

T.C.
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANS ANA BİLİM DALI

İNSANİ YARDIM LOJİSTİĞİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

LEYLA CANPOLAT

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Derya ÇEVİK TAŞDEMİR

GAZİANTEP, Nisan 2024

T.C.
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANS ANA BİLİM DALI

Tezin Başlığı: İnsani Yardım Lojistiğinin Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği
Adı ve Soyadı: Leyla CANPOLAT
Tez Savunma Tarihi: 01/04/2024

Dr. Öğr. Üyesi Derya ÇEVİK TAŞDEMİR danışmanlığında hazırlanan bu tez tarafımızca okunmuş, kapsam ve niteliği açısından oybirliği ile bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri:

İmzası

Doç.Dr. Aslı ÖZPOLAT (Jüri Başkanı)

Dr. Öğr. Üyesi Derya ÇEVİK TAŞDEMİR

Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ÖZGÜNER

Bu tezin gerekli şartları sağlayarak yukarıda belirtilen jüri tarafından Yüksek Lisans tezi olarak kabul edildiğini onaylarım.

Doç. Dr. Ferda NAKİPOĞLU ÖZSOY

Enstitü ABD Başkanı

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

Prof. Dr. Mehmet SOĞUKÖMEROĞULLARI

SBE Müdürü

ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI

Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

İmza:

Adı ve Soyadı: Leyla Canpolat

Öğrenci Numarası: 200575111014

Tezin Savunma Tarihi: 01/04/2024

ÖZET

İNSANİ YARDIM LOJİSTİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

CANPOLAT, Leyla

Yüksek Lisans Tezi,

Uluslararası Ticaret Ve Finans Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Derya ÇEVİK TAŞDEMİR

Nisan - 2024, 145 Sayfa

Lojistik sektörü özellikle 1980’li yıllardan sonra ticaretin küreselleşmesi ile birlikte ülkeler ve şirketler çapında önemli hale gelmiştir. Son yıllarda doğal afetler dâhil yaşanan krizler, lojistik sektörünü de etkilemiş ve insani yardım konusunda sektörün başka bir özelliğini ortaya çıkarmıştır. İnsani yardım lojistiğinin ekonomik büyüme ve istihdama katkısı, alanyazındaki çalışmalarda tartışılmıştır. Konunun hem insani yardım boyutuyla hem de ekonomik etkisiyle incelenmesi ise bu çalışmanın motivasyonunu oluşturmaktadır. Çalışmada, sadece insani yardım lojistiği özelinde, Türkiye insani yardım lojistiği ve lojistik performans endeksi (LPI) incelenmiş ve ekonomik büyüme ve istihdam ile olan ilişkisi nicel analiz teknikleri ile analize tabi tutulmuştur. Bu yönüyle hem ekonometrik analiz hem de betimsel analiz teknikleri kullanılmıştır. Ekonometrik analizler Eviews 9 programı ile betimsel analizler ise Excel programı ile gerçekleştirilmiştir. 2007-2022 dönemine ait veri seti kullanılarak, insani yardım lojistiği ile ekonomik büyüme ve istihdam arasındaki ilişki Toda-Yamamoto nedensellik analizi ile irdelenmiştir. Betimsel analiz ise, yine aynı dönemi kapsayan fakat daha sınırlı olan veri seti ile insani yardım lojistiği ve ekonomik büyüme ile istihdam arasındaki ilişkiyi incelemede kullanılmıştır. Elde edilen bulgulara göre, Türkiye özelinde ekonomik büyümeden lojistik sektörüne doğru nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir. Bu ilişki tek yönlü olup, lojistik sektörünün büyümesinde ekonomik kalkınmanın etkisi olduğu şeklinde dile getirilebilir. Betimsel analiz bulgularına göre ise, insani yardım lojistiği ile ekonomik büyüme ve istihdam arasında bir ilişkiye rastlanılmamıştır. Gelecekteki araştırmacılara, daha geniş veri setleri kullanarak hem lojistik sektörünün hem de insani yardım lojistiğinin bölgesel bazda incelenmesi önerilebilir. Son olarak alanyazında insani yardım lojistiğine ilişkin çalışmaların sınırlı sayıda çalışmalara katkı sunması beklenmektedir.

Anahtar sözcükler: Lojistik Performans Endeksi (LPI), İnsani Yardım Lojistiği, Ekonomik Büyüme, İstihdam, Sosyal Politika.

ABSTRACT**EVALUATION OF HUMANITARIAN AID LOGISTICS: THE CASE OF
TURKEY**

CANPOLAT, Leyla

MA. Thesis,

Department of International Trade and Finance

Supervisor: Assist. Prof. Derya ÇEVİK TAŞDEMİR

April - 2024, 145 Pages

The logistics sector has become important across countries and companies, especially with the globalization of trade after the 1980s. In recent years, crises including natural disasters have affected the sector and revealed another aspect of it with regard to the humanitarian aid, whose contribution to economic growth and employment has been discussed in the literature. The motivation of this study is to examine the issue with both its humanitarian dimension and economic impact. Accordingly, Turkey's humanitarian aid logistics and logistics performance index (LPI) are analyzed with a focus on humanitarian aid logistics, alongwith their relation with economic growth and employment with quantitative analysis techniques. In this respect, both econometric and descriptive analysis techniques are applied. Econometric analyses were conducted via Eviews 9 tool and descriptive analyses via Excel software. Using the 2007-2022 period data set, the relation between humanitarian logistics and economic growth and employment is tested by Toda-Yamamoto causality analysis. The descriptive analysis is operated regarding the link between humanitarian logistics and economic growth and employment, with a more limited data set covering same period. According to the findings, there is an unidirectional causality link between the economic growth and the development of logistics sector in Turkey. The descriptive analysis establishes no correlation between humanitarian aid logistics and economic growth and employment. Furthermore, it may be suggested to future researchers to examine both the logistics sector and humanitarian aid logistics on a regional basis and with larger data sets. Finally, this research aims to contribute to the limited number of studies on humanitarian aid logistics in the literature.

Keywords: Logistics Performance Index (LPI), Humanitarian Aid Logistics, Economic Growth, Employment, Social Policy.

ÖN SÖZ

Bu tez çalışmasında Lojistik ve insani yardım lojistiğinin bir değerlendirilmesi olarak da Türkiye incelenmek istenmiştir. Öncelikle bu çalışmada fikir beyanımı göz önünde bulundurarak bana destek ve yardımcı olan danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Derya ÇEVİK TAŞDEMİR'e ve değerli bölüm hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Tez çalışma sürecinde ve her zaman yanımda olan, eğitim hayatım boyunca da maddi ve manevi desteğini esirgemeyen Babam Av. Turan CANPOLAT'a, Annem Levin CANPOLAT'a ve kardeşlerim Gülüzar, Muhammed, Bekir Enes'e de teşekkürlerimi borç bilirim. Tüm zorluklarda yanımda olan dayım Halil KARAKAŞ'a, yol arkadaşım Tarık ADİŞ'e ve arkadaşlarıma da sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

NİSAN, 2024

LEYLA CANPOLAT

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	i
ABSTRACT	iii
ÖN SÖZ	iii
İÇİNDEKİLER.....	ivv
TABLolar LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
KISALTMALAR	x

GİRİŞ

A. Araştırmanın Konusu ve Problemi	3
B. Araştırmanın Amacı ve Önemi	3
C. Araştırmanın Yöntemi	4
D. Hipotezler	4

I. BÖLÜM

LOJİSTİK

1.1. Lojistik Kavramı	5
1.2. Lojistiğin Tarihsel Süreçte Gelişimi	6
1.3. Lojistiğin Kolları	7
1.3.1. Taşımacılık	8
1.3.1.1. Karayolu taşımacılığı	9
1.3.1.2. Denizyolu taşımacılığı	10
1.3.1.3. Havayolu taşımacılığı	10
1.3.1.4. Demiryolu taşımacılığı.....	11
1.3.1.5. Kombine taşımacılık	11
1.3.2. Depolama	11
1.3.3. Gümrük	12
1.3.4. Ambalaj	12

1.4. Lojistik Türleri	13
1.4.1. Teslimat Lojistiği	13
1.4.2. Üretim Lojistiği	13
1.4.3. Dağıtım Lojistiği	14
1.5. Tedarik Zincir Yönetiminin Kavramsal Yapısı.....	155
1.5.1. Tedarik Zincirinin Literatürdeki Yeri ve Kapsamı	177
1.5.2. Tedarik Zincir Yönetimindeki Amaç	199
1.5.3. Tedarik Zincir Yönetiminin Önemi ve Faydaları.....	19
1.5.4. Tedarik Zincirini Etkileyen Unsurlar	21
1.5.4.1. Rekabet	222
1.5.4.2. Küreselleşme	22
1.5.4.3. Çevresel faktörler	23
1.5.4.4. Teknoloji	24
1.6. Dünyada Lojistik	24
1.6.1. Dünyada Lojistiğin Gelişimi	24
1.6.2. Lojistik Sektörüne Etki Eden Etmenler	255
1.6.2.1. Küreselleşme	25
1.6.2.2. Yeni ticaret anlayışı.....	25
1.6.2.3. Yeni rekabet anlayışı.....	26
1.6.2.4. Teknolojik gelişmeler	277
1.7. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi	27
1.8. Lojistik Olarak Türkiye’nin Coğrafi Konumu	29

II. BÖLÜM

İNSANİ YARDIM KAVRAMI VE İNSANİ KRİZLER

2.1. İnsani Yardımın Tarihçesi	344
2.1.1. Uluslararası Kızılhaç Komitesi’ nin Kuruluşuna Kadar İnsani Yardım	34
2.1.2. Uluslararası Kızılhaç Komitesi’ nin Kkuruluşundan 1. Dünya Savaşı’na Kadar İnsani Yardım	35
2.1.3. 1. Dünya Savaşı’ndan 20. Yüzyıl Sonuna Kadar İnsani Yardım	36
2.1.4. Günümüzde İnsani Yardım.....	39
2.2. İnsani Yardımın Temel İlkeleri	42
2.2.1. İnsanilik İlkesi	43
2.2.2. Yansızlık İlkesi	43
2.2.3. Tarafsızlık İlkesi.....	44

2.2.4. Bağımsızlık İlkesi.....	45
2.3. İnsani Yardım Harekâtı.....	45
2.3.1. İnsani Yardım Harekâtının Tarihi	47
2.3.2. İnsani Yardım Harekâtı ve Lojistik İlişkisi	48
2.3.3. İnsani Yardım Harekâtı Türleri	52
2.4. İnsani Yardım Malzemeleri, Ekipmanları ve Çalışanları	53
2.4.1. İnsani Yardım Malzemeleri ve Ekipmanları ve Korunması	54
2.4.2. İnsani Yardım Çalışanları	54
2.4.3. İnsani Yardım Çalışanlarının Sınırları	55
2.4.4. İnsani Yardım Çalışanlarının Korunması	55
2.4.5. Sağlık Çalışanları	57
2.5. İnsani Yardım Lojistiği Kavramı	58
2.5.1. İnsani Yardım Lojistiğinde Karşılaşılan Zorluklar	60
2.5.2. İnsani Yardım Lojistiği ve Ticari Lojistiğin Karşılaştırılması	64
2.5.3. İnsani Yardım Lojistiğinde Gerekli Eşya ve Ekipmanlar	65
2.5.4. İnsani Yardım Lojistiğinde Temel Faaliyetler	66
2.5.5. İnsani Yardım Lojistiğinin Aşamaları.....	66
2.5.6. İnsani Yardım Lojistiği Paydaşları.....	68
2.5.7. Sivil Toplum Kuruluşları ve İnsani Yardım	69
2.5.8. İnsani Yardım Lojistik Sistemlerinin Koordinasyonu	70
2.5.9. İnsani Yardım Lojistiğinin Önemi	71
2.5.10. İnsani Yardım Lojistiğinin Ticari Lojistikten Farkı.....	72
2.6. İnsani Yardım Lojistiğinin Beceri Kriterleri	73
2.6.1. Genel Yönetim.....	74
2.6.2. Fonksiyonellik	75
2.6.3. Kişilerarası Özellikler	75
2.6.4. İnsani Yardım İçerikli Beceriler.....	76
2.7. Literatür Taraması	77

III. BÖLÜM

İNSANİ YARDIM VE TÜRKİYE ÖRNEKLERİ

3.1. Araştırmanın Yöntemi	86
3.2. Araştırmanın Veri Seti ve Özellikleri	88
3.3. Birim Kök Testleri	90
3.3.1. Genişletilmiş Dickey-Fuller Birim Kök Testi	90

3.3.2. Phillips-Perron Birim Kök Testi.....	93
3.4. Toda-Yamamoto Nedensellik Testi	95
3.5. Bulgular	96
3.5.1. Ekonometrik Analize Ait Bulgular	96
3.5.1.1. ADF ve PP Birim Kök Testi Bulguları	96
3.5.1.2. Toda-Yamamoto Nedensellik Testi Bulguları.....	100
3.5.2. Betimsel Analize Ait Bulgular	103

SONUÇ VE ÖNERİLER

KAYNAKLAR.....	114
ÖZGEÇMİŞ	131



TABLOLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. Tedarikçi ile yapılacak olan bir anlaşmada dikkat edilmesi gereken noktalar	23
Tablo 2. İnsani yardım program çeşitliliği	33
Tablo 3. Afet yardımı ve kalkınma yardımı	33
Tablo 4. İnsani yardım lojistiği karakteristik özelliği	51
Tablo 5. İnsani lojistik	65
Tablo 6. Veri setine ait tanımlayıcı bilgiler-1	88
Tablo 7. Veri setine ait tanımlayıcı bilgiler-2	89
Tablo 8. ADF birim kök testi sonuçları	97
Tablo 9. PP birim kök testi sonuçları	99
Tablo 10. Lojistik sektörü-ekonomik büyüme modeline ait VAR bulguları	100
Tablo 11. Lojistik sektörü-istihdam modeline ait VAR bulguları	101
Tablo 12. TY nedensellik test sonuçları	102

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1. Lojistiğin faaliyet gösterdiği temel alanlar	8
Şekil 2. Tedarik zincir yönetiminin kavramsal yapısı	16
Şekil 3. Tedarik zincirinde talep ve ürünlerin akışı	17
Şekil 4. Tedarik zincir yönetimi evi.....	18
Şekil 5. Tedarik zincir yönetiminin işletme bünyesine etkileri.....	20
Şekil 6. Bir işletmenin tedarik zincir ağı	21
Şekil 7. Talep süresine göre alınmış olan yardım miktarı	41
Şekil 8. 2008 ve 2017 yılları arasında yardım talebi ve karşılanan miktarı	42
Şekil 9. İnsani yardım lojistiği genel çerçeve.....	49
Şekil 10. İnsani yardım tedarik ağı.....	51
Şekil 11. İnsani yardım lojistiğinde tedarik zinciri	59
Şekil 12. İnsani yardım lojistiği karışıklıkları	61
Şekil 13. İnsani yardım yaşam döngüsü	67
Şekil 14. İnsani lojistiği paydaşları	69
Şekil 15. LPI endeksi değerleri	104
Şekil 16. İnsani yardım lojistiği performansı-Türkiye 2018	104
Şekil 17. Türkiye LPI endeks-ekonomik büyüme karşılaştırması	105
Şekil 18. Türkiye LPI endeks-istihdam karşılaştırması	106

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADF	: Genişletilmiş Dickey-Fuller
AFAD	: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
AIC	: Akaike Bilgi Kriteri
BM	: Birleşmiş Milletler
CHS	: Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi
DRC	: Afet Yardım Koordinasyon Teşkilatı
ECR	: Efficient Consumer Response
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
GPW	: Küresel Konumlama Sistemi
ICRC	: Uluslararası Kızılhaç Komitesi
IFRC	: International Federation of Red Cross
İYL	: İnsani Yardım Lojistiği
LPI	: Lojistik Performans Endeksi
OCHA	: Birleşmiş Milletler İnsani Yardım Koordinasyon Ofisi
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
PP	: Phillips-Perron
QR	: Quick Response
s.	: Sayfa
SIC	: Schwarz Bilgi Kriteri
STK	: Sivil Toplum Kuruluşları
TİKA	: Türkiye İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TY	: Toda-Yamamoto
UNHCR	: Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği
UNICEF	: Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu
UNOCHA	: Birleşmiş Milletler İnsani Yardım Koordinasyon Ofisi
WFP	: Dünya Gıda Programı

VAR	: Vektör Otoregresyon
vd.	: Ve Diğerleri
YEM	: Yapısal Eşitlik Modeli
%	: Yüzde



GİRİŞ

İnsani yardım, doğal afetler, çatışmalar, salgın hastalıklar gibi acil durumlar veya uzun vadeli kalkınma projeleri kapsamında toplumların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yürütülen kritik bir faaliyettir. Bu faaliyetin etkin bir şekilde yürütülmesi, acil durumlarda yaşam kurtarmaktan, uzun vadeli sürdürülebilir kalkınma projelerine destek sağlamaya kadar geniş bir yelpazede insanların hayatlarını iyileştirebilir.

İnsani yardım operasyonlarının başarısı, lojistik yönetimi açısından kritik öneme sahiptir. Lojistik, yardım malzemelerinin tedarikinden depolanmasına, dağıtımından sahaya ulaştırılmasına kadar tüm süreçleri içerir. Bu nedenle, insani yardım lojistiğinin değerlendirilmesi, operasyonların etkinliği ve etkililiği açısından hayati öneme sahiptir (Balcık ve Beamon, 2008, s. 102).

Afetlerin Epidemiyolojisi Araştırma Merkezi (EM-DAT) kayıtlarına göre son 10 yılda 8.486 doğal afet kaydedilmiştir. EM-DAT bu olaylardan 3,579.9 milyar dolar ekonomik zarar, 2,489,470 can kaybı ve 5,634 milyon etkilenen insan olduğunu tahmin etmektedir (Wirtz vd., 2014, s. 138). Türkiye açısından durum değerlendirildiğinde, son Kahramanmaraş depremlerinde 50 binin üzerinde can kaybının yaşandığı, 15 milyondan fazla insanın etkilendiği ve 103 milyar dolar ekonomik etkileri olduğu belirtilmektedir (Özer, 2023, s. 136). Bu istatistikler, afetlerin insanlık üzerindeki etkisini azaltmak için stratejiler geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir. İnsani yardım lojistik yönetimi faaliyetleri doğrudan afet bölgelerindeki mağdurlara ve yaralılara yardım etmeye odaklanmaktadır. Bir başka deyişle, ilk amacı afet sırasında ve sonrasında insanların hayatlarını kurtarmak ve ölüm oranını azaltmaktır. Uluslararası insani yardım kuruluşları, hükümetler, yerel ve bölgesel yardım kuruluşları ve özel sektör şirketlerinin her biri farklı ilgi alanlarına, görevlere, kapasiteye ve lojistik uzmanlığa sahip olabilir. Tüm insani yardım aktörleri, kaynak yetersizliği nedeniyle bir afete etkili bir şekilde müdahale edebilmek için

performanslarını geliştirmelidir (Özer, 2023, s. 138). Bu nedenle, sivil toplum kuruluşları (STK) arasında insani yardıma hazırlık ve müdahale kabiliyetinin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. STK tedarik zincirleri genellikle afetlerle ilgilenir ve literatürün çoğunluğu sadece analitik modellerle ilgilenir.

Bununla birlikte afetlerin beşeri sermaye ve ekonomik olarak ülkeye ve bölgeye etkileri olmaktadır. Nitelikli işgücü kayıplarının yaşanması ve ekonomik olarak üretimin aksaması, ülkenin ekonomik ve siyasi anlamda krize girmesine neden olabilmektedir. 1999 depreminden sonra Marmara bölgesinde yaşanan durum bunun açıklayıcısıdır. Yakın zamanda Kahramanmaraş'ta gerçekleşen deprem sonrasında da can kayıplarının yanında ülkenin beşeri ve ekonomik kaynaklarının da zarar gördüğü dile getirilebilir (Gökçe, Özden ve Demir, 2008). Bu nedenle afetlerin sonuçları sadece can kayıpları şeklinde dile getirilmemeli, uzun vadede etkileri düşünölmelidir.

Bu yönüyle, insani yardım lojistiğı ve lojistik faaliyetlerin, ülke ekonomik ve beşeri sermaye yapısına etkisini belirleme adına araştırmaların gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Selçuk ve Yeldan, 2001, s. 2). Bu amaca uygun olarak, bu çalışmada da Türkiye'deki insani yardım lojistiğı incelenmiş olup, bunun ekonomik ve beşeri sermayeye etkisi araştırılmıştır.

