretim yapan meslek yüksekokulları özelinde bakıldığında, devlet üniversitelerinde, 146 örgün program ile aktif olmayan bir uzaktan öğretim programı söz konusudur. Buna karşın, vakıf üniversitelerinde ise 181 örgün program ile aktif olan 2 uzaktan öğretim programı bulunmaktadır.

Lisans düzeyinde öğretim yapan yüksekokullar özelinde bakıldığında, devlet üniversitelerinde, 25 örgün program yer alırken, açık ve uzaktan öğretim yapan programlar bulunmamaktadır. Buna karşın, vakıf üniversitelerinde ise 26 örgün program yer alırken, açık ve uzaktan öğretim yapan program bulunmamaktadır. Lisans düzeyinde öğretim yapan fakülteler özelinde bakıldığında ise, devlet üniversitelerinde, 30 örgün program ile 1'i yarı pasif olmak üzere toplam 4 açık öğretim programı yer almaktadır. Buna karşın, vakıf üniversitelerinde ise 122 örgün program yer alırken, açık ve uzaktan öğretim yapan program bulunmamaktadır. Özetle vakıf üniversitelerinde, açık öğretim temelli programlar yer almamakta, uzaktan öğretim konusunda ise şu an yalnızca bir vakıf üniversitesindeki iki farklı program öğrenci kabul etmektedir.

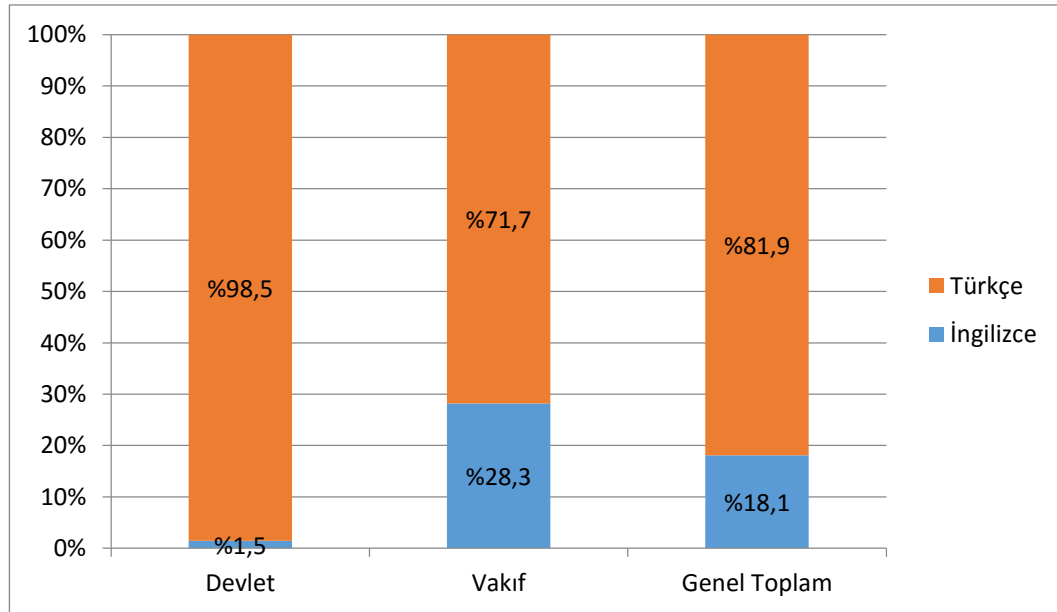
### II.III. Yükseköğretim Programlarının Öğretim Dili

Öğretim dili bakımından yükseköğretim programları; Türkçe ve İngilizce programlar olmak üzere 2 grupta ele alınmaktadır. Bu iki dilin dışında farklı dilde program bulunmamaktadır. Bu kriter bakımından lojistik alanında öğretim yapan programlar Tablo-4 yardımıyla değerlendirilmiştir.