Çalışanın ilk bölümü, lojistik kavramının açıklanmasını kapsamaktadır. Bu bölümde, lojistiğın tarihsel süreci ve kolları açıklanmış, lojistik türleri ve tedarik zinciri kavramları incelenmiştir. Ayrıca dünyada ve Türkiye'de lojistik sektörünün incelenmesi de gerçekleştirilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde insani yardım kavramı ve insani yardım lojistiğı kavramı açıklanmaya çalışılmıştır. İnsani yardımın temel ilkeleri, insani yardım hareketleri, insani yardım malzeme ve ekipmanları açıklanmış olup, insani yardım lojistiğı, karşılaşılan zorluklar, insani yardım lojistiğinde gerekli malzeme ve ekipmanlar aktarılmıştır. Bununla birlikte insani yardım lojistiğindeki beceri kriterleri de açıklanmıştır. Bölümün sonunda ise insani yardım lojistiğı ile ilgili çalışmalar incelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde ise, insani yardım lojistiğı ve lojistik faaliyetlerin ekonomik etkilerini ölçme adına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla ile beşeri sermaye ile ölçme adına ise istihdam oranı ile olan ilişkisi incelenmiştir. Bu bölümde,

nicel analiz tekniklerinden hem ekonometrik analiz hem de betimsel analiz gerçekleştirilmiş ve bulgular sunulmuştur.

A. Araştırmanın Konusu ve Problemi

Günümüzde, doğal afetler, çatışmalar ve insani krizler gibi acil durumlar giderek artmaktadır. Bu durum, insani yardım lojistiğinin önemini ve etkinliğini vurgulamaktadır. Lojistik, insani yardımın hızlı ve etkili bir şekilde ulaştırılmasında kritik bir rol oynamaktadır. Türkiye, son yıllarda insani yardım alanında uluslararası arenada önemli bir aktör haline gelmiştir. Özellikle son dönemlerde doğal afetler ile birlikte Türkiye'nin insani yardım lojistiği alanında çalışmalar büyük önem arz etmektedir. Bu araştırmanın konusu, Türkiye'nin insani yardım lojistiği performansının değerlendirilmesidir. Çalışmanın temel problemi, Türkiye'nin insani yardım lojistiği süreçlerindeki güçlü yönlerinin ve gelişim alanlarının belirlenmesidir.

B. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu çalışmanın temel amacı, insani yardım lojistiğini derinlemesine anlamak ve bu alandaki ilişkileri ortaya koymaktır. Özellikle, ekonomik büyüme ve istihdam gibi kritik faktörlerle insani yardım lojistiği arasındaki ilişkileri analiz etmek bu çalışmanın odak noktasıdır. Analizlerimiz sonucunda elde edilen bulgulara dayanarak, bu alanda öneriler geliştirmek ve stratejiler belirlemek çalışmaların amaçları arasındadır. Bu öneriler, insani yardım lojistiğinin etkinliğini artırmak ve bu alanda daha etkili bir performans sergilemek için uygulanabilir çözümler sunmaktadır.

Bu çalışmanın önemi, Türkiye'nin insani yardım lojistiği alanındaki rolünün ve etkinliğinin net bir şekilde anlaşılmasına katkı sağlamasıdır. Türkiye'nin insani yardım lojistiği süreçlerindeki güçlü yönlerinin ve gelişim alanlarının belirlenmesi, uluslararası toplumun insani krizlere yanıt verme kapasitesini artırabilir. Ayrıca, Türkiye'nin insani yardım lojistiği alanında karşılaştığı zorluklara çözüm bulunması, daha etkili ve hızlı bir insani yardım lojistiği sisteminin oluşturulmasına katkı sağlayabilir. Bu nedenle, Türkiye'nin insani yardım lojistiği performansının değerlendirilmesi ve iyileştirilmesi, hem ulusal hem de uluslararası düzeyde önemlidir.

Çalışma, Türkiye'nin insani yardım lojistiği performansını iyileştirmeye yönelik politika önerileri sunarak, hem Türkiye'nin hem de uluslararası toplumun insani yardım operasyonlarını daha etkili hale getirmesine katkı sağlayacaktır.

İnsani yardım lojistiği performansının değerlendirilmesi için kullanılabilecek metodolojik yaklaşımlar ve ölçüm araçları konusunda alanyazında çalışan araştırmacılar için de katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bu da benzer çalışmaların yapılmasına ve alanın daha da ilerlemesine olanak tanıyacaktır. Bu çalışma, akademik araştırmacılara, politika yapıcılara ve insani yardım alanında faaliyet gösteren kuruluşlara değerli bilgiler sunarak, gelecekteki insani yardım operasyonlarının daha etkili bir şekilde yönetilmesine katkıda bulunacaktır.

C. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma, nicel metodoloji tekniklerinden ekonometrik analiz ve betimsel analiz teknikleri kullanılmıştır. Öncelikle araştırmanın amacı kapsamında belirlenen modeller, zaman serisine ait ekonometrik analizlerle incelenmiştir. Araştırmaya ait veri seti 1998Q1-2022Q4 yılları arasında çeyreklik verilerden oluşmaktadır. Bu doğrultuda toplamda 100 gözlem değeri bulunmaktadır. Araştırmada kullanılan değişkenler, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) veri tabanından elde edilmiştir.

D. Araştırmanın Hipotezleri

Bu çalışma, Türkiye'nin insani yardım lojistiği performansını değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda, aşağıdaki hipotezler üzerinde durulmuştur:

H1: Türkiye'deki insani yardım lojistiğinden ekonomik büyümeye tek yönlü bir nedensellik ilişkisi vardır.

H2: Türkiye'deki insani yardım lojistiğinden istihdam düzeyine tek yönlü bir nedensellik ilişkisi vardır.

I. BÖLÜM

LOJİSTİK

Bu bölüm içerisinde, lojistik kavramı incelenmiştir. Lojistiğin tarihsel süreçteki gelişimi, taşımacılık, depolama, gümrük ve ambalaj şeklinde bulunan lojistiğin kolları ile lojistik türleri açıklanmıştır. Türkiye’de ve dünyada lojistiğin gelişimi, lojistik açısından Türkiye’nin coğrafi konumu ve önemi anlatılmıştır. Bununla birlikte son yıllarda lojistiğin dönüşümü ile birlikte ön plana çıkan tedarik zincirleri hakkında bilgilendirmeler mevcuttur. Tedarik zincirinin önemi, amacı ve faydaları ile tedarik zincirini etkileyen unsurlar incelenmiştir.

1.1. Lojistik Kavramı

“Lojistik” kelimesi Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre hala geri hizmet olarak tanımlansa da bilgi çağında benimsenen malzemelerin nakliyesi ve nakliyesi ile ilgili büyük ölçüde pazarlama karmasında benzersiz bir yer tutmayı başarmıştır. Lojistik, mal ve hizmetlerin üretiminden başlayarak, tedarik zinciri boyunca taşınması, depolanması ve dağıtılmasını içeren bir süreçtir. Bu süreç, üreticiden tüketiciye kadar olan lojistik ağın etkin bir şekilde yönetilmesini ve koordinasyonunu sağlar (Karaçay, 2005). Lojistik, birçok farklı faaliyeti içerir ve işletmelerin rekabet avantajı elde etmelerine yardımcı olur. Lojistik, tedarik zincirinin bir parçası olarak değerlendirilebilir. Tedarik zinciri, ham madde temininden başlayarak üretim, dağıtım ve son kullanıcıya kadar olan süreçleri içerir. Lojistik, bu süreçlerin etkin bir şekilde yönetilmesini ve birbiriyle bağlantılı olarak çalışmasını sağlar (Göncü, 2010, s. 2).

Lojistik terimi eski Yunanca kökenlidir ve hesaplama bilimi anlamına gelmektedir. Eski Yunanlılar “lojistik” kelimesini askeri gereksinimleri hesaplamada uzman olan subaylara atfettikleri için, terim iş dünyası veya akademiden değil askeri çevreden gelmektedir. Bir bilim olarak, lojistik üzerine ilk kitap Fransız ordusunda ve

ardından Rus ordusunda yazılmıştır. General olan Antoine-Henri Jomini tarafından Napolyon savaşı sanatı hakkında kaleme alınmıştır. Jomini lojistiği, orduları hareket ettirmenin pratik sanatı olarak tanımladı ve kuvvetlerin hareketi ve kuvvetlerin korunumu ile bağlantılı tüm işlevleri; planlama, yürütme, erzak, kamp kurma, köprü ve yol inşa etme ve hatta savaş alanından manevra yapma ile ilgili devriye ve keşifleri bile içerdiğini belirtmiştir (Ayvazoğlu, 2021, s. 10).

İkinci Dünya Savaşı sırasında birçok lojistik sistem geliştirildi ve o zamandan beri birkaç yeni ve gelişmiş askeri lojistik yöntemi ivme kazanmıştır. Yavaş yavaş, lojistik bir sanat ve bir bilim olarak gelişmektedir (Farahani ve Rezapour, 2011, s. 4).

1.2. Lojistiğin Tarihsel Süreçte Gelişimi

Lojistik, tarihsel süreçte önemli bir gelişme gösteren bir alan olmuştur. İnsanlık tarihindeki ticaret, mal ve hizmetlerin hareketini gerektirmiştir ve bu da lojistik faaliyetlerin doğmasına yol açmıştır (Pınar, 2019, s. 4).

Lojistik kavramı, ticaretin başlamasıyla birlikte ortaya çıkmıştır. Eski Mısırlılar, Romalılar, Persler ve diğer antik uygarlıklar, mal ve hizmetlerin taşınması ve depolanması için ilk lojistik yöntemleri kullanmışlardır. Örneğin, büyük imparatorluklar, ticaret yollarını inşa etmiş ve bu yollar üzerinde karakollar kurarak güvenliği sağlamışlardır (Kır, 2016, s. 18-19).

Orta Çağ'da, Avrupa'da ticaret faaliyetleri sınırlıydı ve lojistik uygulamaları daha basit düzeydeydi. Şövalyeler ve tüccarlar, mallarını kervanlarla taşıyarak ve kalelerde veya manastırlarda depolayarak güvende tutmaya çalışmışlardır. Bu dönemde deniz ticareti de gelişmeye başlamıştır ve Venedik, Ceneviz ve diğer liman şehirleri önemli lojistik merkezler haline gelmiştir. 18. ve 19. yüzyıllarda Sanayi Devrimi, lojistik alanında büyük bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönemde üretimde büyük ölçekli değişimler yaşandı ve fabrikaların sayısı artmıştır (Erkan, 2014).

Lojistik, demiryolları ve buharlı gemiler gibi yeni taşıma teknolojilerinin gelişimiyle birlikte daha karmaşık bir hal almıştır. Lojistik, hammadde tedarikini, üretimi ve nihai ürünlerin dağıtımını içeren bir süreç olarak daha da önem kazanmıştır. 20. yüzyılda lojistik alanı, dünya genelinde daha da gelişmiştir. Otomobillerin yaygınlaşması, kamyon taşımacılığının artması ve hava taşımacılığının büyümesi gibi

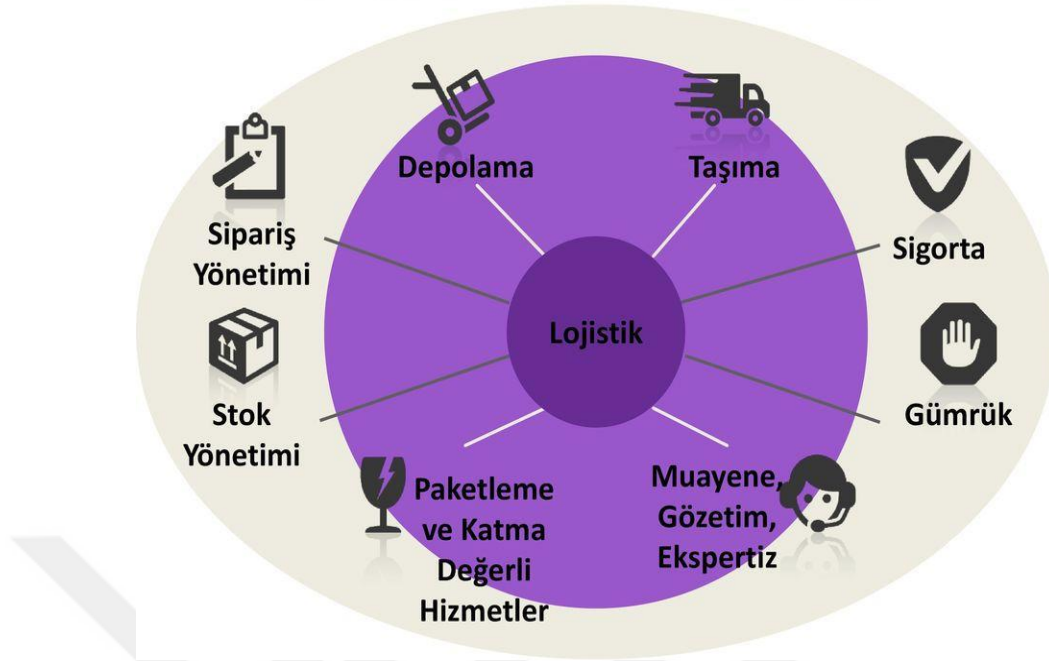
faktörler lojistik faaliyetlerin hızlanmasına katkıda bulunmuştur. İkinci Dünya Savaşı sırasında ise askeri lojistik uygulamaları büyük bir önem kazandı ve birçok yenilikçi teknik geliştirilmiştir (Acar ve Gürol, 2013).

Günümüzde lojistik, küreselleşme, teknolojik ilerlemeler ve e-ticaretin yükselişi gibi faktörlerle büyük ölçüde dönüşüm geçirmiştir. Lojistik süreçler daha karmaşık hale gelmiş, bilgi teknolojileri, otomatik tanıma sistemleri ve akıllı lojistik yazılımlar gibi yeniliklerin kullanımı yaygınlaşmıştır. Ayrıca, çevresel sürdürülebilirlik ve enerji verimliliği gibi konular da lojistik sektörünün gündemine girmiştir. Lojistik tarihsel süreçte önemli bir gelişme göstermiş ve günümüzde işletmelerin başarısı için vazgeçilmez bir unsura dönüşmüştür. İleri teknolojilerin ve sürekli değişen iş ihtiyaçlarının etkisiyle lojistik süreçlerin daha da optimize edilmesi ve iyileştirilmesi beklenmektedir (“Doğu Marmara Kalkınma Ajansı”, 2015, s. 4).

1.3. Lojistiğin Kolları

Lojistik; nakliye, depolama, gümrükleme, paketleme, satın alma, müşteri hizmetleri, envanter yönetimi gibi birçok alanı kapsar. Taşıma hizmetleri, lojistik faaliyetlerin en önemli türlerinden biridir. Dar anlamda ulaşım, bir nesnenin, ürünün veya ürünün bir yerden bir yere taşınması, en geniş anlamda ise tüketicilerin, bölgelerin ve merkezlerin ihtiyaçlarını karşılamak için üretilmiş bir ürünün zamanında teslim edilmesidir (Gümüş, 2009).

TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLER



Şekil 1. Lojistiğin faaliyet gösterdiği temel alanlar (Tanyaş, 2005, s. 4)

Lojistik sektörü, Şekil 1'de belirtildiği gibi, depolama, taşımacılık, sigorta, gümrük işlemleri, muayene, gözetim, ekspertiz, paketleme ve katma değerli hizmetlerin yanı sıra stok yönetimi ve sipariş yönetimi gibi ana faaliyet alanlarında faaliyet göstermektedir. Bu ana faaliyet alanları şu alt başlıklarda incelenmiştir:

1.3.1. Taşımacılık

Taşımacılık, gerçek anlamda müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak için üretilen malların ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılmasıdır. Taşıma hizmetleri, malzemelerin üretim yerinden alınarak ihtiyaç duyulan noktaya kadar fiziki olarak taşınmasıdır. Yani tedarikçiden fabrikaya, fabrikadan antrepoya, antrepodan antrepoya ve son olarak antrepodan nihai tüketiciye malın sevkiyatını ve teslimini kapsamaktadır (Çancı ve Güngören, 2013).

Taşıma, lojistiğin en karmaşık kısmıdır ve küresel dünyadaki önemi sürekli artmaktadır. Taşıma iki ayrı bölgede gerçekleştirilir. İç ve dış olarak ikiye ayrılırlar. Ürün taşımının işletmeler için öneminden bahsetmemek mümkün değildir. Üretim

aşamasında sağlanan hammaddelerin transferinden sonra müşteriye güvenli ve hızlı bir şekilde teslim edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle tercih edilen ve faaliyet gösteren lojistik hizmet sağlayıcı firma güvenilir ve hızlı olmalıdır (Gülsün ve Erkayman, 2018).

Lojistik hizmet sağlayıcı tarafından sağlanan hizmet hem ekonomik hem de uygun maliyetli olmalıdır. Lojistik faaliyetlerde belirli bir noktada diğer lojistik bileşenler gerçekleştirilirken, ürünler belirli bir limit dâhilinde taşınmamaktadır. Taşıma maliyetleri, diğer ve en pahalı lojistik operasyonlarla ilişkilidir. Lojistik faaliyetlerin başarısındaki en önemli faktör taşıma maliyetleridir. Taşımacılık ile ilgili dikkate alınması gereken faktörler şunlardır (Çatıkkaş, 2019, s. 8);

- Teslimat maliyeti, alıcı ve satıcıların fabrika, depo, depolarından doğrudan etkilenir.
- Kullanılan ulaşım türü, işletmelerin mali durumunu etkiler.
- Uygulanması kararlaştırılan taşıma şekli ile ürün ambalajından ürün ambalajına kadar tüm çözümlerin seçilmesinde etkilidir.
- Kullanılan taşıma şekli ile birlikte ürünlerin yüklenmesi ve boşaltılmasında, limanlardan taşıma belgelerinde ve zorunlu taşıma belgelerinde, ayrıca tedarik eden lojistik firmasının araç çeşitlerinde etkilidir.

Taşımacılık faaliyetleri de kendi içerisinde beş farklı gruba ayrılmaktadır. Bunlar (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015);

- Karayolu taşımacılığı
- Denizyolu taşımacılığı
- Havayolu taşımacılığı
- Demiryolu taşımacılığı
- Kombine taşımacılığı

Şeklinde olup, aşağıdaki alt başlıklarda açıklanmıştır.

1.3.1.1. Karayolu taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, mal ve hizmetlerin karayolları üzerindeki araçlarla taşınması işlemidir. Bu taşıma yöntemi, ticaretin ve lojistiğin önemli bir parçası olup dünya genelinde yaygın olarak kullanılan bir taşımacılık türüdür. Karayolu taşımacılığı, genellikle kamyon, kamyonet, otobüs, tren vagonları, tankerler ve binek araçlar gibi motorlu araçlarla gerçekleştirilir. Bu araçlar, malzemeleri, ürünleri veya insanları belirli bir kaynaktan hedef noktalara taşımak için kullanılır (Özoğlu ve Demirci, 2021).

Karayolu taşımacılığı, diğer taşıma modlarına göre daha esnek ve hızlı bir seçenek sunar. Karayolu taşımacılığı, ticaretin ve lojistiğin önemli bir parçası olarak işletmelerin ve tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılamada önemli bir role sahiptir. Gelişen teknolojiler ve sürdürülebilirlik odaklı yaklaşımlar, karayolu taşımacılığının etkinliğini ve çevresel performansını artırmayı hedeflemektedir (Aracıoğlu, Ada, Savaşçı, Ventura ve Kazançoğlu, 2005).

1.3.1.2. Denizyolu taşımacılığı

Uzun mesafeli ve ağır yük taşımacılığında en maliyet etkin ve popüler yöntem genellikle denizyolu taşımacılığıdır. Bu tür taşımacılık, iç denizler, nehirler ve göller gibi su yollarını kullanarak gerçekleştirilir. Özellikle uluslararası limanlara sahip ülkeler bu taşıma yöntemini tercih etmektedirler. Bu yöntem genellikle uzun mesafelerdeki taşımacılıkta kullanılır (Saban ve Gülerçin, 2009).

Deniz taşımacılığı, özellikle ağır yüklerin ve zaman kısıtlamalarının önemli olmadığı bölgelerde tercih edilen en ekonomik ulaşım yöntemidir. Bu taşımacılık türü, genellikle su yolları aracılığıyla, örneğin nehirler ve göller gibi doğal su yolları kullanılarak gerçekleştirilir (Tunalı ve Akarçay, 2018).

1.3.1.3. Havayolu taşımacılığı

Hava taşımacılığı, zamanın çok önemli olduğu uzun mesafelerde hafif malları taşımak için en pahalı ve tercih edilen taşıma şeklidir. Malları kısa sürede transfer etmek için kullanılır. Genellikle pahalı ürünleri taşımak için kullanılır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra havacılık alanında, özellikle sivil havacılıkta çok ilerleme kaydedilmiştir. 1925 yılında Türk Hava Kurumu'nun kurulmasıyla Türk havacılığının temelleri atılmıştır (Şimşek, 2021).

Hava taşımacılığı, geçen yüzyılda geliştirilen en son ulaşım şeklidir. Havayolunun önündeki en büyük engel dalgalı ve yükselen petrol fiyatları iken, tüm fiyat artışlarına rağmen dünya genelinde buna ilgi artmaktadır. Hava yolculuğunu kullanırken 3 temel beklenti vardır. Bunlar; güvenli, kullanışlı ve ekonomik uçuş hizmetleridir. Ürünlerin uzun ve kolay mesafelere taşınması, seyahat süresinin önemli olması ve maliyetinin yüksek olması nedeniyle tercih edilen ulaşım aracıdır (Çatıkkaş, 2019, s. 10).

1.3.1.4. Demiryolu taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, mal ve hizmetlerin demiryolu hatları üzerindeki trenlerle taşınması işlemidir. Bu taşıma yöntemi, tarih boyunca ticaret ve lojistik sektöründe önemli bir role sahip olmuştur. Demiryolu taşımacılığı, yüksek kapasite, uzun mesafelerde etkinlik ve çevresel sürdürülebilirlik gibi avantajlarıyla bilinir (Deveci ve Çavuşoğlu, 2013).

Demiryolu taşımacılığı, genellikle büyük vagonlara veya konteynerlere yüklenen malzemelerin demiryolu hatları boyunca taşınması işlemidir. Bu taşımacılık sistemi, uzun mesafelerde ve büyük miktarlarda yük taşıma kapasitesine sahiptir (Yarmalı, 2013, s. 29).

1.3.1.5. Kombine taşımacılık

Kombine taşımacılık, en az iki taşıma modunun kullanıldığı bir taşıma şeklidir. Şöyle bir örnek verilebilir; Amerika'ya gidecek olan malların önce hava yoluyla İtalya'ya sonra da deniz yoluyla naklidir. Bu, bir operasyonda en az iki taşıma modunun kullanıldığı kombine bir araçtır. Bir taşıma şekli seçerken, malzemeyi taşımanın tüm olasılıklarını, zaman ve maliyete öncelik vererek dikkatlice değerlendirmek gerekir (Çatıkkaş, 2019, s. 12).

1.3.2. Depolama

Depo yönetimi, fiziksel depolama, envanter yönetimi, malların alınması gibi unsurları içerir. İki tür olmak üzere depo vardır. Bunlar garantili depolar ve gümrüksüz depolardır. Gümrük işlemleri tamamlandıktan sonra malzemenin belirli bir bölgede tutulmasına gümrüksüz depolama denir. Başka bir ifade, ücretsiz depolama olarak bilinir. Malzemenin gümrük işlemleri tamamlanana kadar belirtilen gümrük alanında

depolanmasına teminatlı depolama denir. Bir malzemeye olan talep, stok miktarını ve malzemenin ömrünü belirler. Bu nedenle depolama, lojistikte önemli bir süreçtir (Pınar, 2019, s. 14).

1.3.3. Gümrük

Lojistiğin en önemli kollarından biri de gümrük işlemleridir. Gümrük, malzemelerin ve ürünlerin uluslararası sınırları geçerken karşılaştığı yasal ve düzenleyici zorunlulukları denetler. Bu bağlamda gümrük, lojistik sürecinin vazgeçilmez bir parçası olarak değerlendirilmelidir (Pınar, 2019, s. 15).

1.3.4. Ambalaj

Ambalaj, ürünleri korumak, taşımak, depolamak ve pazarlamak için kullanılan malzeme veya kaplamanın genel adıdır. İşletmelerin ürünlerini güvenli ve etkili bir şekilde paketlemesini sağlar. Ambalaj, bir ürünün kalitesini ve görsel çekiciliğini artırırken, müşterilere bilgi sağlama ve marka değerini iletmek gibi önemli işlevleri de yerine getirir. Ambalaj, ürünlerin zarar görmesini ve bozulmasını engellemek için koruyucu bir bariyer sağlar (Erdal, 2020).

Darbelere, nem, ışık, sıcaklık değişimleri gibi dış etkenlere karşı ürünü korur. Bu, ürünlerin taşınması ve depolanması sırasında güvenliğini sağlar. Ambalaj, ürünleri taşımak ve depolamak için pratik bir şekilde düzenler. Ürünlerin paketlenmesi ve yığınlara yerleştirilmesi kolaylaşır. Aynı zamanda paletler üzerinde istiflenerek depolama alanını daha verimli bir şekilde kullanmayı sağlar. Ambalaj, ürünler hakkında bilgi sağlar ve tüketiciye önemli detayları ileterek doğru kullanımı ve güvenlik talimatlarını sunar. Ayrıca, ürünün markası, logosu, çekici tasarımı ve etiketler aracılığıyla marka kimliğini ve mesajını iletebilir (Bozkurt, Altay, Koç ve Ertekin, 2023).

Ambalaj, tüketicilerin ürün hakkında bilgi sahibi olmasını sağlayarak satın alma kararlarını etkileyebilir. Ambalaj, bir ürünün rakiplerinden ayrılmasını sağlar. Görsel çekicilik, yenilikçi tasarım ve dikkat çekici renkler, tüketicinin dikkatini çekmeye yardımcı olur. Ambalaj, ürünün satın alma kararında önemli bir etken olabilir ve marka sadakati oluşturabilir. Ambalaj, sürdürülebilirlik ve çevre dostu yaklaşımlar

çerçevesinde de önemlidir. Geri dönüştürülebilir malzemelerin kullanımı, az miktarda ambalaj atığının oluşumu ve çevresel etkilerin azaltılması hedeflenir. Ambalajın çevresel etkilerini azaltmak için inovasyonlar ve yeşil ambalaj çözümleri geliştirilmektedir. Ambalaj, üretimden tüketiciye kadar ürünlerin güvenli ve etkili bir şekilde taşınmasını sağlayan çok yönlü bir süreçtir. İşletmeler, ürünlerinin ambalajını dikkatlice planlayarak, ürünlerini pazarlamak, marka değerini artırmak ve müşteri memnuniyetini sağlamak için ambalajın avantajlarından yararlanabilir (Pınar, 2019, s. 16).

1.4. Lojistik Türleri

Lojistik işletmelerinin en verimli şekilde hizmet verebilmesi için lojistik; Ürünlerin satın alınması, üretilmesi, dağıtılması ve işletilmesinden oluşur. Lojistik faaliyet türleri arasında, teslimat, üretim ve dağıtım lojistiği gibi türler bulunmaktadır.

1.4.1. Teslimat Lojistiği

Teslimat lojistiği, lojistik faaliyet sonunda teslim alınan ürünün üretim sürecinin sonundan tüketici veya kullanıcıya ulaşana kadar olan süreçte ihtiyaç duyulan lojistik destek faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır. Bu süreç araştırma, tasarım ve geliştirmeyi içerir. Tedarik lojistiğinin amacı; Tesis kurulumundan üretime, destek ve envanterden çıkış sürecine kadar kaynakların verimli kullanılmasıyla maliyetlerin düşürülmesidir. Bu verimlilik ve maliyet düşürme ile sistemin verimliliği artarken yaşam maliyeti de düşer (Sezer, 2016, s. 13).

1.4.2. Üretim Lojistiği

Üretim lojistiği, endüstriyel işletmelerde kullanılan bir terimdir. Üretim sürecinde, mal hareketinin ve mallara ilişkin bilgilerin işletme içindeki planlanması, yönetimi ve kontrolünü kapsar. Üretim lojistiği, “ürünlerin üreticiden toplanmasını ve envanter çıkarıldıktan sonra müşterilere dağıtımını sağlayan bir sistemin işleyişine yönelik faaliyetler bütünü” olarak da tanımlanmaktadır (Aytekin, 2018).

Üretim lojistiği, ürünün fabrikalar arasındaki akıştan, paketleme ve dağıtım kanalından tedarik edilmesini sağlayan bir lojistik süreç olarak açıklanmaktadır.

Üretim için kullanılacak malzemeler, hammadde, montaj, yarı montaj ve üretim için gerekli tüm parçalar nakliye kanalları ile tesise teslim edilmelidir. Tüm parçalar gereksiz yere kullanılmamalı, üretime engel olmayacak şekilde depolanmalı ve planlandığı gibi üretim hattına zamanında teslim edilmelidir. Üretilen ürünler doğrudan veya belirli yerlerde depolanarak müşterilere teslim edilmektedir. Satış sonrasında müşteriye sunulan ürünlerin bakımlarının devamı için yedek parça ile yapılandırılan hizmetin bütünlüğü ve diğer detayların kontrol edilmesi gerekmektedir (Karacan ve Kaya, 2011, s. 76-77).

1.4.3. Dağıtım Lojistiği

Üretim sonrası lojistik olarak da adlandırılan dağıtım lojistiği; Amaç, bitmiş ürünü son kullanıcıya göndermektir. Daha geniş anlamda, üretilen malların pazara ve müşterilere ulaşmasını sağlamak için gerekli fonksiyonların planlanması, uygulanması ve kontrolünü içeren bir süreçtir. Bu sürecin önemli bir bölümünü fiziksel dağıtım oluşturmaktadır (Yeşilyurt, 2019).

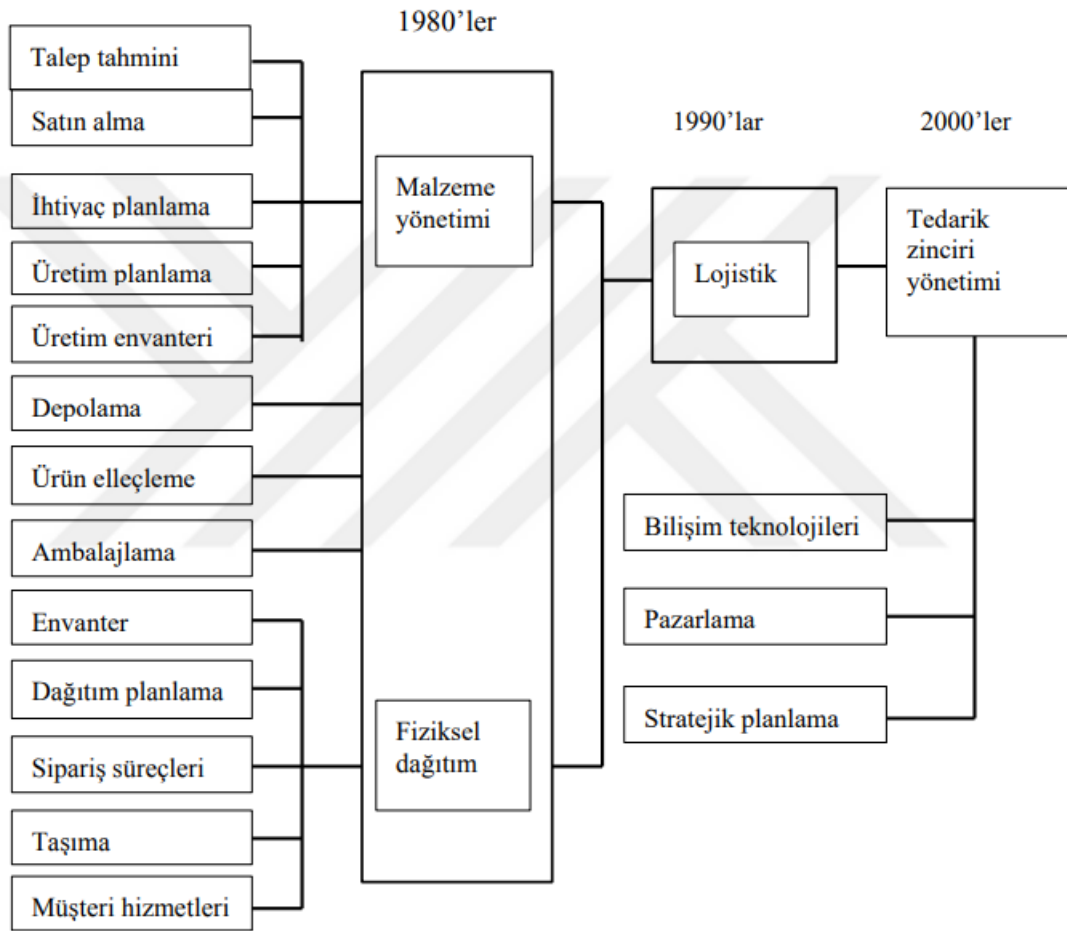
Dağıtım lojistiği, mamullerin işletmeden çıkışıyla başlar ve tedarikçilere veya son kullanıcılara ulaştığında sona erer. Bu, üretilen ürünlerdeki son halka olan alıcılarla yakın bir ilişki sürdürmek açısından lojistiğin önemli bir parçasıdır. Dağıtım lojistiği de tıpkı üretim lojistiği gibi fiziksel akışa ve bilgi akışına sahiptir. Bu süreçte, stok yönetiminden ürünün müşteriye teslimine kadar olan aktiviteyi her iki tarafa da haber vererek ve bu sayede ürünü en uygun şartlarda müşteriye teslim ederek kurtarmak mümkündür. Taraflar arasındaki bilgi alışverişi ile operasyonun tüm aşamaları kontrol altında tutulmaktadır (Peker, Korucuk, Ulutaş, Okatan ve Yaşar, 2016).

Diğer lojistik süreçlerde olduğu gibi, dağıtım lojistiğinde de envanter önemli bir rol oynamaktadır. Üretilen ürünlerin müşterilere teslim edilmeden önce elde tutulması gerekebilir. Üreticiler, pazar talebini karşılamak için ürünleri stokta tutmalıdır. Depolama olarak da adlandırılan bu süreçler ile ürün maliyetleri arasında ters bir ilişki vardır. Diğer bir deyişle, nakliye sistemi pahalı olan firmalar için depolama maliyetleri daha düşüktür (Özgüner, 2019).

1.5. Tedarik Zincir Yönetiminin Kavramsal Yapısı

1950’ler de tedarik zinciri yönetim kavramından daha önce askeri olarak lojistik kavramı ortaya çıkmıştır. 1960’lar da Bowersox isimli araştırmacı, tedarik zinciri yönetiminin temeli olan fiziksel dağıtım kavramını vurgulayan ilk kişi olmuştur. 1970’ler de ise malzeme ihtiyaç planlaması adı verilen kavramının ortaya çıkması sonucunda bu dönem malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım olarak adlandırılmıştır. 1980’ler de küreselleşmenin akımının etkisiyle işletmeler, tedarik zinciri yönetiminin ikinci adımı olarak bilinen lojistiği entegre etmeye başlamıştır (Özdemir, 2004).

1985 yılında tedarik zincirinin ilk öncüsü olarak kabul edilen Quick Response (QR) adı verilen sistem geliştirilmiştir ve daha sonrasında ise perakende sektöründe bu sistemin muadili olan Efficient Consumer Response (ECR) adı verilen sistem gelmiştir. Tedarik zinciri yönetiminin bir yönetim modeli olarak kullanımı, 1990 yılların sonu 2000 yılların başına kadar dayanmaktadır. Tedarik zinciri yönetiminin tarihsel süreçteki gelişiminin şematize edilmiş hali ise Şekil 2’de verilmiştir (Şahin, 2017, s. 20).



Şekil 2. Tedarik zincir yönetiminin kavramsal yapısı (Dalgakıran, 2016, s. 8)

Tedarik zincir yönetimine ilişkin kavramsal yapı incelendiğinde, 1980'li yıllarda sadece, malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım konularının işlendiği görülmektedir (Şekil 2). Bununla birlikte 1990'lı yıllara gelindiğinde, lojistik sektörü olarak daha fazla dile getirilen kavram, 2000'li yıllardan sonra ise bilişim teknolojilerindeki gelişmeler ile birlikte stratejik planlamanın gerçekleştirilmesiyle tedarik zinciri yönetimi kavramı şeklinde dönüşümü gerçekleştirmiştir.

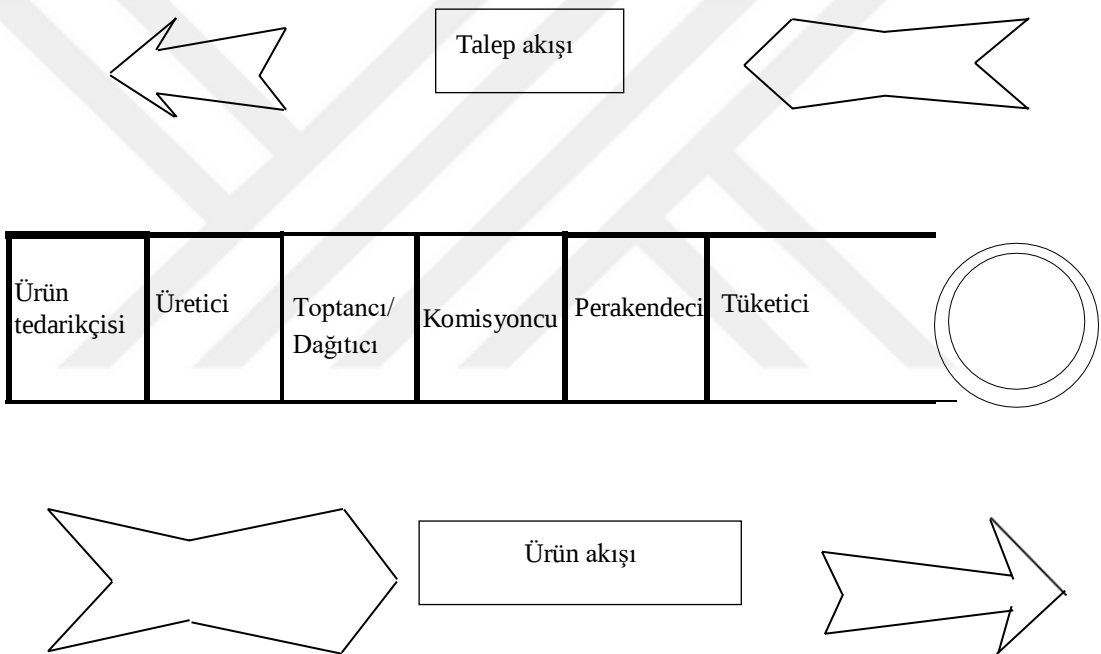
Son dönemlerde tedarik zincirinin yönetilmesi hususunda birbirinden farklı birçok teorik ve uygulamalı çalışmalar yapılmıştır. Yapılan bu çalışmalar sonucunda alanyazında çokça yer bulmaktadır. Bu başlık altında tedarik zinciri yönetiminin alanyazında ki tanımı, kapsamı, amaçları, önemi, faydaları ve süreci hakkında bilgiler verilmiştir.

1.5.1. Tedarik Zincirinin Alanyazındaki Yeri ve Kapsamı

Alanyazındaki tedarik zincirinin yönetimi üzerine yapılmış olan birçok tanımlama mevcuttur. Bu tanımlamalara bakarsak;

Tedarik zinciri yönetimi, tedarikçilerden, üretime oradan da son tüketiciye ulaşana kadar geçen süreci kapsamaktadır. Tedarik zinciri yönetimi, tedarik zincirindeki ürünün ve bilgi akışına imkân sağlayan ağların tümüne denir (Eymen, 2007, s. 21). Bahsi geçen ağın şematize edilmiş hali ise Şekil 3’te verilmiştir.

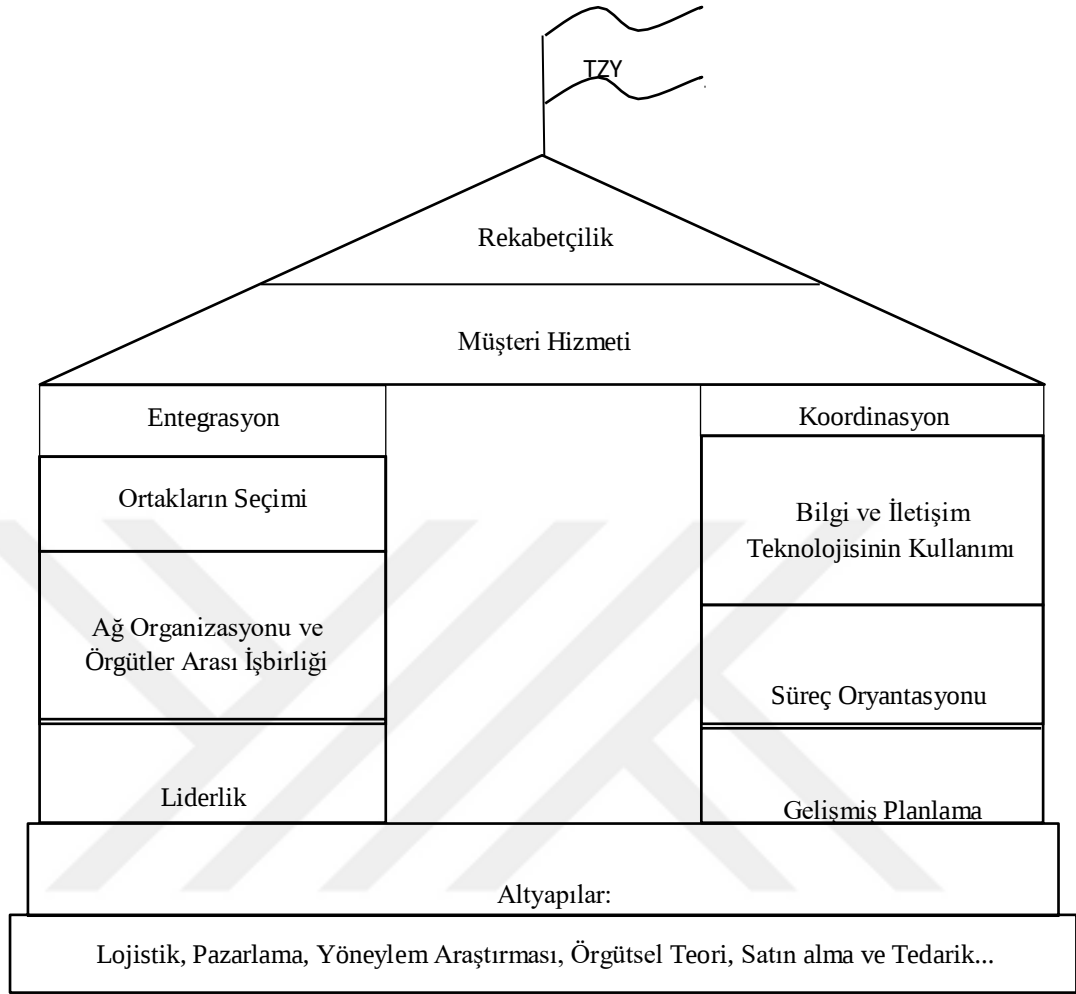
Şekil 3’den de görüleceği üzere talep akışının tüketiciden ürün tedarikçisine doğru olduğu buna karşılık ürün akışının ise ürün tedarikçisinden tüketiciye doğru gerçekleştiği dile getirilebilir.