**Tablo 4.** Lojistik Alanındaki Yükseköğretim Programlarının Öğretim Dilleri

Türü	Düzy	Türkçe	İngilizce	Toplam
Devlet Üniversiteleri	Meslek Yüksekokulu (Önlisans)	147	---	147
	Yüksekokul (Lisans)	25	---	25
	Fakülte (Lisans)	31	3	34
	<i>Toplam</i>	<i>203</i>	<i>3</i>	<i>206</i>
Vakıf Üniversiteleri	Meslek Yüksekokulu (Önlisans)	169	19	188
	Yüksekokul (Lisans)	20	6	26
	Fakülte (Lisans)	52	70	122
	<i>Toplam</i>	<i>241</i>	<i>95</i>	<i>336</i>
<b>Genel Toplam</b>		<b>444</b>	<b>98</b>	<b>542</b>

Lojistik alanında Türkçe öğretim yapan toplam program sayısı 444, İngilizce öğretim yapılan program sayısı ise 98'dir. Programların devlet ve vakıf üniversitesi olması ve öğretim dillerinin birbirine göre oransal durumları da Grafik-2'deki gibidir.



**Grafik 2.** Öğretim Dilleri Bakımından Lojistik Alanındaki Yükseköğretim Programları



Toplu olarak değerlendirildiğinde; devlet üniversitelerindeki programlarda Türkçe öğretim yapılan programların oranı %98,5, İngilizce öğretim yapılan programların oranı ise %1,5'tur. Buna karşın vakıf üniversitelerindeki programlarda Türkçe öğretim yapılan programların oranı %71,7, İngilizce öğretim yapılan programların oranı ise %28,3'tür. Tüm programlar içinde Türkçe öğretim yapılan programların oranı %81,9, İngilizce öğretim yapılan programların oranı ise %18,1'dir. Bu verilere göre, lojistik öğretiminde devlet üniversitelerinin vakıf üniversitelere kıyasla geriden geldiği ve mesleğe yabancı dil bilen istihdam katkısının da düşük olduğu ifade edilebilir.

Önlisans düzeyinde öğretim yapan meslek yüksekokulları özelinde bakıldığında, devlet üniversitelerinde, 147 programın tamamında öğretimin Türkçe olduğu görülmektedir. Buna karşın, vakıf üniversitelerinde ise 169 programın Türkçe, kalan 19 programın ise İngilizce öğretim yaptığı görülmektedir.

Lisans düzeyinde öğretim yapan yüksekokullar özelinde bakıldığında, devlet üniversitelerinde, 25 programın tamamında öğretimin Türkçe olduğu görülürken, vakıf üniversitelerinde ise 20 programın Türkçe, kalan 6 programın ise İngilizce öğretim yaptığı görülmektedir. Lisans düzeyinde öğretim yapan fakülteler özelinde bakıldığında da, devlet üniversitelerinde, 31 programda Türkçe, kalan 3 programda ise İngilizce öğretim yapılmaktadır. Buna karşın vakıf üniversitelerinde ise 52 programda Türkçe, kalan 70 programda ise İngilizce öğretim yapılmaktadır.

#### II. IV. Yükseköğretim Programlarının Çeşitliliği

Lojistik alanında yükseköğretim programlarının oldukça çeşitli olduğu görülmektedir. Farklı öğretim derecelerinde çok farklı bölüm/program isimlerine rastlanmaktadır. Bu çerçevede lojistik alanında öğretim yapan programlar, öğretim dillerindeki farklılıkları da içerecek şekilde Tablo-5'te verilmiştir.

**Tablo 5.** Lojistik Öğretimi Yapılan Yükseköğretim Programlarının Çeşitliliği

Bölüm	İngilizce	Türkçe	Meslek Yüksekokulu	Yüksekokul	Fakülte	Toplam
İktisadi ve İdari Bilimler Bölümü		1	1			1
İktisadi ve İdari Programlar Bölümü		14	14			14
Lojistik Bölümü		8		8		8
Lojistik ve Taşımacılık Bölümü		3		3		3
Lojistik Yönetimi Bölümü	18	5			23	23
Teknik Programlar Bölümü		1	1			1
Ulaştırma Hizmetleri Bölümü		1	1			1

Ulaştırma ve Lojistik Bölümü		3	2		1	3
Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi Bölümü		2		2		2
İşletme Bölümü <sup>4</sup>	4				4	4
Uluslararası Lojistik Bölümü	9	15		3	21	24
Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Bölümü	17	19		13	23	36
Uluslararası Lojistik Yönetimi Bölümü	15	3			18	18
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü	12	58		17	53	70
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölümü	4	9		2	11	13
Uluslararası Ticaret, Lojistik ve İşletmecilik Bölümü		2		2		2
Yönetim ve Organizasyon Bölümü	19	300	316	1	2	319
	<b>98</b>	<b>444</b>	<b>335</b>	<b>51</b>	<b>156</b>	<b>542</b>

Tablo 5'e göre, Türkiye'de önlisans düzeyinde açılan lojistik programlarının 6 farklı bölüm içinde yapılandırıldığı, lisans düzeyinde öğretim yapılan yüksekokulların ise 9 farklı bölüm içinde yapılandırıldığı, lisans düzeyinde öğretim yapılan fakültelerin de 9 farklı bölüm içinde yapılandırıldığı görülmektedir.