Şekil 3. Tedarik zincirinde talep ve ürünlerin akışı (Ross, 2008, s. 34)

Bir başka tanımlama ise doğru ürünün, doğru zamanda, doğru yerde ve minimum fiyata son kullanıcıya ulaştırılmasının sağlanması olarak yapılmıştır.

Şekil 4’e göre, tedarik zinciri yönetiminin en üstünde rekabetçilik ve müşteri hizmetlerinin olduğu görülmektedir. Tedarik zincirini oluşturan alt bölümler ise entegrasyon, ortakların seçimi, ağ organizasyonu ve örgütler arası işbirliği, liderlik, koordinasyon, bilgi ve iletişim teknolojisinin kullanımı, süreç oryantasyonu ve gelişmiş planlamadır. Tedarik zinciri yönetiminin altyapısını oluşturan kavramlar ise lojistik, pazarlama, yöneylem araştırması, örgütsel teori ve satınalma ve tedariktir.



Şekil 4. *Tedarik zincir yönetimi evi* (Stadtler, 2005, s. 23)

Alanyazında verilen bu tanımlamalara bakıldığında zaman, tedarik zinciri yönetimi stratejik olarak konumu güçlendiren, işletmenin verimliliğini yüksekte, işletmeler arasında ki iş birliklerinden oluşan ve koordineli bir ağ yapısı olduğu söylenebilir. Bahsi geçen ağ yapısında her bir işletmenin tedarik zinciri ile olan ilişkiler işletmenin stratejik seçimlerini belirlemektedir. Bir işletmenin tedarik zincirine ait stratejisi, işletmenin zincirde bulunan diğer işletmelere olan bağımlılığına ve ilişkilerini yönetmesine bağlı değişiklik göstermektedir (Yıldırım, 2009).

1.5.2. Tedarik Zincir Yönetimindeki Amaç

Tedarik zincirinin başarılı olarak ilerlemesinin en temel ihtiyacı müşteri odaklı hareket etmektir. Bu yönde, işletmeler müşterilerinin taleplerini karşılanması amacı ile üretilen ürünleri ve sundukları hizmetleri müşteri odaklı yürütmeleri gerekmektedir. Ayrıca müşteri memnuniyetini yukarıda tutmaları gerekmektedir. Bahsi geçen bu durumların gerçekleştirilmesi için zincirde bulunan tüm işletmelerin iş birliği halinde çalışmaları gerekmektedir (Öztürk, 2016). Etkin olarak işleyen bir tedarik zincirinin yönetim amaçları şu şekildedir (Özdemir, 2004);

- Ürün, hizmet ve bilgi akışın da süreklilik,
- Stoklama maliyetlerini minimum düzeyde tutmak,
- Kaliteyi sağlamak,
- Güvenilir bir tedarikçi,
- Tedarik edilen hammadde de standardı yakalamak,
- Hammadde maliyetini minimum düzeye indirmek,
- İşletmenin pazarda rekabet gücünü arttırmak,
- İşletmenin organları arasındaki ilişkilerin iyi düzeyde olmasını sağlamak,
- Yönetim giderlerini minimum düzeye indirmek.

Hedeflenen bu amaçlara ulaşabilmek için tedarik zincirinin tüm elemanları arasında üst düzeyde bir bilgi akışına ihtiyaç vardır. Küresel dünyada firmaların iç rekabetinden ziyade işletmelerin tedarik zincirleri arasında bir rekabetten söz edilebilir.

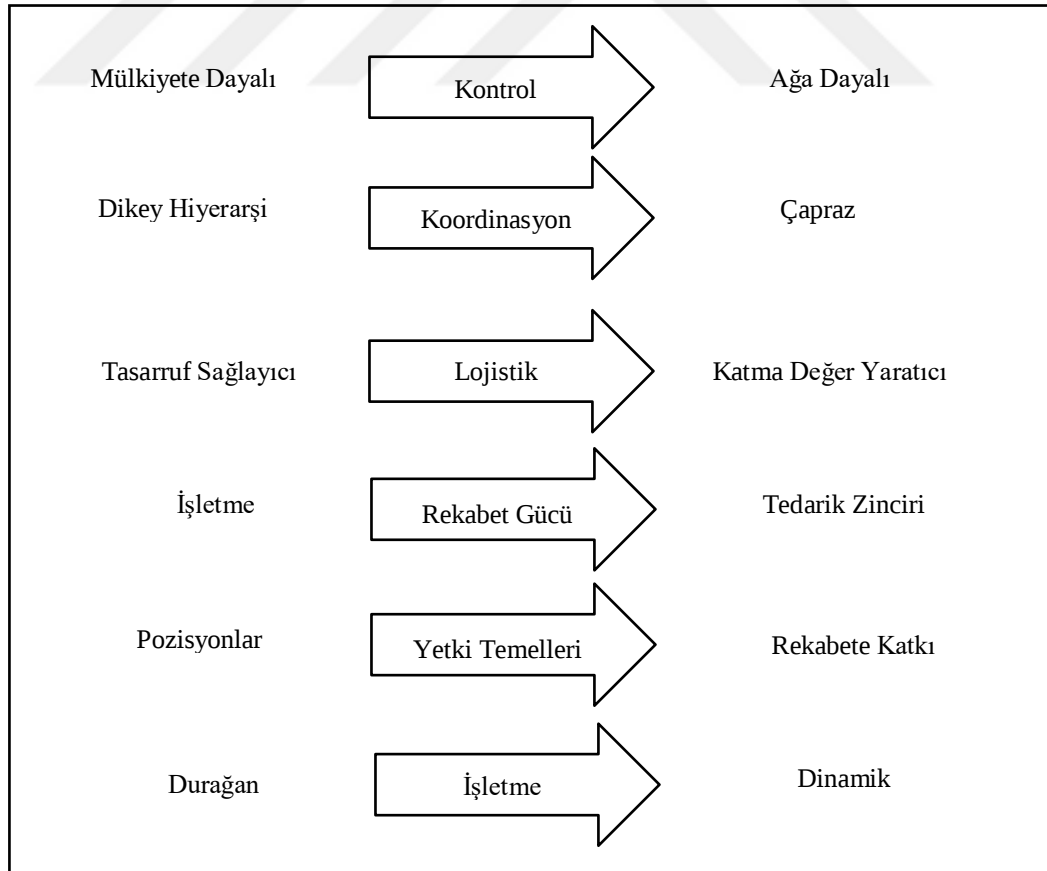
1.5.3. Tedarik Zincir Yönetiminin Önemi ve Faydaları

Tedarik zincir yönetiminin etkin bir şekilde yapılması, işletmelere birçok fayda sağlamaktadır. Bu faydalara bakacak olursak (Eymen, 2007);

- Hammadde temininde garantiler alarak üretimde süreklilik sağlanır.
- Tedarik süresinin kısalmasına bağlı olarak pazarda talep değişikliklerine hızlı cevap verilmesini sağlar.

- Son kullanıcı taleplerine uygunluk en düzeyle olur ve buna bağlı olarak kalitede artış sağlanır.
- Teknoloji sayesinde yenilikler teşvik edilir.
- İşletmenin tüm üretim maliyetleri azalır.
- İşletme bünyesinde bulunan tüm bilgi, malzeme ve para yönetimi mümkün hale gelir.

Etkin bir tedarik zincir yönetimi işletmenin üretim ve pazar faaliyetlerini olumlu yönde etkileyecek olup, son kullanıcıların memnuniyetini arttıracak ve verimliliği en üst düzeye çıkaracak bir destek noktasıdır. Bu sayede giderlerin minimum gelirlerin maksimum olması beraberinde gelecek ve bu durum işletmenin her anlamda büyümesini sağlayacaktır (Özdemir, 2004). Şekil 5'te bir tedarik zincir yönetiminin uygulanması sonucunda işletme bünyesinde meydana gelen değişiklikler gösterilmiştir.

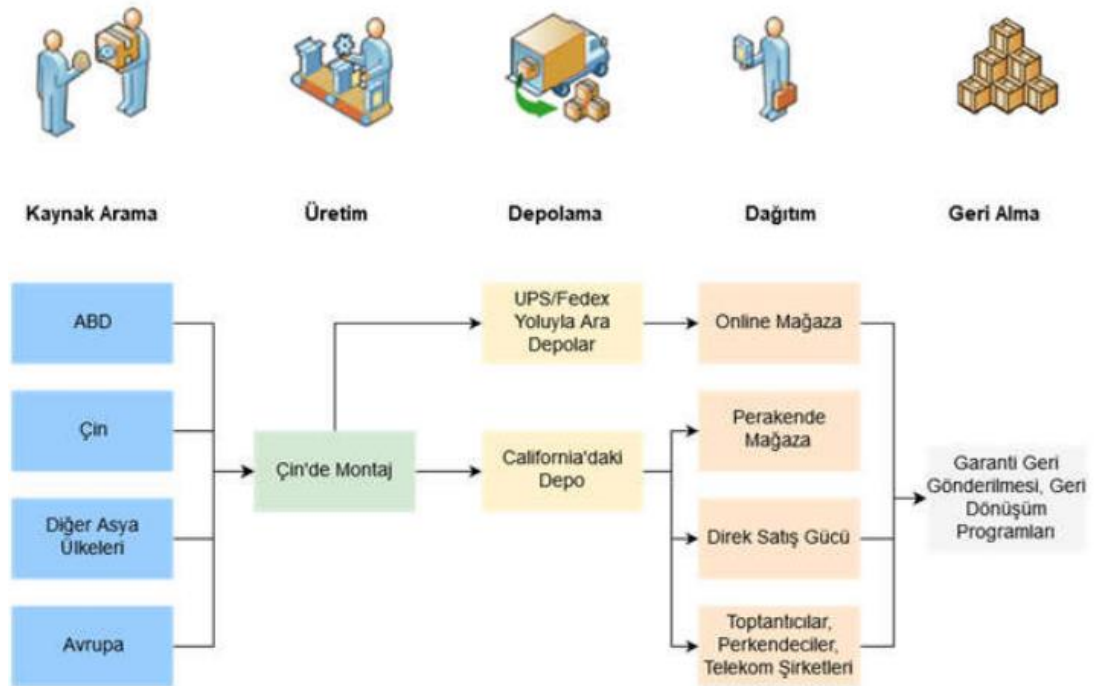


Şekil 5. *Tedarik zincir yönetiminin işletme bünyesine etkileri* (Stadtler, 2005, s. 22)

Tedarik zinciri yönetimi ile birlikte işletmelere sağlanan faydalara bakıldığında (Şekil 5), mülkiyete dayalı olarak gerçekleşen kontrol ağı dayalı olarak gerçekleşmektedir. Hiyerarşinin ise dikey hiyerarşiden, şirketler açısından daha verimli çalışma ile sonuçlanana çapraz hiyerarşi şeklinde dönüşümünü sağlamaktadır. İşletmelerin rekabet gücünün artırılmasına katkısı olan tedarik zinciri yönetiminin, işletmeleri durağan bir yapıdan dinamik bir yapıya evrimleştirdiği dile getirilebilir.

1.5.4. Tedarik Zincirini Etkileyen Unsurlar

Tedarik zincir yönetimi yalnızca bir ürününü veya hizmetin yer değiştirmesi olarak düşünülmemelidir. Bilgi transferi, nakit transferi, beyaz yakalıların değerlendirilmesi gibi birçok etkeni kapsamaktadır. Bu bakış açısı sonucunda tedarik zincirinin tüm süreçleri kapsamaktadır (Öztürk, 2016). Şekil 6’da örnek bir işletmenin tedarik zincir ağının tüm süreci gösterilmektedir.



Şekil 6. Bir işletmenin tedarik zincir ağı (Akben ve Özel, 2017, s. 1453)

Şekil 6'da gösterildiği gibi, işletme çeşitli kaynaklardan elde ettiği hammaddeyi işler ve bu işleme sürecinin sonunda üretim gerçekleştirir. Ardından,

montaj aşaması tamamlandıktan sonra ürünler, nihai tüketicilere ulaşmak üzere mağazalara sevk edilir. İşletmeler hammadde alırken müşteri rolüne, ürünleri ürettikten sonra tedarikçi rolüne geçmektedir. Bir işletmede tedarik zinciri, hammadde üretenler, hammaddenin üretim süresince son ürüne dönüşmesi ve son ürünlerin son kullanıcıya ulaşmasına kadar geçen süreçte ortaya çıkan değerdir. Zincir ağını etkileyen birçok etken bulunmaktadır. Bu etkenler incelenecek olursa (Sağlam, 2020, s. 36).

1.5.4.1. Rekabet

Günümüz şartlarında evrensel piyasalarda ağır rekabet şartları, ürünlerin yaşam sürelerinin kısalması ve teknolojik ilerlemelerin işletmelerin tedarik sürecine ve tedarikçi ile olan ilişkilerine daha fazla dikkat etmesini gerektirmektedir. İşletmeler ayakta kalabilmek adına ve pazar paylarını arttırmak amacıyla üç husus üzerinde durmaktadır (Çivi, 2001).

Nitelik, maliyet ve zaman bu üç husus işletmeler son kullanıcı isteklerini karşılamak amacıyla gerekli bir süreçtir. Bunlara ek olarak günümüzde işletmeler toplam kalitenin yönetilmesi ile tam zamanında üretim gibi kavramları daha sık kullanır olmuşlardır. Bu sebeplerden dolayı da işletmenin tedarikçi seçiminin geçmişten günümüze en önemli olduğu zamanlardır (Şağbaşı ve Bişkek, 2006).

1.5.4.2. Küreselleşme

Bir işletme tedarik zincir yönetim stratejisini belirlerken içinde bulunduğu şartları detaylı olarak işlemeli ve bu düşünce ile karar vermelidir. Günümüzde küresel rekabet şartları altında fazla kaynak altında destekli olma fikri ön plana çıkmaktadır. Ancak günümüzde değişimler hızlı bir şekilde gerçekleştiğinden dolayı öncelikle bir yeniliğin meydana gelir ve sonrasında bir durağan dönem oluşur. Bu durağan dönemde ise işletmelerin maliyet azaltmaya yönelik çalışmaları olmalıdır. Bu maliyet azaltıcı çalışmalar sonucunda tekrardan bir yenilik ortaya çıkacaktır. Küresel ticarete böyle bir anlayışın olması ve lojistik alanının önemi işletmeler arası rekabeti üst seviyelere çıkarmaktadır (Bayar, 2008, s. 26).

1.5.4.3. Çevresel faktörler

Hammadde edinme sürecinde çevresel etkenlerin etkisinin oldukça fazla olduğu günümüz ekonomilerinde, hammaddelere bağımlılığı, zincir ağının elemanları arasındaki ilişkilerde kaynaklar, bahsi geçen kaynakların tedarik işlemlerinde mal sahibinin gücü ve bağımlılığı ölçüsü üzerinde bir denge kurulmuştur. Çevresel etkenler içinde kültürel faktörlerde oldukça etkilidir (Büyüközkan ve Vardaloğlu, 2008, s. 68). Çevresel faktörlere karşı yapılan araştırmalar sonucunda Tablo 1 oluşturulmuştur.

Tablo 1

Tedarikçi ile yapılacak olan bir anlaşmada dikkat edilmesi gereken noktalar
(Hacısalıhoğlu, 2006, s. 26)

1	Kişisel bağlantılar bulmak fayda sağlayacaktır.
2	İki taraf içinde güven sağlayacak bir aracının bulunması faydalıdır.
3	Toplantıda personellerin işletmeler içindeki konumları doğrultusunda görüşmeler yapılmalıdır.
4	Tedarikçilere karşı içten, duyarlı ve kişisel yaklaşılmalıdır.
5	Tüm iş şartları tek seferde görüşülmelidir.
6	Tedarikçilere yönelik utanç verici davranışlardan kaçınılmalıdır.
7	Sabırlı ve istikrarlı davranılmalıdır. Ayrıca uzun pazarlık oturumları fayda sağlamaktadır.

- Kişisel bağlantılar bulmak fayda sağlayacaktır.
- İki taraf içinde güven sağlayacak bir aracının bulunması faydalıdır.
- Toplantıda personellerin işletmeler içindeki konumları doğrultusunda görüşmeler yapılmalıdır.
- Tedarikçilere karşı içten, duyarlı ve kişisel yaklaşılmalıdır.
- Tüm iş şartları tek seferde görüşülmelidir.
- Tedarikçilere yönelik utanç verici davranışlardan kaçınılmalıdır.
- Sabırlı ve istikrarlı davranılmalıdır. Ayrıca uzun pazarlık oturumları fayda sağlamaktadır.

1.5.4.4. Teknoloji

İyi bir kurumsal teknoloji altyapısı, bilgi yönetimi gibi yeniliklerin uygulanmasını kolaylaştırır. Teknoloji, önemli bir bilgi yönetimi aracıdır. Bu nedenle sadece işletmenin teknolojik altyapısı değil, aynı zamanda tedarik zincirinde yer alan katılımcıların teknolojik altyapısı da paydaşlar arasında bilgi alışverişi için daha güvenli ve daha sağlıklı bir ortam oluşturmaktadır (Bakan ve Şekkeli, 2019, s. 2849).

Mükemmel teknolojik gelişmeler, tedarik zinciri yönetimini etkileyen önemli faktörlerdir. Bu ilerlemeler sayesinde, şirketler ve departmanlar arasında bilgi alışverişi ve yayılması daha kolay hale gelmiştir ve iletişim için fırsatlar artmıştır. Teknolojik yenilik, dünyanın her yerinden müşteriler için ürün ve malzeme satın alma becerisini ve rahatlığını sağlar. Tüm bu olayların bir sonucu olarak şirketlerin kendi başlarına faaliyetlerini sürdürmeleri zorlaşmakta ve tedarik zinciri alanının önemi daha da artmaktadır (Keleş ve Ova, 2020, s. 139).

1.6. Dünyada Lojistik

1.6.1. Dünyada Lojistiğin Gelişimi

Lojistik kavramının günümüzde kabul gören tanımına göre lojistik; Malzemelerin, hizmetlerin ve tedarik zincirindeki bilgi akışının, ürünlerin üretildiği veya tedarik edildiği noktadan son kullanıldığı tüketim noktasına kadar verimli ve etkili iki yönlü hareketi ve depolanmasının tasarımı, uygulanması ve kontrolüdür. Bir bilim dalı olarak lojistik, 1900'lü yılların başında tarım ürünlerinin taşınmasıyla bağlantılı olarak ilgi görmüştür. İktisatçıların ulaşma olan ilgilerinin artmasının nedeni, tarih boyunca ulaşma verilen önem ve ulaşımın gelişmesiyle birlikte ekonominin de gelişmesidir (Çatıkkaş, 2019).

Dünya Savaşı sırasında, orduları modern silah, araç ve teçhizatla donatmanın zafer için büyük orduları tutmaktan daha önemli olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca bu ekipmanın sürekli olarak alanında uzman kişiler tarafından kullanılmasının oldukça önemli olduğu görülmektedir. Bütün bunlar lojistiğin gerekli olduğu gerçeğini gündeme getirmiştir. En sonunda; tam ve yeterli lojistik olmadan, herhangi bir eylemden başarı beklemenin bir hayal olduğu söylenebilir. Savaş sırasında insan gücü ve mühimmat taşımacılığının Müttefiklerin Avrupa ve Uzak Doğu'daki başarısında

büyük rol oynadığı görülmüştür ve savaştan sonra ABD ekonomisi bu lojistik ve kontrol hizmetleri sağlayan şirketlerin ABD'ye ilk kez girmesine ve ABD'yi küresel bir pazar haline getirmesine izin vermiştir (Çekerol ve Kurnaz, 2011, s. 49).

1.6.2. Lojistik Sektörüne Etki Eden Etmenler

Lojistik alanı geçmişten günümüze gelişmeye devam etmiş ve tüm dünya ülkeleri için giderek daha önemli hale gelmektedir. Lojistik sektörünün öneminin ve hızlı gelişiminin birçok faktörden kaynaklandığını söyleyebiliriz. Küreselleşme, yeni bir ticaret anlayışı, net bir rekabet yapısı ve teknolojik gelişmeler başı çekmektedir.

1.6.2.1. Küreselleşme

Dünya ticaretinin küreselleşmesi, sermayenin küreselleşmesi ve ardından üretim ve tüketimin küreselleşmesiyle gerçekleşmiştir. Küreselleşme kavramının kesin bir tanımının olmadığı genel olarak savunulan bir etmen olup, küreselleşmeyi şirketler ve ülkeler arasındaki etkileşim ve iletişimin artması, ardından dünya ülkeleri arasındaki karşılıklı ekonomik bağların ve ulusal ekonomilerin bu pazarda görüşlerini ifade etmek istemeleri ve bunun sonucunda karşılıklı bağımlılığın artması olarak tanımlarlar. Dünya ticaretinin hızla büyümesi, üretimin küreselleşmesi, ürün raf ömrünün kısalması ve rekabetin artması sonucunda lojistik hizmetler stratejik rekabet avantajı için önemli bir araç haline gelmiştir (Kıvılcım, 2013, s. 224).

1.6.2.2. Yeni ticaret anlayışı

Yeni ticaret anlayışı, geleneksel ticaretin dönüşümüne işaret eden ve dijital teknolojilerin, küreselleşmenin ve değişen tüketici tercihlerinin etkisiyle ortaya çıkan bir kavramdır. Bu yeni yaklaşım, işletmelerin iş modellerini ve süreçlerini yeniden şekillendirmelerini gerektirirken, ticaretin daha sürdürülebilir, yenilikçi ve bağlantılı bir şekilde gerçekleşmesini hedefler (Yılmaz, 2013, s. 244). Yeni ticaret anlayışı, dijital teknolojilerin benimsenmesi ve kullanılmasıyla güçlenir. İnternetin yaygınlaşması, e-ticaret platformları, bulut bilişim, büyük veri analitiği, yapay zekâ ve dijital pazarlama gibi teknolojiler, işletmelere daha geniş bir pazar erişimi, verimli süreçler, müşteri odaklılık ve rekabet avantajı sağlar. Küreselleşme, yeni ticaret anlayışının temel bir bileşenidir. Küresel ticaretin artması, işletmelerin sınırları

aşmasını ve farklı pazarlara erişimini kolaylaştırır. Serbest ticaret anlaşmaları, lojistik gelişmeler ve iletişim teknolojilerindeki ilerlemeler, işletmelere uluslararası pazarlarda rekabet etme fırsatı sunar (Arslan ve Sönmez, 2022, s. 1759).

Yeni ticaret anlayışı, sürdürülebilirlik ilkelerini benimser. İşletmeler, çevresel ve sosyal sorumluluklarına odaklanır ve sürdürülebilir üretim ve tedarik zinciri uygulamaları benimser. Çevresel etkilerin azaltılması, enerji verimliliği, geri dönüşüm, sosyal etik değerlere uyum gibi faktörler ön planda tutulur. Müşteri beklentilerini anlamak, kişiselleştirilmiş hizmetler sunmak ve müşteri sadakati oluşturmak için veri analitiği ve dijital pazarlama stratejileri kullanılır. İletişim kanallarının çeşitliliği, müşteri geri bildirimlerinin önemi ve hızlı yanıt süreleri ön plana çıkar. İşletmeler, değişen pazar koşullarına ayak uydurmak ve rekabet avantajı sağlamak için inovasyona odaklanır. Ürünlerin ve hizmetlerin sürekli olarak geliştirilmesi, yeni iş modellerinin keşfedilmesi ve teknolojik yeniliklerin benimsenmesi önemlidir (Barışık ve Yirmibeşçik, 2006).

Yeni ticaret anlayışı, işletmelerin daha rekabetçi olmalarını, büyümelerini ve sürdürülebilir bir gelecek için uyum sağlamalarını sağlar. Dijitalleşme, küreselleşme, sürdürülebilirlik, müşteri odaklılık ve inovasyon gibi faktörler, bu dönüşümü destekler ve işletmeleri geleceğin ticaret ortamında başarılı olmaya yönlendirir (Çatıkkaş, 2019, s. 18).

1.6.2.3. Yeni rekabet anlayışı

Yeni rekabet anlayışı, iş dünyasında değişen koşullar, küreselleşme ve dijital dönüşüm gibi faktörlerin etkisiyle ortaya çıkan bir kavramdır. Geleneksel rekabet stratejilerinden farklı olarak, işletmelerin rekabet avantajı elde etmek ve sürdürmek için yeni yaklaşımlar benimsemelerini gerektirir. Yeni rekabet anlayışı, işletmelerin inovasyon, iş birliği, değer yaratma, müşteri deneyimi ve sürdürülebilirlik gibi alanlarda farklılaşarak rekabet edebilmelerini hedefler (Bayraktar ve Kaya, 2016). Yeni rekabet anlayışı, işletmelerin geleneksel rekabet stratejilerini gözden geçirerek yenilikçi, iş birliğine dayalı, değer odaklı ve sürdürülebilir bir yaklaşım benimsemelerini gerektirir. Bu yaklaşım, işletmelere daha rekabetçi olma ve değişen pazar koşullarına uyum sağlama fırsatı sunar (Keser, 2013).

1.6.2.4. Teknolojik gelişmeler

Dünyanın her yerinde, her zaman internet erişimi bulunması, insanların çeşitli amaçlarla online ortamda bir araya gelmesini, sohbet etmesini, alışveriş yapmasını, müzik dinlemesini, film izlemesini veya bilgi aramasını sağlamaktadır. Bu durum, tüketicilerin ve işletmelerin ticari amaçlarla çevrimiçi olmalarını teşvik etmektedir. Günümüzde web uygulamaları oldukça yaygınlaşmış olup neredeyse her şey dijital ortama taşınmıştır. Bu teknoloji gelişimi, lojistik sektörünü diğer sektörlerden daha fazla etkilemiştir. Lojistik süreçlerde, ürünlerin doğru zamanda, doğru yerde ve doğru bilgilerle sunulması büyük önem taşımaktadır (Uysal, 1999).

Bilişim teknolojileri, sipariş alımından nakit akışının planlanmasına, evrak hazırlığından sevkiyat ve teslimata, ürün bedellerinin tahsilatına, mal iade ve nakliye operasyonlarına kadar tüm lojistik süreçlerde aktif olarak kullanılmaktadır. Bu sayede fabrikaların işletme maliyetleri azalmakta, müşteri memnuniyeti artmakta ve rakiplere göre rekabet avantajı sağlanmaktadır. Teknolojik gelişmeler, yeni ticaret ve rekabet anlayışına uygun olarak ülkelerin büyümesine ve yoksulluğun azaltılmasına yönelik küresel pazarlardan yararlanma konusunda yeni fırsatlar sunmaktadır (Çelik, 2021).

İnternetin evrensel erişimi, küçük ve orta ölçekli işletmelere küresel pazarlara erişim imkânı vermektedir. Bu da işletmelerin ihracat yapabilmesi, yeni müşteri tabanlarına ulaşabilmesi ve gelirlerini artırabilmesi anlamına gelmektedir. Bilişim teknolojilerinin lojistik sektörüne entegrasyonu, lojistik süreçlerin daha verimli, hızlı ve etkili bir şekilde yürütülmesini sağlamaktadır. Otomasyon, veri analitiği, yapay zekâ ve diğer ileri teknolojiler, envanter yönetimi, rotalama optimizasyonu, teslimat takibi ve müşteri ilişkileri yönetimi gibi alanlarda lojistik operasyonları iyileştirmekte ve süreçleri optimize etmektedir (Şekkel, 2016, s. 10).

1.7. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi

Türkiye, stratejik konumu ve büyük ekonomik potansiyeliyle lojistik sektörünün gelişimine büyük önem veren bir ülkedir. Lojistik sektörü, mal ve hizmetlerin üretiminden tüketimine kadar olan süreçteki fiziksel, bilgi ve mali akışları yöneten önemli bir sektördür. Türkiye'nin coğrafi konumu, Asya ile Avrupa arasındaki geçiş güzergâhında olması, lojistik sektörünün büyümesi için büyük bir avantaj sağlamaktadır. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava yolu gibi ulaşım ağlarına

yapılan yatırımlar, lojistik faaliyetlerin daha etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamıştır. Özellikle limanların modernizasyonu ve genişletilmesi, lojistik sektörünün gelişimine önemli katkılar sağlamıştır (Erkan, 2014, s. 47-51).

Türkiye, lojistik faaliyetleri desteklemek ve lojistik hizmetlerin daha etkin bir şekilde sunulmasını sağlamak için lojistik merkezlerin kurulması konusunda önemli adımlar atmıştır. İstanbul, İzmir, Mersin, Bursa, Kocaeli gibi stratejik konumda olan şehirlerde lojistik merkezlerin oluşturulması, mal ve hizmet akışının daha düzenli ve hızlı bir şekilde sağlanmasına katkıda bulunmuştur. Dış ticaretin büyümesi, lojistik sektörünün gelişimi için önemli bir itici güç olmuştur. İhracat ve ithalat faaliyetlerinin yoğunlaşması, uluslararası taşımacılık ve dağıtım hizmetlerine olan talebi artırmıştır. Türkiye'nin ihracatının çeşitlendirilmesi ve yeni pazarlara açılması, lojistik sektörünün büyümesine olumlu etki etmektedir (Oğuz ve Oğuz, 2020).

Türkiye, teknolojik gelişmeleri lojistik sektöründe etkin bir şekilde kullanmayı hedeflemektedir. Otomasyon sistemleri, veri analitiği, yapay zekâ, bulut bilişim gibi ileri teknolojiler, lojistik operasyonların daha verimli ve optimize bir şekilde yönetilmesini sağlamaktadır. Bu teknolojik yenilikler, stok yönetimi, envanter kontrolü, rota planlaması, taşıma optimizasyonu gibi alanlarda lojistik süreçleri iyileştirmekte ve maliyetleri azaltmaktadır. Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi için eğitim ve kalifiye işgücü faktörü büyük önem taşımaktadır (İlgaz, 2018, s. 589). Lojistik alanında uzmanlaşmış personelin yetiştirilmesi, sektördeki verimliliği artırmakta ve uluslararası standartlara uygun hizmet sunulmasını sağlamaktadır. Bu doğrultuda, üniversitelerde lojistik programlarının açılması ve sektörün ihtiyaçlarına yönelik eğitimlerin verilmesi önemli adımlar olarak görülmektedir. Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi, altyapı yatırımları, lojistik merkezlerin kurulması, dış ticaretin artışı, teknolojik gelişmeler ve kalifiye işgücü faktörleri gibi birçok etkenin bir araya gelmesiyle sağlanmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu ve büyüme potansiyeli, lojistik sektörünün gelecekte daha da büyümesine olanak sağlayacaktır. Bu da ülkenin uluslararası rekabette daha güçlü konuma gelmesini ve ekonomik büyümeyi desteklemesini sağlayacaktır (www.utikad.org.tr).

1.8. Lojistik Olarak Türkiye'nin Coğrafi Konumu

Türkiye'nin coğrafi konumu, lojistik açıdan büyük öneme sahiptir. Ülke, Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda bulunmasıyla stratejik bir geçiş noktasıdır. Bu avantajlı konum, Türkiye'yi birçok lojistik faaliyetin merkezi haline getirmektedir. Türkiye'nin coğrafi konumunun lojistik sektörüne etkileri şu şekildedir (Oda, 2008, s. 50);

- Ulaşım Koridoru

Türkiye, Asya ile Avrupa arasında yer alması sebebiyle uluslararası ulaşım koridorlarının önemli bir kavşağıdır. Kara, deniz ve hava yolu ulaşımının kesiştiği noktalardan biridir. İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı gibi stratejik su yolları, Türkiye'yi denizyolu taşımacılığının önemli bir geçiş noktası haline getirirken, karayolu ve demiryolu ağları da Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin hareketliliğini sağlamaktadır.

- Lojistik Merkez

Türkiye'nin konumu, lojistik faaliyetlerin merkezi haline gelmesine katkı sağlamıştır. İstanbul, İzmir, Mersin, Bursa gibi büyük şehirler lojistik merkezlerin yoğunlaştığı bölgelerdir. Bu merkezler, mal ve hizmet akışını daha etkin ve verimli bir şekilde sağlamak amacıyla lojistik faaliyetleri desteklemektedir. Türkiye'nin coğrafi konumu, bu lojistik merkezler arasında entegrasyonu kolaylaştırırken, lojistik operasyonların düzenli bir şekilde yönetilmesine imkân tanır.

- Transit Ticaret

Türkiye, birçok ülkenin arasında bulunduğu bir transit ticaret merkezi konumundadır. Asya'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan Asya'ya yapılan transit ticaret, Türkiye üzerinden gerçekleşmektedir. Bu durum, Türkiye'nin lojistik faaliyetlerin geçiş noktası olmasını sağlarken, transit ticaretin büyümesine ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktadır.

- Avantajlı Ulaşım İmkânları

Türkiye'nin coğrafi konumu, çeşitli ulaşım modlarına erişimi kolaylaştırmaktadır. Karayolu ağı geniş ve gelişmiş olup komşu ülkelerle kara sınırları üzerinden lojistik faaliyetleri desteklemektedir. Denizyolu taşımacılığında ise Türkiye,

Akdeniz'e ve Karadeniz'e kıyısı olan stratejik bir konumdadır. Ayrıca, hava taşımacılığı için uluslararası havalimanlarına sahip olması, hızlı ve etkin taşımacılığı desteklemektedir.

Türkiye'nin coğrafi konumu, lojistik sektörünün gelişimi için büyük bir avantaj sağlamaktadır. Stratejik geçiş noktası olması, ulaşım koridorlarına sahip olması, lojistik merkezlerin yoğunlaştığı bölgelerin bulunması ve transit ticaretin kolaylaştırılması gibi faktörler, Türkiye'yi uluslararası ticaretin merkezi haline getirmektedir. Bu da ülkenin lojistik faaliyetlerde rekabetçi bir avantaja sahip olmasını sağlamakta ve ekonomik büyümeyi desteklemektedir (Yurdakul, 2020, s. 179).



II. BÖLÜM

İNSANİ YARDIM KAVRAMI VE İNSANİ KRİZLER

İnsani yardım terimi, Birleşmiş Milletler hukukuna göre krizden etkilenen olarak tanımlanmaktadır. Toplulukların hayat kurtarmasına ve acıları azaltmasına yardımcı olmak şeklinde tanımlanmıştır. İnsani yardım ilkeleri ve iyi uygulamaları 16 devlet tarafından onaylanmıştır ve insani eylemin amacı hayat kurtarmak, acıları azaltmak, teknolojik krizler ve doğal afetler sırasında ve sonrasında insan onurunu korumak, bu tür durumları önlemek ve hazırlamak şeklinde ifade edilmiştir (OCHA, 2003).

İnsani yardım, insanlık tarihi boyunca bir şekilde var olmuştur, ancak modern insani yardım fikri, 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar gerçekten ortaya çıkmamıştır. Modern insani yardım, özellikle dünya olaylarının ve silahlı çatışmaların karmaşık seyrine yanıt olarak, çok sayıda kuruluş ve aktör tarafından sağlanmaktadır. İnsani çalışmalara katkı birçok felsefe vardır. Hristiyan ve İslami gerekçe kavramı zekât geleneği gibi birçok dini inanç, savaş zamanında uygun davranışla ilgili etik inançlardır. İnsani krizlere verilen tüm müdahalelerde, birincil motivasyon hayat kurtarmak, insanların acılarını azaltmak ve onurlu bir yaşam sürmektir (CHS, 2014).

Uluslararası yardım sistemi ilk olarak I. Dünya Savaşı'ndan sonra Versailles Anlaşması'nda ortaya çıkmış olsa da insani yardımın genel kabul görmüş tanımı ve temel ilkeleri 1990'lardan itibaren genel olarak kabul görmüştür. Birleşmiş Milletler durumuna gelecek olan ülkeler; amacı savunmasız nüfusları korumak ve barışı korumak olan ilk kalıcı uluslararası örgüt olarak bilinmektedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dört yıl, dünyanın daha az gelişmiş bölgelerinde 200'den fazla STK'nın kurulmasıyla ani ve benzeri görülmemiş bir büyüme görmüştür (Tvedt, 2006, s. 678).

Kuzey Atlantik Ticaret Örgütü veya Sovyet Bloğu Afrika, Latin Amerika ve Asya’da (İkinci Dünya) ile bağlantılı olmayan birçok kişi, post-kolonyal hükümetlere sahip bu az gelişmiş ve fakir ülkeleri zamanla “üçüncü dünya” terimi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Soğuk Savaş sonrası dönemde kalkınma modern toplumda azgelişmişlik ve kalkınma fikirleri ortaya çıkmaya başladıkça, insani yardımlar sözde üçüncü dünya ülkelere odaklanmaya başlamıştır. STK’lar gösteri kampanyalarının sayısı arttıkça, özellikle Afrikalılar olmak üzere açlıktan ölmek üzere olan çocukların bu tür görüntüleri, Batı’da genellikle bugüne kadar devam eden baskın insani yardım fikri durumuna gelmiştir (Davey, Borton ve Foley, 2013, s. 10).

İnsani yardım eylemlerinin tarihini kronolojik dönemlere bölmek için çeşitli yollar önerilmiştir. Zaman içinde hümanist duyarlılığın ideolojik düzenlemelerine yaptığı vurguyu yansıtan üç “insan dönemi” önerilmiştir. Bu dönemleri 19. yüzyılın başından İkinci Dünya Savaşı’na kadar emperyal hümanizmi; İkinci Dünya Savaşı’ndan Soğuk Savaş’ın Sonuna Kadar neo – hümanizm ve Soğuk Savaş’ın sonundan günümüze liberal hümanizm şeklinde ifade edilmektedir (Barnett, 2011, s. 29).

Çatışma sırasında askerler ve sivillerle ilgili meseleler, bugün gördüğümüz insani yardım kuruluşları üzerinde en büyük etkiye sahip olmuş olabilir. Buna ek olarak, savaşın dehşeti insani ilkelerin çoğuna yol açmıştır. Örneğin, Cenevre Sözleşmeleri, çatışma sırasında sivillere, yaralı askerlere ve savaş esirlerine uygun muamele konusunda çağdaş bir fikir birliğini temsil etmektedir (Rysaback-Smith, 2015, s. 5).

Yardım operasyonları, insani operasyonlar, insani yardım ve insani müdahale terimleri alanyazında sıklıkla birbirinin yerine kullanılmaktadır. Yardım eylemleri, krizlerden etkilenen topluluk üyelerinin hayatlarını korumayı ve acılarını hafifletmeyi amaçlar. Yardım eylemleri toplumun direncini azaltır. Kriz durumlarına yanıt olarak temel hizmetlerin sağlanmasının yanı sıra mali ve teknik yardım sağlanmasını da içerir (İlhan, 2011, s. 49).

İnsani yardım, krizlerin başlamasıyla başlar ve ihtiyaç sahiplerinin ihtiyaçlarının hızla karşılanmasına yönelik faaliyetleri içerir. İnsan acil yardım teriminin alanyazında kısa ve sempatik bir terim olarak rehabilitasyondan yardım

kavramı ile gelişimsel araçlar arasındaki farkı orta ve uzun vadeli olarak tanımlamak için kullanıldığı görülmektedir. Ancak uzun zamandır unutulmuş krizler için afet riskinin azaltılması veya kapasite geliştirme faaliyetlerine acilen ihtiyaç duyulmaktadır. Bir faaliyet olarak sınıflandırılmasalar da insani yardım faaliyetinin bir parçası olarak kabul edilirler (Haavisto, Kovács ve Spens, 2016, s. 15).

Tablo 2

İnsani yardım program çeşitliliği (Haavisto vd., 2016, s. 15).

	Yanıt Aşaması	Geçiş Aşaması	Kurtarma Aşaması
Kısa Vadeli Finansman	Hayat kurtaran tedarik zinciri	Yaşamı sürdüren tedarik zinciri	Kalkınma tedarik zinciri
Uzun Vadeli Finansman	İdame ettiren	Yaşamı sürdüren tedarik zinciri	Tedarik zincirinin geliştirilmesi

İnsani yardım STK'ları iki ana türde yardım ve kalkınma faaliyeti yürütmektedir. Bir doğal afetten sonra etkilenenlerin hayatta kalması için yardım temel mal ve hizmetlerin kısa vadeli sağlanmasına odaklanır iken; toplumun gelişimi, bağımsızlığı ve sürdürülebilirliği Uzun vadeli yardım sunmaktadır (Byman, Lesser, Pirnie, Benard ve Waxman, 2000, s. 64).