Asıl toplanmanın önlisans (meslek yüksekokulu) düzeyinde 316 programın açıldığı "Yönetim ve Organizasyon Bölümü" çatısı altında gerçekleştiği, geriye kalan 19 programın ise birbirinden farklı 5 bölüm çatısında olduğu görülmektedir. Lisans (yüksekokul ve fakülte) düzeyinde bakıldığında ise, toplanmanın yüksekokul özelinde 17 program ile fakülte özelinde ise 53 program ile "Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü"nde gerçekleştiği görülmekte, geriye kalan yüksekokul özelindeki 34 programın, fakülte özelindeki 103 programın da 8 farklı bölüm içinde yapılandırıldığı görülmektedir. Hatta ikisi de lisans düzeyinde öğrenci yetiştirdiği halde yüksekokul ve fakülte bünyelerinde açılmış programların 5'inin de aynı isimli bölümler ile yapılandırıldığı görülmektedir.

Bize göre lojistik öğretimi yapılan programların isimlerinin bu denli farklı olması, öğretimin yaygınlaştırılması bakımından yararlı görülebilirse de, özellikle farklı isimler altında yapılandırılan programlardan mezun olmuş öğrencilerin üst öğretime dahil olma, iş bulma vb. süreçlerde bir takım sorunlar ile karşılaşmalarına yol açabilecektir

<sup>4</sup> Işık Üniversitesi'nde Uluslararası Lojistik Yönetimi programı, İşletme Bölümü içinde açılmaktadır.

## SONUÇ

Lojistik sözcüğü, yalnızca kavram olmanın ötesine geçip bilim haline gelmemiş, aynı zamanda bir sektör haline gelmiştir. Bu gelişim karşısında da sektörün taleplerine cevap verecek öğretim programları çeşitli düzeylerde yapılandırılmış ve çok sayıda önlisans ve lisans programı açılmıştır. Türkiye’de 2016 Bahar dönemi itibariyle lojistik alanındaki yükseköğretim programı sayısı 542’dir. Bunların aktif olarak öğrenci kabul edenlerinin sayısı ise 343’tür. Yoğunluğunu önlisans düzeyinde derece veren meslek yüksekokulları altında açılmış programlar oluştururken, ikisi de lisans derecesinde öğrenci mezun eden yüksekokul ve fakülteler altında yapılandırılmış programların ise görece olarak daha az olduğunu, hem devlet hem de vakıf üniversiteleri bakımından ifade etmek mümkündür. Bölümlerin çeşitliliğine bakıldığında, “uluslararası” vurgusu öne çıkmasına karşın, İngilizce öğretim yapılan programların devlet üniversitelerinde %1,5 oranında olması çarpıcıdır. Buna karşın vakıf üniversitelerinin bu alanda İngilizce öğretime daha fazla ağırlık verdiği görülmektedir.

Lojistik, günümüzde çeşitli illerin kalkınmaya dönük stratejik hedefleri olarak da yapılandırılmaktadır. Buna göre çeşitli illerde lojistik köylerinin kurulması, yeni limanların yapılması, yeni sınır kapılarının açılması gibi gelişmeler, lojistik alanındaki öğretim programlarına olan talebin hiç değilse azalmayacağına işaret etmektedir. Bu nedenle yükseköğretim kuruluna ve yüksek öğretim kurumlarına bu alandaki çok çeşitliliği kontrol altına alacak bir örgütlenme konusunda iş düşmektedir. Nitekim yükseköğretimimizin önemli sorunlarından biri olan “benzer içerikteki programların farklı isimler altında açılması” birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Örneğin bu gibi durumlarda, bu programlardan mezun olanların üst öğrenme süreçlerine geçişlerinde başvuru koşullarında veya çeşitli iş ilanlarına başvurularında aranan kriterlerde sadece program ismindeki farklılıktan ötürü sorun yaşadıkları bilinmektedir.