Tablo 3

Afet yardımı ve kalkınma yardımı (Ayvazoğlu, 2021, s. 7)

İnsani Lojistik Bağlamı		
	Kalkınma Yardımı	Afet Yardımı
Belirsizlik	Düşük	Yüksek
Zaman Çerçevesi	Uzun	Kısa
Risk Yaklaşımı	Proaktif	Tepkili
Amaçlar	Yaşamı iyileştirme, yoksulluğu azaltmak	Hayat kurtarmak, ıstırapı hafifletmek
Finansman	Güçlendirme	Yardım
Tedarik Zincirleri	Yalın	Çevik

İnsani yardım çabalarının temel amacı, hayat kurtarmak, acıları azaltmak ve etkilenen toplumun önceki durumuna dönmesine yardımcı olmaktır. Statüko, yardım görevlileri tarafından çoğunlukla kriz öncesi bir durum olarak tanımlanmaktadır. Ancak bu algı bazen ihtiyaç sahibi kişi ve topluluklardan farklıdır, belki de yararlanıcı

veya son kullanıcı 20 yılını bir mülteci kampında geçirmiştir. Dünyanın her yerinde bu 20 yıl boyunca durum düzelmeye başlamış ve statüko artık eskisi gibi değildir. Bu nedenle, insani yardım çalışanları ve son kullanıcı yeni toplumun nasıl görünebileceğini ve insani yardımın bu toplum vizyonunu en iyi nasıl destekleyebileceğini anlamaları gerektiğinde zor bir konumdadır. İnsani yardım eylemi, uzun vadeli ve kısa vadeli düşünmeyi bir esneklik duygusu ve müdahale edenlerle yakın bir ilişki ile ilişkilendirmek için bir çözüm olarak, örneğin deprem müdahalesinde, bir operasyonun en başından itibaren uzun vadeli bir vizyonu hesaba katmalıdır (Haavisto vd., 2016, s. 5).

2.1. İnsani Yardımın Tarihçesi

Geçmişte yaşanan birçok olay, uluslararası insancıl hukuka uygun olarak düzenlenen insani yardım eylemlerini etkilemiş ve bugünkü durumuna ulaştırmıştır. Ancak, insani yardım alanının gelişiminde bir dönüm noktası yaratan Uluslararası Kızılhaç Komitesi ve Birinci Dünya Savaşı'nın kurulmasıydı (Durmaz, 2020, s. 6).

2.1.1. Uluslararası Kızılhaç Komitesi'nin Kuruluşuna Kadar İnsani Yardım

Tarih boyunca birçok insan hem doğal afetler hem de savaşlar sonucu kendini sıkıntı içinde bulmuş ve hayatlarını devam ettirmeleri zor olmuştur. Yani diğer insanların bu gibi durumlarda ihtiyaç sahiplerine yaptığı yardımlar onların insan yaşamına katkı sağlamıştır. Ayrıca kutsal dinlerde tüm insanlar Allah tarafından yaratılmış ve bu nedenle saygı duyulmuş ve korunması gereken Fikir işbirliğini yaygınlaştırmıştır. Örneğin, İslam dininin müminlere hak ve sadaka gibi yükümlülükler getirmesi ve komşusunun açken yatağa davet edilmemesi bu yardıma teşvik edici olmuştur (Kavak, 2014).

Görünen o ki, insanlığın ilk dönemlerinden 19. yüzyılın ortalarına kadar olan süreçte, savaş veya doğal afet mağdurlarına yapılan yardımlar herhangi bir kuruluş çerçevesinde ve yazılı kurallara göre değil, bireyler tarafından yürütülmektedir. Örneğin, 1576'da Milano'da kıtlık ve veba salgını sırasında, Milano Piskoposu Saint Charles Borromeo bir memurdu. Tüm servetini harcayarak, hatta borç para alarak

ölüme terk edilen insanlara yardım etti ve günde yaklaşık 60.000 kişiye yiyecek sağlamıştır (Menteş, 2020).

Yine 1720-1721'de Piskopos Belzunce de Castel Moron, Marsilya'daki vebalılara yardım etmek için büyük bağışlar yapmıştır ve şehirden ayrılmadan vebayla birlikte savaşmıştır. Ayrıca, Ukrayna'da başına gelen humma hastalığı sonucunda vefat eden John Howard, 1790 yılına kadar Avrupa'nın bütün hapishanelerini ve hastanelerini de ziyaret etmiş, hastaları tedavi etmiş ve önemli sağlık reformları gerçekleştirmiştir (Bağçeci, 2020).

1813 – 1815 yılları arasında Martha adında bir rahibe Fransa'da bulunmuştur. Savaşın her iki tarafındaki yaralılara tıbbi bakım sağlayarak insani yardımın en güzel örneklerinden birini oluşturmuştur. İnsani yardım alanında adı anılması gereken bir diğer kadın ise Florence Nightingale'dir. 1854 yılında Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında çıkan Kırım Savaşı'nda yaralanan İngiliz askerlerini toplamak için Londra'dan İstanbul'a gelen Bülbül, çok sayıda askerin hayatını kurtarmıştır (Fee ve Garofalo, 2010, s. 1591).

2.1.2. Uluslararası Kızılhaç Komitesi'nin Kkuluşundan 1. Dünya Savaşı'na Kadar İnsani Yardım

Uluslararası Kızılhaç Komitesi'nin kuruluş yılı olan 1863, modern anlamda bir insani yardım sistemine geçişin başlangıcı olarak alınabilir. 1859'da İtalya'daki Solferino Savaşı'nda yaralılara yardım eden Henry Dunant, savaş sırasında gördüğü vahşet ve insani ıstıraptan çok etkilenmiştir ve bu komiteyi oluşturmaya karar vermiştir (Özcan, 2011, s. 695). Bu nedenle, Uluslararası Kızılhaç Komitesi'nin kurulmasının ardındaki itici fikrin, tarafların bir savaş sırasında yapabilecekleri ve yapamayacakları konusunda sınırlar koyma ve bunu yapanların haklarını koruma ihtiyacı olduğu söylenebilir. Özünde, komisyonun görevi, silahlı çatışma mağdurlarının hayatlarını ve onurunu korumaktır. Bu insanlara insani yardım sağladığı söylene de amacı, insancıl hukukun gelişmesi yoluyla acıları hafifletmektir (International Committee of the Red Cross, 2007).

Uluslararası Kızılhaç Komitesi'nin kuruluşundan itibaren bir yıl içinde, savaşta silahlı kuvvetler komitesi tarafından düzenlenen konferans ile hasta ve yaralıların durumunun iyileştirilmesine ilişkin Cenevre Sözleşmesi'nin kabul

edilmesiyle, teorik hukuk alanında ilk adımlar atılmış ve uluslararası insancıl hukukun temelleri atılmıştır (Sørensen, 2003, s. 5).

O yıllarda ulusal insani yardım kuruluşları kendini göstermeye başladı. Türk Kızılay'ı 1868'de, Japon Ulusal Derneği 1878'de ve Amerikan Kızılhaç'ı 1881'de kurulmuştur (American Red Cross).

19. yüzyılın ikinci yarısı, ilk organize insani yardım faaliyetlerinin gerçekleştiği dönem olarak da önemlidir. 1870 yılında Çin'de yaşanan kuraklık sonucunda yaklaşık 25 milyon insan açlık durumunu yaşamış ve yaklaşık 10 milyon kişi ölmüştür. Uluslararası yardım kampanyası, Shandong Açlıkla Mücadele Komitesi adlı bir komitenin kurulmasıyla başladı ve büyük miktarlarda yardım sağlanmıştır (Richard, 1972, ss. 13-15).

2.1.3. Dünya Savaşı'ndan 20. Yüzyıl Sonuna Kadar İnsani Yardım

20. yüzyıl, insani yardımın öneminin artması ve yeni bir bakış açısı kazanması açısından birçok gelişmeye sahne olmuştur. İlki 1914 – 1918 ve 1939 – 1945 yılları arasında yaşayan iki büyük dünya savaşıdır. Ortaya koyduğu insani meseleler açısından beklenmedik ölçüde büyük. Savaşların insani yardım sisteminin oluşumunda da önemli bir etkisi vardır. I. Dünya Savaşı sırasında, ICRC mahkûmları ziyaret ederek ve aileleriyle bağlantı kurarak uluslararası alanda aktif hale gelmiştir (Sarıbeyoğlu-Skalar, 2021, s. 49-51).

Ayrıca, birçok ulusal Kızılhaç örgütü de savaş alanında ambulans hizmeti için gönüllü olmuştur. Hastanelerde bakım ve hasta bakımı gibi yardımlarda bulunmuştur. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra ilk uluslararası STK'ların hareketleri de olmuştur. 1919'da kurulan Save the Children, sağlık, eğitim ve koruma gibi çocuk haklarını geliştirmek için uluslararası bir organizasyon kurmuştur. Aynı yıl Uluslararası Kızılhaç ve Kızılay Federasyonu'nun ilk şekli olan Kızılhaç Birliği kurulmuş ve insani yardım kurulmuştur. Amacı bu konuda uluslararası koordinasyonu sağlamaktır (Amini, 2017, s. 26).

Ancak İkinci Dünya Savaşı, tarihin en büyük insan felaketlerinden biriydi. İkinci Dünya Savaşı sırasında ağırlıklı olarak kadın ve çocuklar için kurulan müttefiklerin yardımına koşan bu kuruluşlar, savaş sonrasında faaliyetlerini hem

bireylere hem de ülkelere yardım edecek şekilde genişletmiştir. Fikir uluslararası arenada yayılmaya başlamıştır. Birleşmiş Milletler 1945 yılında kurulurken, uluslararası barışın sağlanması, ekonomik ve sosyal kalkınmanın desteklenmesi için gerekli çalışmalar yapılmış, Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu (UNICEF) ve Yargıtay Başkanlığı gibi BM organları ile çeşitli alanlarda yardım faaliyetleri başlatılmıştır (Şimşek, 2021, ss. 156-161).

Bu iki büyük savaş, teorik alanda da yeni hazırlıkların yapılması gerektiğini göstermiştir. Aslında bugüne kadar insancıl hukuk alanında birçok uluslararası anlaşma imzalanmıştır. 1864 yılında Dünya Silahlı Kuvvetlerine üye. Yaralıların durumunun iyileştirilmesi için Cenevre Sözleşmesi imzalanmıştır; 1899 yılında Lahey Sözleşmesi başlığı altında bu antlaşmanın ilkeleri savaşa uygundur (Dinstein, 2000, s. 10).

1929'da 1899 ve 1907 Lahey Sözleşmelerine dayalı olarak, Savaş Esirlerinin Muamelesine İlişkin Cenevre Sözleşmesi kabul edildi. 1949'da devletler, ICRC'nin önderliğinde mevcut bu üç anlaşmayı genişletmiştir ve silahlı çatışmalarda sivillerin korunmasını ele alan dördüncü bir anlaşma ile Cenevre Sözleşmelerini oluşturmuştur. 1949 1999 Cenevre Sözleşmeleri, insani yardıma hukuk açısından yeni bir boyut kazandırmıştır (Özcan, 2011, s. 611). Sivillerin Korunmasına İlişkin Dördüncü Sözleşmeye gelince doğrudan insani yardım için herhangi bir yasal rejim bulunmamakla birlikte, işgal altındaki topraklardaki sivillere ve yardım kuruluşlarına yardım sağlanmasına ilişkin hükümler artık üye devletler için geçerli olabilir. Böylece, uluslararası yardım kuruluşları veya Birinci Dünya Savaşı ve sonrasında ve İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan ülkeler tarafından işgal bölgesindeki vatandaşlara yapılan yardımlar Dördüncü Cenevre Sözleşmesi hükümlerine tabi olacaktır (Sarıbeyoğlu-Skalar, 2021).

1950'li yıllardan itibaren insani yardıma dayalı birçok ulusal ve uluslararası kuruluş ortaya çıkmaya başlamış ve dünya savaşları sırasında düşmanlıklar başlamıştır. İnsani yardım mağdurlarına yardım eden yardım kuruluşları, misyonlarına yoksulluğun ortadan kaldırılması, ekonomik ve sosyal düzenin iyileştirilmesi hedeflerini ekleyerek faaliyetlerine devam etmiştir (Pınar, 2014).

BM, insani yardım konusundaki ilk kararını 1971 yılında 2816 sayılı Genel Kurul kararı ile almıştır. Bu karar sonucunda Afet Yardım Koordinasyon Teşkilatı (DRC) kurulmuş ve afet yardımı, planlama ve hazırlık gibi görevler üstlenmiştir. Amacı, öncesinde ve sırasında uyum içinde çalışarak yardım etkinliğini artırmaktır (UNOCHA, 2012, s. 2).

1977’de, 1949 Cenevre Sözleşmesi’nin eki, birincisi uluslararası silahlı çatışmalarda, ikincisi ise ulusal silahlı çatışmalarda uygulanan mağdurlar için geçerlidir. Protokoller kabul edilmiştir. İki protokol çatışma durumunda yardım önlemlerinin uygulanmasına ilişkin düzenlemeler yasal insani yardım gerektirir. Bu nedenle, iç çatışmalar da dâhil olmak üzere tüm silahlı çatışmalarda insani yardım esnek ve geçicidir. Kurallardan çıkarılmış ve yasal rejime tabi tutulmuştur. Bu protokollerin modern uluslararası insancıl hukukta insani yardım başvurusu için ana kaynakları doldurduğunu söylemek yanlış olmaz (Spieker, 2010, s. 8).

1990’larda Soğuk Savaş’ın sona ermesiyle birlikte, dünya daha sakin bir uluslararası ortam bekliyordu. Ancak birçok alanda çatışmalar devam etmekte ve insani krizlerin sayısı her geçen gün artmaktadır. Özellikle uzun yıllar devam eden iç savaşlar sivil kayıplarla sonuçlanmış ve acil çözüm ve müdahalelere ihtiyaç duyulmuştur (Köksoy, 2017, ss. 100-103). Bu iç savaşlarda ve Irak ile Kuveyt arasında yaşanan bu iç savaşlarda, Körfez Savaşı sırasında insani yardım operasyonlarının koordineli bir şekilde yürütülememesi nedeniyle BM Genel Kurulu tarafından 19 Aralık 1991 tarihinde 46/182 sayılı Karar kabul edilmiştir. Körfez Savaşı sırasında artan çabalar ve şikâyetler nedeniyle acil durumlarda, insani işler departmanı adında bir organizasyon oluşturulmuştur. Silahlı çatışmalara ve doğal afetlere organize acil müdahale sağlamaya dâhil olan 56 örgütün isimleri Birleşmiş Milletler İnsani İşler Koordinasyonu tarafından belirlenmiştir (UNOCHA, 2012, s. 2).

BM, yeni çatışmalarda insani yardımın sorumluluğunu üstlenmeye başlamıştır. Somali’deki iç savaş ve Bosna’daki savaşlar sivilleri zorlamıştır. Ruanda’daki Hutular, Tutsi etnik grubuna soykırım yapmayı planlamışlardır. BM Güvenlik Konseyi’nin aldığı kararlar ile bu çatışmalarda insani yardım için güvenli bir ortam yaratmak ve acil yardım operasyonlarını aksatmadan yürütmek istemiştir (UN Security Council, 1992: 2).

1999'da BM Güvenlik Konseyi, Genel Sekreterlikten silahlı çatışmaların etkileriyle ilgili olarak sivil korumanın iyileştirilmesine yönelik tavsiyeler de dâhil olmak üzere raporlar yayınlamasını istemiştir. Üstünde raporlar, zorla yerinden edilme, insani yardım ve ihlallerin hesap verebilirliği gibi önemli konuları güncel olaylar bağlamında değerlendirmeye başlamıştır. Böylece ilk rapor 1999'da yayınlandı ve Güvenlik Konseyi'ne toplam 15 rapor 2020'ye kadar sunulmuştur (UN Security Council, 1999).

2.1.4. Günümüzde İnsani Yardım

Son yıllarda yaşanan insani krizler her zamankinden daha fazla insani etkilemektedir Milyonlarca insan açlıkla boğuşurken, hastalıklar da ölümlere neden olmaktadır. Evlerini terk etmek zorunda kalanların devam etmeleri için yardıma ihtiyaçları vardır. Bu sorunların çoğu silahlı çatışmalarla ilgilidir (Durmaz, 2020, s. 13).

2019 yılında 16'sı Afrika kıtasında olmak üzere 34 silahlı çatışma yaşandı. 28'i uluslararası silahlı çatışmalardandır. O zamandan beri, 8 yıldan fazla bir süredir, çoğu insani sorunlara neden olan 25 silahlı çatışma devam etmiştir. En yakın örnek olarak, 2011 yılından bu yana yaşanan yoğun çatışmalar nedeniyle Suriye, son yıllarda en fazla insani yardıma ihtiyaç duyan ve en fazla mülteciyi veren ülkeler arasında yer alma özelliğini korumaktadır (Development Initiatives, 2020, s. 10).

21. yüzyılda, uluslararası insancıl hukuka saygısızlık, özellikle ayrımcılık ve orantılılık gibi temel ilkelerin ihlali, pek çok çatışmanın en belirgin özelliği haline gelmiştir. Savaş taktiği olarak çocukların ve kadınların kasten öldürülmesi, yerleşim yerlerinin havadan bombalanması, zehirli gaz içeren kimyasal silahların kullanılması gibi uluslararası hukuka aykırı yöntemler kullanıldı ve kullanılmaya devam etmektedir (UN General Assembly, 2016, s. 3).

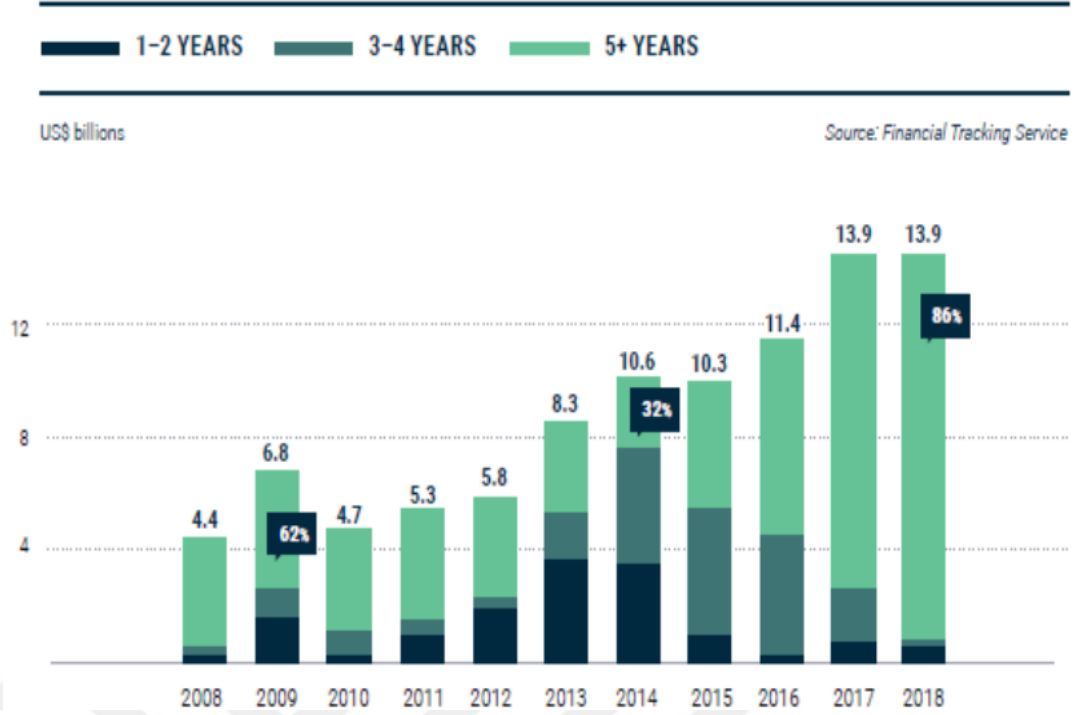
Kasıtlı veya kasıtsız silahlı çatışmalar, vatandaşların geçim kaynaklarından ve hayvancılıktan vazgeçmesini gerektirir. Çatışma tarafları arasında fabrikalar, tıp merkezleri, sulama ağları ve balıkçı tekneleri gibi bina ve yapılar bulunmaktadır. Araçların hasar görmesi veya tamamen imha edilmesi evleri bombalanan ve çevrelerinde devam eden çatışmalar nedeniyle sürekli ölüm tehlikesiyle karşı karşıya

olan siviller, ülkelerinin savaşız bir bölgesinde veya başka bir yerde daha iyi bir yaşam aramaktadırlar (Ceren, 2021, s. 290).

Sadece 2019 yılında 5,2 milyon kişi silahlı çatışmalar nedeniyle yerinden olurken, toplamda 79,5 milyon kişi çatışma ve zulüm nedeniyle evini terk etmiştir. Bunların 45,7 milyonu ülke içinde yerinden edilmiş durumdayken, kalanların yüzde yetmiş üçü komşu ülkelere sığınmaktadır. 2020 başı itibariyle Suriye 6,6 milyon mülteci ile en büyük mülteci iken, en fazla mülteci veren Türkiye 3,6 milyon kişidir. Milyonlarca mülteci ile en fazla mülteciye ev sahipliği yapan ülke bu duruma en iyi örnektir (UNHCR, 2019, s. 2).

Ülke içinde yerinden edilmiş kişilerin sayısı insani yardım açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca bu insanların çoğunun göç ettikleri yerde uzun süre dışarıdan yardım almadan gitmeleri zordur. Örneğin, Türkiye’de yaşayan mültecilerin büyük çoğunluğu mülteci kamplarında kalmakta ve çeşitli insani yardım kuruluşlarından yardım alarak yaşamlarına devam etmektedir (European Commission).

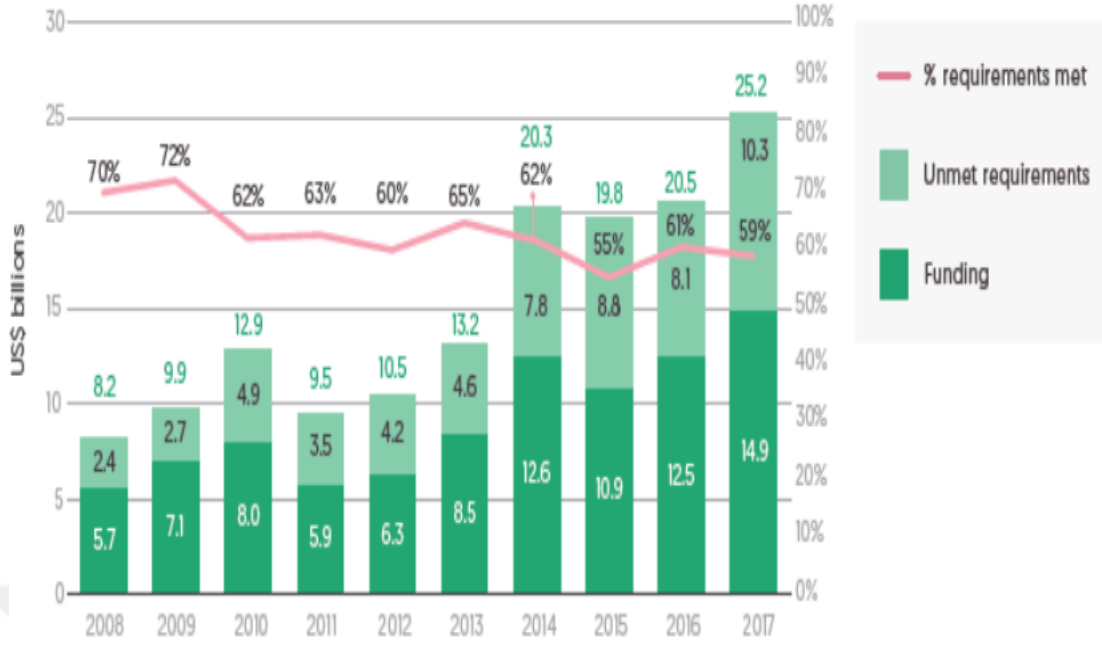
Savaşların uzun yıllar sürmesi sivillerin hayatını olumsuz etkileyen durumlardan biridir ve insani yardımların artmasında önemli rol oynamaktadır. Uzun süreli çatışmalar, zorla yerinden edilme olasılığını artırır ve düzenli insani yardım gerektirir. Nitekim 2014-2018 yılları arasında yapılan yardımların %55’i çatışmaların ve doğal afetlerin en az 5 yıl sürdüğü sadece 4 ülkeye (Somali, Güney Sudan, Sudan ve Suriye) yapılmıştır. Buna ek olarak, 2014 yılında ortalama 5,2 yıl olan insani yardım programları, 2018’de ortalama 9,3 yıl oldu ve planları tamamlamak için gereken miktar 17,3 milyar dolardan 24,9 milyar dolara yükselmiştir (UNOCHA, 2018, s. 20).



Şekil 7. Talep süresine göre alınmış olan yardım miktarı (UNOCHA, 20018, s. 20)

2020'nin başında dünyanın 53 ülkesinden 160 milyondan fazla insan insani yardım almaktadır. İhtiyaçlar ve bu sayı her geçen gün artmaktadır. 82 113 milyon zalim insan açlık nedeniyle gıda yardımına muhtaç olarak yaşamını sürdürmektedir. Ükelere ve insani yardım kuruluşlarına yapılması planlanan yardımın 108 milyona yakın kişiye mükemmel bir şekilde uygulanabilmesi için 28,8 milyar dolara ihtiyaç olduğu iddia edilmektedir (Food Security Information Network, 2019, s. 2).

İnsani yardım bağışlarının çoğunluğu hükümetler tarafından yapılırken, özel bağışçılar da her yıl artmaktadır. Bunda bağış yaparak önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye tüm bağışçılar arasında ilk sırada yer alıyor ve 86 ülkedeki mülteci sayısı nedeniyle ev sahibi ülkeler arasında önemli bir paya sahiptir. Son yıllarda bağışlar artarken, yeterli bağış yapılamaması nedeniyle insani ihtiyaçların ortalama yaklaşık %60'ı karşılanmıştır. Ayrıca, çoğu yardım az sayıda ülkeye sağlanmaktadır. Öyle ki 2011 yılından bu yana çatışmaların yaşandığı Suriye son beş yılda en fazla yardımı almasına rağmen çatışma ve doğal afetlerle uğraşmaktadır. Yemen %8 ile ikinci sırada yer almaktadır (UNOCHA, 2019, s. 19).



Şekil 8: 2008 ve 2017 yılları arasında yardım talebi ve karşılanan miktarı (Global Humanitarian Assistance, 2018, s. 27)

2008-2017 yılları arasında yardım talebi ve karşılanan miktara bakıldığında, yıllar içerisinde ayrışmanın gerçekleştiği dile getirilebilir. 2008 yılında yardımların karşılanma oranı %70 iken, 2017 yılına gelindiğinde bu oran %59 olarak gerçekleşmiştir. Bu durumun nedeni olarak ise, fonlanmadaki artışa rağmen karşılanmamış gereksinimlerin çok daha fazla bir şekilde artmış olması dile getirilebilir.

2.2. İnsani Yardımın Temel İlkeleri

Uzun bir geçmişi olan insani yardım, yakın zamana kadar savaştan veya doğal afetten kurtulmuştur. Geçici ve esnek kurallar çerçevesinde yönlendirilir ve yürütülür. Bununla birlikte, çeşitli ulusal ve uluslararası insani yardım bölümlerinin yanı sıra kuruluşların pratik faaliyetlerden edindiği deneyimlerdir. Hem yardım kuruluşunun hem de yardım kuruluşunun temel prensipleri dâhilinde yapılmalı, alanlar açısından daha faydalı olacağı kanaatine varıldı. İnsani yardım bu temel ilkelere uymuyorsa kabul edilmeyecektir (UNOCHA, 2014, s. 1).

Temel ilkelere bağlılık, fiili insani yardıma yönelik önyargıların kırılmasına yardımcı olacak ve yardım faaliyetlerinin kabul edilmesini kolaylaştıracaktır. Ancak

bu, takımın yardım ihtiyaçlarını analiz etmek, yardım sağlamanın en iyi yollarını bulmak, yardımın hedef kitleye ulaşmasını sağlamak ve ilgili tüm oyuncularla yapılan görüşmeler yoluyla neyin kabul edilebilir neyin kabul edilemez olduğunu belirlemek gibi görevleri gerektirir (Durmaz, 2020, s. 19).

2.2.1. İnsanilik İlkesi

İnsanilik ilkesi; nerede olursa olsun insani ıstıraplara, çocuklar, özellikle kadınlar ve yaşlılar gibi toplumun en savunmasız kesimleri için gerekli özeni göstererek müdahale etmek ve tüm mağdurların haklarına ve onuruna saygı göstermek olarak tanımlanabilmektedir (UNOCHA, 2012, s. 5).

Bu ilkeye göre insani yardımın amacı, insan acısını önleyerek veya azaltarak yaşamı ve sağlığı korumak ve insana saygıyı geliştirmektir. İnsanlık ilkesi, buna gücü yetmeyen yurttaşların yaşaması için gerekli mal ve hizmetlerin sağlanmasının da temelidir. Bu ilke, insani yardımın yalnızca insan olan sivil mağdurlara bir hak olarak sunulmasını ve yardım sağlarken yardım alanların aşağılayıcı olmayan davranışlarını da içermektedir (Stoffels, 2004, s. 540).

Doğrudan veya dolaylı olarak, çatışmanın taraflarından biri insani yardımın amacıdır. İnsan ıstırabını sürdürmek ve böylece artırmak, insanlık ilkesinin ihlalidir. Bu nedenle, insani yardımın veya sivil nüfusa yapılan yardımın bir parçası olarak askeri teçhizat sağlanması kabul edilemez. Ancak yardımların yalnızca insani nedenlerle yapılmaması ihlale yol açacaktır. Örneğin, herhangi bir tarımsal üründe devlet fazlası vardır. Taraflardan birinin çatışmanın bir kısmından veya tamamından kurtulması İnsani yardıma ihtiyacı olan bir topluluk grubuna sağlanan yardım insancıl hukuk tarafından korunacaktır (Kalshoven, 1989, ss. 518-519).

2.2.2. Yansızlık İlkesi

Zorunlu olmama ilkesi, ayrımcılık yapmama ve orantılılık olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yardım alan kişi bir sosyal gruba dâhildir. Suçlu veya suçsuz olarak objektif bir ayırım yapmamak; iyi ya da kötü, sübjektif olarak, sanki yardımı hak ediyormuş gibi kararlara dayalı olarak yardım vermeme veya vermeme kararıdır. Orantılılık ise yardımın ihtiyaçlara uygun olarak sağlanması, yani sağlanan yardımın

miktarı ve süresinin ihtiyaç duyulan yardımla orantılı olması anlamına gelir. Her iki faktör de belirli bir gruba insani yardım sağlamayı yeterli görmemekte ve bu faaliyetin uygulanmasına tüm insani ıstıraplar açısından daha fazla önem vermektedir (Mackintosh, 2000, s. 8).

Yardım kuruluşları tarafsızlık ilkesine uygun olarak sadece vatandaşların ihtiyaçlarını dikkate alır ve mağduriyetlerine son vermek için çalışır. Bu nedenle öncelik ancak insani acil durumlara verilebilir. Bu nedenle hayırseverlik, insani nedenler dışında ihtiyaç sahipleri arasında ayırım yapmaz ve yardımları tüm ihtiyaç sahiplerine fayda sağlayacak şekilde dağıtır vermektedir (Stoffels, 2004, s. 541).

2.2.3. Tarafsızlık İlkesi

Bu ilke, insanlık ilkesinin doğal bir sonucudur. Bir yardım kuruluşunun herhangi bir tartışmaya taraf olması, yardımın insancılığına gölge düşürmektedir. Siyasi, dini veya ideolojik amaçlara hizmet edebilecek yardım, vatandaşlardan ziyade partilere destek olarak görülebilir ve bu her iki tartışmanın da can damarıdır. Gerek fesih açısından gerekse insani yardım kuruluşlarının güvenliği açısından olumsuz bir durum şekillenecektir (Durmaz, 2020, s. 22).

İnsancıl hukuka göre, insani yardım ancak vatandaşlara sağlanabilir, çünkü sivil olmayan yardım bir yandan destek anlamına gelir, bu da ikincil önem ilkesine aykırıdır. Bu nedenle yardım kuruluşlarının hem insani yardımın hedef kitlesini belirlemede hem de yardım alan kişilerin vatandaş olması konusunda çok hassas olmaları gerekmektedir. Böylece sivil halka yapılan insani yardım, uluslararası insancıl hukuk tarafından korunacak ve herhangi bir tarafın askeri veya siyasi işlerine müdahale olarak algılanmayacaktır (Ceren, 2021).

Tarafsızlık ilkesi de yansızlık ilkesi gibi iki unsurdan oluşmaktadır. Birincisi, insani yardım örgütü ve halkının temeli olan ideolojik tarafsızlığa göre, çatışmanın nedenleriyle ilgili fikirlerini kamuya açıklamamalı, çatışmanın herhangi bir tarafını desteklememeli veya insani yardım kullanmamalıdır. Ancak ülkeler açısından bu unsur gerçekleşmese bile, yani devletler bu haliyle çatışmadan muaf olmasalar bile insancıl hukuka saygı göstermeleri halinde insani yardım operasyonları yürütebilirler (Aden, 2022). İkinci bileşen olan askeri tarafsızlık, yardımın organizasyonudur.

Çatışmada doğrudan veya dolaylı olarak yer almaz. Bu nedenle, insani yardım çalışanları çatışmaya aktif olarak katılamazlar ve askeri teçhizat kullanmazlar veya çatışmanın bir tarafını diğer yardım malzemeleriyle destekleyemezler. Bu unsur, ülkeler dâhil tüm yardım kuruluşları için geçerlidir (Plattner, 1996, s. 4).

2.2.4. Bağımsızlık İlkesi

İnsani yardım, çoğunlukla devletler tarafından siyasi veya askeri amaçlarla sağlanır. Bu ilkenin ortaya çıkmasına yardımcı olmuştur. Bağımsızlık ilkesi ile yardım kuruluşların uluslararası siyasetin bir sonucu olarak herhangi bir ülke veya dernek tarafından sunulan insani yardım kavramını kabul etmemeleri ve bu nedenle insani yardım alınması durumunda her bir politikanın kendi amaçlarına hizmet ettiği anlayışını benimsemeleri amaçlanmaktadır (International Committee of the Red Cross, 2009, s. 56).

İnsani yardım kuruluşlarının bağımsızlık ilkesine bağlı kalmalarını sağlamak için insani yardım güvenlik ve devamlılık ile ilgili eylemlerin kontrol edilmesi önemlidir. Çünkü insani yardım sadece fikirden vazgeçmek değildir. Eylemler bağımsız olarak gerçekleştirilmelidir. Ayrıca insani yardım Taraflar arasında barış veya ateşkes görüşmeleriyle birlikte. Bu da bağımsızlığı etkileyecek durumlardan biridir (Ceren, 2021).

2.3. İnsani Yardım Harekâtı

İnsani yardım harekâtı, acil durumlar, doğal afetler, çatışma bölgeleri ve diğer insani krizlerde, zarar gören ve mağdur olan insanlara yardım sağlamak amacıyla gerçekleştirilen koordineli bir faaliyettir. Bu harekât, insani değerlere dayalı olarak, hayat kurtarmayı, temel ihtiyaçları karşılamayı, sağlık hizmetlerini sunmayı ve insanların onurunu korumayı hedefler. İnsani yardım harekâtı kavramının ilkeleri (Çaylak, 2019, s. 6):

- Hedefi ve İlkeleri

İnsani yardım harekâtının temel hedefi, insanların acil ihtiyaçlarını karşılamak, hayatta kalmalarını sağlamak ve insan onurunu korumaktır. Bu harekât,

tarafsızlık, bağımsızlık, insanlık, tarafsızlık, etik değerler, insan hakları ve uluslararası hukuk ilkelerine dayanır. Yardım faaliyetleri, politik veya askeri amaçlardan bağımsız olarak gerçekleştirilir ve herhangi bir ayırım gözetmeksizin tüm insanlara eşit şekilde ulaşmayı hedefler.

- İhtiyaç Değerlendirmesi ve Planlama

İnsani yardım harekâtı, ihtiyaçların doğru bir şekilde tespit edilmesi ve önceliklendirilmesiyle başlar. Bölgedeki acil durumun ciddiyeti ve mağduriyetin boyutu değerlendirilir. Ardından, yardım faaliyetlerinin etkin bir şekilde planlanması için kaynaklar, koordinasyon mekanizmaları ve iş birliği ağları oluşturulur. Hedeflenen bölgelerdeki yerel paydaşlar ve uluslararası kuruluşlarla iş birliği sağlanır (Maxwell, 2009, s. 39).

- Temel İhtiyaçların Karşılanması

İnsani yardım harekâtı, hayatta kalma ve temel ihtiyaçların karşılanması için acil müdahaleler içerir. Gıda, su, barınma, tıbbi yardım, hijyen malzemeleri gibi acil ihtiyaçların sağlanması öncelikli hedefler arasındadır. Yardım ekipleri, bölgedeki mağdurlara bu temel ihtiyaçları ulaştırmak için lojistik operasyonlar yürütür (Patel ve Wild , 2018, s. 565).

- Sağlık Hizmetleri

İnsani yardım harekâtı, sağlık hizmetlerinin sunulmasıyla da ilgilidir. Acil durumlar ve insani krizler, genellikle tıbbi yardıma ihtiyaç duyan insanları etkiler. Bu nedenle, tıbbi malzemelerin temini, sağlık merkezlerinin kurulması, sağlık personelinin görevlendirilmesi ve tedavi hizmetlerinin sunulması önemli bir bileşendir. Aynı zamanda salgın hastalıkların önlenmesi ve kontrol altına alınması için önleyici sağlık hizmetleri de yürütülür (Çaylak, 2019, s. 6).

- Psikososyal Destek

İnsani yardım harekâtı sadece fiziksel ihtiyaçların karşılanmasıyla sınırlı değildir. Mağdur olan insanların psikososyal destek alması da büyük önem taşır. Çatışma bölgeleri, doğal afetler veya diğer acil durumlar, insanların travmatik deneyimler yaşamasına neden olabilir. Bu nedenle, psikolojik destek hizmetleri

sağlanır ve mağdurların toplumsal ve duygusal iyilik hallerini yeniden kazanmalarına yardımcı olunur.

İnsani yardım harekâtı, insanların hayatlarını kurtarmak, acılarını hafifletmek ve insani değerlere uygun bir şekilde hareket etmek amacıyla gerçekleştirilen bir çabadır. Uluslararası toplumun işbirliği ve koordinasyonu ile bu harekâtlar etkin bir şekilde yürütülür ve acil durumlarla başa çıkmak için önemli bir araç haline gelir (Blecken, 2010, s. 675).

2.3.1. İnsani Yardım Harekâtının Tarihi

1859'daki Solferino Savaşı'na kadar modern bağımsız insani yardımın izleri görülmektedir. İsviçreli iş adamı Henri Dunant endüstriyel savaştan etkilenmiş ve dehşete kapılmış, yardım etmek için yerel bir çaba düzenlemiştir. Savaş alanında yaralanan Dunant, aslında askerlere yardım etmek için, savaşa devam edemeyecek durumdaki yaralılara yardım etmek için savaşan ordulara güvenli bir geçiş sağlamaları şartıyla, savaşlarına müdahale etmemek için bir ittifak kurmuştur. 1863'te Dunant, aynı prensipte Cenevre'de Uluslararası Kızılhaç Komitesi'ni kurmuştur (Maxwell, 2009, s. 40).

Türkiye'de artık Türk Kızılayı veya kısaca Kızılay olarak bilinmekte olan bu şirketin 134 yıllık derin bir geçmişi vardır. 11 Haziran 1868 tarihinde “Mecrûhîn ve Mardâyı Askeriyeye İmdâd ve Muavenet Cemiyeti” adıyla kurulmuştur. Kızılay Cemiyeti, 14 Nisan 1877'de Osmanlı Kızılay Cemiyeti adını almıştır. Saltanatın kaldırıldığı tarihe kadar da bu isim altında faaliyetlerini sürdürmüştür. Osmanlı İmparatorluğu, Saltanatın kaldırılmasından sonra bile tarihe geçtiğinden, toplum toplumun bir parçası haline gelmiştir. Kasım 1922'de Türk Kızılay'ı adını almıştır. Şirket, bu kez 28 Nisan 1935'te “Türk Kızılay”ı ve nihayet 1945'te Türkiye Kızılay Derneği'ni toplamıştır (Akandere, 2012, s. 1).

5902 Sayılı Afet ve Acil Durum Yönetimi Otoritesi'nin teşkilatlanma ve rolü hakkında kanunla kurulan AFAD, İsrail'de ve dünyanın birçok ülkesinde faaliyetlerini sürdürmektedir. 2018 Dünya İnsani Yardım Raporu'na göre Türkiye en fazla insani yardım yapan ülke olmuştur. 2017'de yardım 8 milyar doları buldu. Her düzeyde

ihtiyaç sahiplerine insani yardım ve yardım sağlamak için çalışmalarını sürdürmektedir (AFAD, 2018, s. 7).

2.3.2. İnsani Yardım Harekâtı ve Lojistik İlişkisi

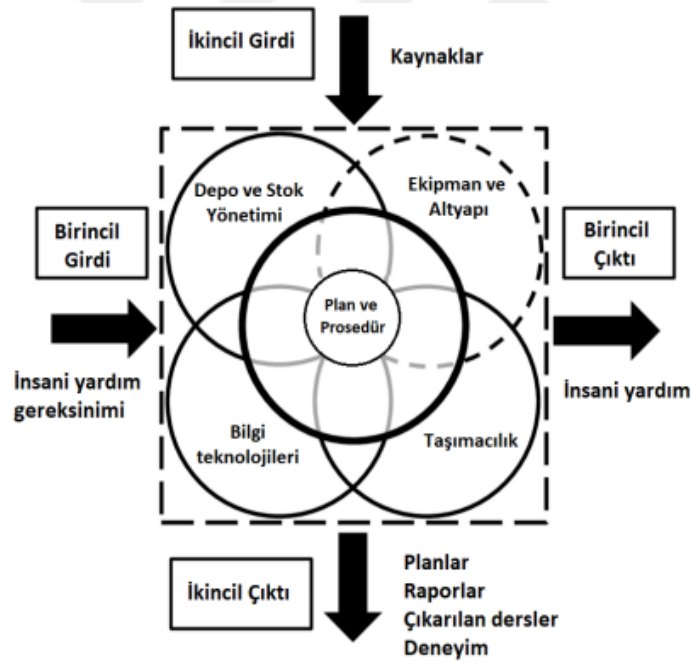
Topluluklar her insani eylemden etkilendiğinde, devlet kurumları veya sivil toplum kuruluşları gibi özel yapıları harekete geçmelidir. Lojistik, ürünlerin, hizmetlerin, paranın ve bilginin tedarik zinciri boyunca verimli ve etkin bir şekilde ileri ve geri hareketinin planlanması ve uygulanması olarak tanımlanır. Bu, ürünlerin nihai kullanım noktasına kadar müşteri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla üretildiği ve kontrol edildiği bir süreci içerir (Bakan ve Şekkeli, 2017).