Bundan sonraki çalışmalarda ise lojistik öğreniminin piyasa beklentileri (talep boyutu) müfredat ve öğretim olanakları (arz) yönünden değerlendirilmesi, bu alandaki gelişimin geçmişe yönelik irdelenmesinden öte geleceğe yönelik planlamalarına da ışık tutabilecektir.

## KAYNAKÇA

- Acar, A. Z. ve Gürol, P. (2013). *Türkiye’de lojistik yazınının tarihsel gelişimi*. 2. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aksaray, Türkiye, 16-18 Mayıs.
- Ataç, B. (2002). *Maliye politikası*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları.
- Baki, B. (2004). *Lojistik yönetimi ve lojistik sektör analizi*. Trabzon: LEGA Kitabevi
- Maliyet ile zamandan tasarruf ve verimlilik için: E-Lojistik. BT Haber Dergisi. (2006, Haziran 12–18)
- Budak, F. (2000). *Lojistik mühendisliği ders notları*. Ankara: Kara Harp Okulu Basımevi.
- Demir, V. (2003). *Lojistik yönetim sisteminde fiziksel tedarik ve dağıtım alt sistem maliyetlerinin hesaplanması ve bir öneri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Delfmann, W., Dangelmaier, W., Günthner, W., Klaus, P., Overmeyer, L., Rothengatter, W., Weber, J., Zentes, J. (2010). Towards a science of logistics: cornerstones of a framework of understanding of logistics as an academic discipline, *Logistics Research*, 2, 57-63.
- Dumanoğlu, S. (2005). Lojistik maliyetler ve etkili bir raporlama tekniğine uygun olarak lojistik maliyetlerinin izlenmesi, *Muhasebe Öğretim Üyeleri Bilim ve Dayanışma Vakfı Dergisi Dergisi*, 7, 145-166.
- Erenel, A. (2012). Askeri lojistik nedir?. 3 Haziran 2016’da indirildi. <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=9351>
- Gökçen, G. (2003). Lojistik maliyetler. *Muhasebe Öğretim Üyeleri Bilim ve Dayanışma Vakfı Dergisi*, 5, 63-74.
- Hacırüstemoğlu, R. & Şakrak, M. (2002). *Maliyet muhasebesinde güncel yaklaşımlar*. İstanbul: Türkmen Kitabevi.
- Logistics World. (tarihsiz). *What’s logisitcs*. 11.05.2016’da indirildi. <http://www.logisticsworld.com/logistics.htm>
- Milli Eğitim Bakanlığı, MEGEP Ulaştırma Hizmetleri Programı (2011). *Lojistik yönetimi*. Ankara, Yayın No: 840UH0012
- Menon, M. & McGinnis, M. & Ackerman, K.B. (1998). Selection criteria for providers of third-party logistics services. *Journal of Business Logistics*, 19, 121-137.
- Mucuk, İ. (2003). *Modern İşletmecilik*. (14.Baskı). İstanbul: Türkmen Kitabevi,
- Orhan, O. Z. (2003). *Dünyada ve Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2003-39.
- Tek, Ö.B. (1999). *Pazarlama ilkeleri: Global yönetsel yaklaşım: Türkiye uygulamaları*. (8. Baskı) İstanbul: Beta Basım.
- Timur, N. (1988). *Sanayi işletmelerinde lojistik faaliyetlerinin organizasyonu*. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları No:266.
- Torun, İ. (2003). Endüstri toplumunun oluşmasında etkili olan iktisadi ve sina-i faktörler. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4, 181-196.
- Türk Dil Kurumu. Sözlükler. 11.05.2016’da indirildi. <http://www.tdk.org.tr>.

Wikipedia. (Tarihsiz). *Sanayi Devrimi*. 11.05.2016'da indirildi.  
[http://tr.wikipedia.org/wiki/End%C3%BCstri\\_Devrimi#D.C3.BC.C5.9F.C3.BCnse\\_l\\_nedenler](http://tr.wikipedia.org/wiki/End%C3%BCstri_Devrimi#D.C3.BC.C5.9F.C3.BCnse_l_nedenler)

Wilkie, W. L. ve Moore, E. S. (2003). Scholarly research in marketing: Exploring the 4 eras of thought development, *Journal of Public Policy & Marketing*, 22, 116-146.