İnsani yardım lojistiği ise depremler, tsunamiler, kasırgalar, salgın hastalıklar, kuraklıklar, kıtlıklar, terör saldırıları ve askeri durumlar gibi olaylarla başa çıkmayı amaçlar. İnsani yardım lojistiği, birden fazla olayın aynı anda meydana geldiği karmaşık durumlarla karşılaşır ve bu durumlar farklı bakış açıları ve planlama gerektirir. Bu tür lojistik organizasyonlar için kilit unsurlar şunlardır: personel, ekipman ve altyapı, ulaşım sistemleri, bilgi teknolojisi ve iletişim, planlama, politikalar ve prosedürler, envanter yönetimi. Bu unsurların bir araya gelmesi, insani yardım lojistiğinin etkili bir şekilde yönetilmesini sağlar (Erturgut ve Yılmaz, 2020, s. 106).

İnsani lojistik, acil durumların yanı sıra birden fazla olayın eşzamanlı olarak meydana geldiği karmaşık senaryoları ele alır. Bu durumlar, hızlı tepki, koordinasyon, kaynak yönetimi ve etkili iletişim gerektirir. Lojistik, malzeme, personel ve tıbbi yardım gibi acil ihtiyaçların zamanında ve doğru bir şekilde hedef bölgelere ulaştırılmasını sağlar. Bunu yaparken, yerel toplulukların ihtiyaçlarına ve kültürel hassasiyetlerine saygı duyulmalıdır. İnsani yardım lojistiği, genellikle birçok paydaşın iş birliği içinde çalıştığı karmaşık bir süreçtir (Dindarık ve Fidan, 2020, s. 136).

Hükümetler, sivil toplum kuruluşları, uluslararası yardım ajansları, yerel topluluklar ve gönüllüler arasında güçlü bir iş birliği ve koordinasyon gereklidir. İnsani yardım lojistiği, acil durum yönetimi ve kriz müdahalesinde önemli bir rol oynar ve mağdur olan insanlara hızlı ve etkili yardım sağlar (Kuşçuoğlu ve Çağlar, 2013). Overstreet ve diğerlerinin (2011) belirttiğine göre, insani yardım lojistiğinin temel

unsurları, kuruluşun personeli, ekipmanı/altyapısı, ulaşım, bilgi teknolojisi/iletişim, planlama/politikalar/prosedürler ve envanter yönetimi olarak tanımlanmaktadır. Bu unsurlar, lojistik literatürünün titiz bir şekilde incelenmesi ve tartışılmasının ardından belirlenmiştir. Şekil 3'te ise, insani yardım lojistiğinin sistem sınırı, insani lojistik bileşenlerini çevresinden ayıran kesikli çizginin içinde bulunmaktadır. Bu sınır, lojistikçinin kontrol alanını ifade eder ve çevrenin lojistiğe olan etkisini ve lojistikçilerin çevresi üzerindeki potansiyel etkisini belirtmek için kesikli bir çizgiyle gösterilir. İnsani yardım lojistiği, insanların hayatlarını kurtarmak, acılarını hafifletmek ve ihtiyaç duydukları yardımı zamanında sağlamak için önemli bir araçtır. Bu süreçte tüm paydaşlar iş birliği içinde çalışmalı, kaynakları etkin bir şekilde yönetmeli ve en etkili sonuçları elde etmek için sürekli olarak süreci değerlendirmelidir (Kovacs ve Tatham, 2009, s. 508).



Şekil 9. *İnsani yardım lojistiği genel çerçeve* (Overstreet, Hall, Hanna ve Rainer, 2011, s. 126)

İnsani lojistik sistemi, afet veya acil durumlarla başa çıkabilmek için kritik öneme sahiptir. Bu sistem, hızlı tepki, kaynakların etkin kullanımı, koordinasyon ve iş birliği gerektirir. Lojistik kontrol bölgesi, insani yardım operasyonlarının planlanması,

kaynakların tahsis edilmesi, malzeme ve personel yönetimi gibi faaliyetlerin yürütüldüğü bir alandır (Akben ve Taşdoğan, 2021).

Lojistik ortamı, insani lojistik faaliyetleri üzerinde doğrudan bir etkiye sahiptir. Çevresel faktörler, ulaşım altyapısı, iletişim sistemleri, güvenlik durumu ve diğer değişkenler, insani yardım operasyonlarının başarısını etkileyebilir. Bu nedenle, lojistik kontrol bölgesi, bu dış etkileri sınırlamak ve insani yardımın etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesini sağlamak için önemlidir (Erturgut ve Yılmaz, 2020, s. 109).

İnsani lojistik sistemi, tüm bu bileşenlerin uyumlu bir şekilde çalışmasıyla afet durumlarında hızlı ve etkili insani yardım sağlar. Kaynakların etkin bir şekilde yönetilmesi, lojistik operasyonların planlanması, ulaşımın sağlanması, malzemelerin dağıtımı ve diğer önemli faaliyetler, insani lojistik sisteminin başarısını belirler. Bu süreçte, lojistik kontrol bölgesi, operasyonların koordinasyonunu sağlamak, kaynakları optimize etmek ve etkili bir şekilde yönetmek için kritik bir rol oynar (Overstreet vd., 2011, s. 126).

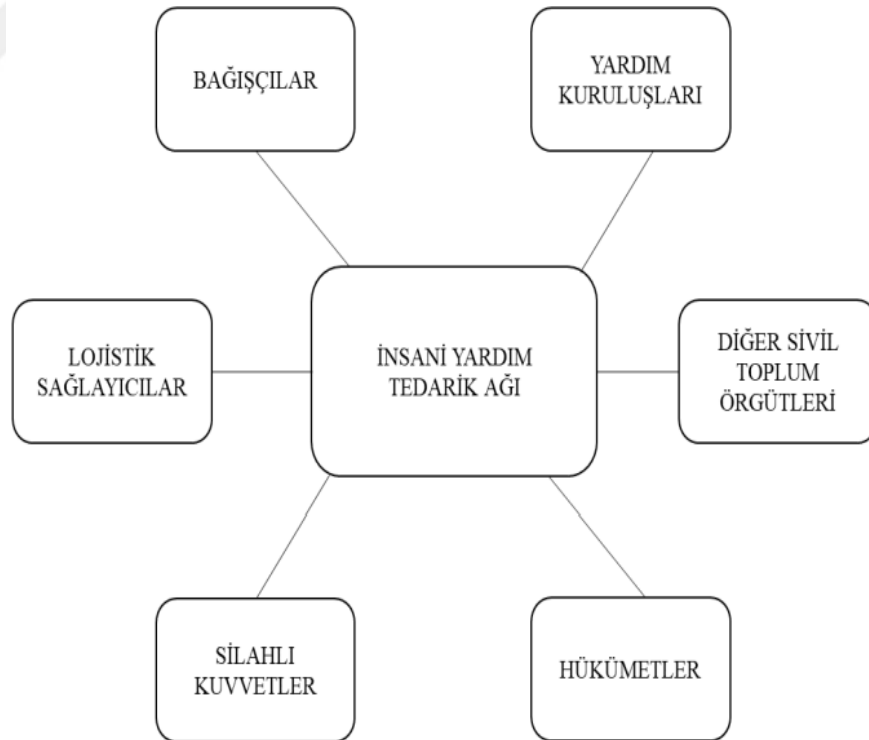
İnsani yardım gerektiren durumlarda en etkin yardımı en kısa sürede doğru yerde sağlamak temel amaç olmalıdır. Bu doğru olsa da insani yardımın lojistiğinin bazı zorlukları var. İnsani yardım çabaları önemli ölçüde belirsizlik ve karmaşıklıkla karakterize edildiğinden, daha iyi müdahale ve uygulama için uygun şekilde yönetilmeleri gerekir. Bu nedenle, insani yardım, yardım çabalarının başarılı bir şekilde yönetilmesinde kilit bir bileşendir. Stratejik süreçlerin planlanmasının nedenleri ve başlatılması ile başlar. Lojistik, insani yardım operasyonlarında her zaman önemli bir faktör olmuştur ve felaket kurtarma çabalarının yüzde 80'ini oluşturmaktadır (Trunick, 2005, s. 1-3).

Ticari anlamda lojistik, talep yönetimi, tedarik yönetimi ve tedarik zinciri yönetimi gibi bileşenlere sahipken, insan lojistiğinde talep tatmin edici faydalarla ilgili olmayan birçok faktör vardır. Satıcıların katılım için farklı nedenleri vardır ve müşteriler gönüllü olarak başvurur. Genellikle tekrar alım satım yaratmazlar. Önemli bir fark, müşterinin aslında başka seçeneği olmaması ve bu nedenle gerçek talep yaratılmamasıdır (Kovacs ve Spens, 2007: 99-111).

Tablo 4

İnsani yardım lojistiği karakteristik özelliği (Kovacs ve Spens, 2007, s. 108)

Amaç	Maruz kalan bireylerin acılarını hafifletmek
Yapı	Paydaşların birbiriyle bağlantısız olarak odaklanması, sivil toplum kuruluşları ve hükümet yetkililerinin liderliği
Kuruluş	Hazırlık, acil müdahale, yeniden inşa
Temel Özellikler	Tedarik ve tedarikçi çeşitliliği, büyük ölçekli faaliyetler, düzensiz talep ve acil durumlarda olağanüstü sınırlamalar
Tedarik Zinciri Felsefesi	Acil müdahale aşamasında malzemeler afet bölgesine itilir. Yeniden inşa aşamasında ise geri çekilme felsefesi uygulanır.
Ulaşım ve Altyapı	Altyapı istikrarsızdır. Gıda ve tıbbi malzeme kalitesini garanti altına alacak olanaklar eksiktir.
Zaman Etkileri	Gecikmeler yaşamların kaybına yol açabilir.
Sınırlandırılmış Bilgi Faaliyetleri	Çoğu felaket anında hızlı müdahale gerektiğinden, durum bilgisi sınırlı olsa da tedarik zincirleri hızlı bir şekilde tasarlanmalı ve uygulanmalıdır.
Tedarikçi Yapısı	Seçim sınırlı olabilir ve hatta bazen istenmeyen tedarikçiler devreye girebilir.
Kontrol Durumu	Acil durumlar nedeniyle işlemler üzerinde kontrol eksikliği olabilir.

Şekil 10. *İnsani yardım tedarik ağı* (Kovacs ve Spens, 2007, s. 106; Çaylak, 2019).

İnsani yardım tedarik ağı, 5 kısımdan oluşmaktadır. Bunlar, lojistik sağlayıcılar, silahlı kuvvetler, hükümetler, diğer sivil toplum örgütleri, yardım kuruluşları ve bağışçılardır.

Tarih boyunca gerçekleşen insani yardım operasyonlarını göz önünde bulundurarak, mümkün olan en kısa sürede yaraları iyileştirip iyileştirin ve etkilenen kitlenin normal yaşamına geri dönün. Verimli bir lojistik faaliyette geri dönüşleri gerçekleştirdi. Tüm insani yardım bu operasyonun başarısının büyük kısmı, insani lojistiğin ihtiyaç duyulan malzemeleri doğru insanlara ulaştırmadaki verimliliğine ve etkinliğine dayanmaktadır (Overstreet vd., 2011, s. 114).

2.3.3. İnsani Yardım Harekâtı Türleri

İnsani yardım harekâtı, dünya genelinde yaşanan acil durumlar, doğal afetler, çatışmalar ve insanlık dramı gibi durumlarda insanların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla gerçekleştirilen önemli bir faaliyettir. Bu tür harekâtlar, acil yardım, kurtarma, rehabilite etme ve uzun vadeli yeniden yapılanma gibi farklı tiplere ayrılabilir. İnsani yardım harekâtının temel tipleri (OCHA, 2007, s. 7):

- Acil Yardım

Acil yardım harekâtı, hızlı ve etkin müdahale gerektiren acil durumlar için yapılan bir yardım türüdür. Doğal afetler, çatışmalar veya salgın hastalıklar gibi durumlarda, hayati öneme sahip ihtiyaçları karşılamak için acil yardım ekipleri seferber edilir. Bu tür yardım, temel tıbbi hizmetler, su ve sanitasyon, gıda dağıtımı, barınma ve acil sağlık hizmetleri gibi acil ihtiyaçları kapsar.

- Kurtarma

Kurtarma harekâtları, felaketlerin veya kazaların sonucunda mahsur kalan veya tehlike altında olan insanları kurtarmayı amaçlar. Deprem enkazlarında mahsur kalanları kurtarmak, sel sularında sıkışanları tahliye etmek veya savaş bölgelerinde yaralıları kurtarmak gibi durumlarda kurtarma ekipleri aktif olarak çalışır. Bu tür harekâtlar, arama-kurtarma ekipleri, helikopterler, botlar ve özel eğitilmiş personel tarafından yürütülür.

- Rehabilitasyon

Rehabilitasyon, afetlerin veya çatışmaların ardından toplumların normal hayata dönmesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilen bir faaliyettir. Hasar gören altyapının onarılması, okulların yeniden açılması, sağlık hizmetlerinin yeniden kurulması, temiz su kaynaklarının sağlanması ve ekonomik faaliyetlerin canlandırılması gibi süreçler rehabilitasyon kapsamına girer. Bu tür harekâtlarda uzmanlar, yerel halkı desteklemek ve sürdürülebilir bir iyileşme sağlamak için çalışır.

- Uzun Vadeli Yeniden Yapılanma

Uzun vadeli yeniden yapılanma, çatışma bölgeleri veya felaket etkilenen bölgelerde toplumların daha sağlam bir temele dayanan ve sürdürülebilir bir şekilde yeniden inşa edilmesini hedefler. Bu tür harekâtlarda, altyapının yeniden inşası, mesleki eğitim programları, sağlık hizmetlerinin geliştirilmesi, temel eğitim olanaklarının sağlanması ve yerel halkın güçlendirilmesi gibi uzun vadeli stratejiler uygulanır. Yeniden yapılanma sürecinde yerel halkın katılımı ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri önemli bir rol oynar.

İnsani yardım harekâtı tipleri, acil durumların ve insani ihtiyaçların farklı yönleriyle başa çıkmayı amaçlar. Bu harekâtlar, koordineli bir şekilde çalışan sivil toplum kuruluşları, uluslararası yardım kuruluşları, hükümetler, askeri birimler ve gönüllülerin iş birliğiyle gerçekleştirilir. İnsani yardım harekâtları, acil durumlarda hayat kurtarmak, acıları azaltmak ve toplumların yeniden inşa sürecine yardımcı olmak için büyük öneme sahiptir (Taşdoğan, 2018).

2.4. İnsani Yardım Malzemeleri, Ekipmanları ve Çalışanları

Silahlı çatışmalarda ihtiyaç sahibi vatandaşlara insani yardım sağlamak için insani yardım, insani yardım çalışanları tarafından insani teçhizat kullanılarak ulaştırılmaktadır. Silahlı çatışmaların sivil nüfus için tehlikeli bir ortam olmasının yanı sıra, çatışmanın taraflarına çeşitli nedenlerle yardım sağlamaya yönelik operasyonların engellenmesi, insani malzeme, ekipman ve işçilere yönelik olarak sağlanması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır (Durmaz, 2020, s. 72).

2.4.1. İnsani Yardım Malzemeleri ve Ekipmanları ve Korunması

Silahlı çatışmalar sırasında insani yardım sağlanmasında kullanılan malzeme ve teçhizat, yardım sağlanması için hayati önem taşıdığından, insancıl hukukun özel koruması altındadır. Bu koruma, yiyecek, giyecek, yatak takımı, barınak ilaçlar, tıbbi ekipman gibi tüm destek malzemelerini kapsamakla birlikte, yardım görevlilerinin bu malzemeleri taşımak için kullandıkları kara, hava, deniz ve araçlar gibi destek ekipmanlarını, sığınakları de kapsamaktadır (Dindarık, 2019).

Çatışan taraflarca insani yardımın sağlanması ve donatılmasıyla ilgili olarak uluslararası insancıl hukukun sağladığı korumaya saygı gösterilmemesi, uluslararası hukukun temel ilkelerinin ciddi bir ihlalinin teşkil edecektir. Sonuç olarak, insani yardım malzemeleri ve ekipmanı, çatışmanın tarafları tarafından dikkatli bir şekilde korunmalıdır. Bu malzeme ve teçhizat, çatışmanın tarafları veya yetkilerini kullanan herhangi bir grup tarafından saldırıya uğrayamaz, yağmalanamaz veya ele geçirilemez. Yardımcı malzeme ve teçhizatın zarar görmemesi için başta silahlı kuvvetlerin olmak üzere güvenlikleri sağlanmalıdır. Yönlendirme yapılmalıdır. Malzeme ve ekipman, amaçlanan yoldan sapmamalıdır. Ayrıca uluslararası hukuk tarafından tanınan sembollere saygı gösterilmeli ve bu sembolleri taşıyan malzeme ve ekipmanlar tüm bu korumadan yararlanmalıdır. Öte yandan amblemin yer almaması veya görünmez olması, kendi başına korumayı geçersiz kılmaz; çünkü sembol, destek materyallerini ve ekipmanı koruma statüsü vermek yerine tanınabilir veya tanınabilir hale getirmektedir (Yılmaz, 2019).

2.4.2. İnsani Yardım Çalışanları

Birçok insani yardım çalışanı, araç kullanmaktan sivillere insani yardım ulaştırmak için malzeme dağıtmaya kadar silahlı çatışmalara katılmaktadır. Tüm tehlikelerine rağmen çatışma bölgesine girdi ve sadece insani yardımla uğraşmıştır. Hukukta olan bu kişiler, tarafsızlığını korumak için belirli kısıtlamalara tabidir ve güvenlikleri için de korunmaya ihtiyaç duyarlar (Handan ve Cerit, 2018, s. 71).

2.4.3. İnsani Yardım Çalışanlarının Sınırları

Uluslararası insancıl hukuka göre, insani yardım çalışanları görevlerini yerine getirirken sınırsız ayrıcalıklardan yararlanamazlar. İlk olarak, bu kişilerin çatışma bölgelerinde çalışabilmeleri için izin alınması gerekir, çünkü insani yardım faaliyetinin kendisi, bireysel veya toplu olarak verilebilecek söz konusu katılma yetkisi, genellikle insani yardım faaliyetinin kendisi için verilen izin belgesinde yer alır (Aktaş-Ceyhan, 2023, s. 34).

Çatışan tarafın rızasıyla bir çatışma ülkesine giren insani yardım çalışanları, bulundukları ülkenin ulusal yasalarına saygı göstermeli ve bunlara uymalıdır. Bu insanlar, devletin dayattığı teknoloji ve güvenlikten endişe duymaktadırlar. Kurallara uyulduğu sürece insani yardım dışında hiçbir faaliyete izin verilmemektedir. Yardımcılar, askeri bilgi alışverişi gibi bir çatışmanın taraflarına zarar verebilecek faaliyetlerde bulunmamalıdır. Aksi takdirde, gönderen Devlet Duruma bağlı olarak insani yardım görevlisi durdurulabilir veya insani yardım faaliyetinin kendisi durdurulabilir. Tüm bunlara ek olarak, kurallara uyulmaması, çatışmanın zorunlu askeri gereksinimleri nedeniyle bağımsız yardımlaşma çalışanların faaliyetleri ve hareketleri geçici olarak kısıtlanabilir. Hayati güvenlik nedenleriyle yardım sağlayan işgal kuvvetleri. Bu, işgücünün ve organizasyonun yapısını geçici olarak değiştirebilir (Karakoç, 2023, s. 65).

2.4.4. İnsani Yardım Çalışanlarının Korunması

Silahlı çatışmaların zarar verme potansiyelinin yüksek olması, çatışmadan özel korumaya ihtiyaç duyan farklı insan gruplarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Böyle bir grup, çatışma mağduru sivillere yardım etmek için tarafsız bir şekilde çalışan insani yardım çalışanlarıdır. Uluslararası ceza hukuku ve insan hakları hukuku, özellikle uluslararası insancıl hukuk, yardım görevlilerine çeşitli sözleşmelerde belirtilen korumaları da sağlamaktadır. Ancak tüm bu koruyucu önlemlere rağmen özellikle son yıllarda insani yardım çalışanlarına yönelik saldırıların sayısı artmıştır (Taşdoğan, 2018).

İnsani yardım çalışanlarına yönelik saldırılar ve nedenleri düşünüldüğünde, akla gelebilecek en önemli sorulardan biri, sağlanan yasal korumaların yeterli olup olmadığıdır. Cenevre Sözleşmelerine bakacak olursak, insani faaliyetlerin

korunmasından çeşitli yerlerde bahsedilmesine rağmen, İnsani yardım çalışanlarının korunması Ek Protokol 1'in 71. maddesinde açıkça belirtilmiştir (Bien'czyk-Missala, ve Grzebyk, 2015, s. 223).

Şu anda insani yardım çalışanlarının saygı görmesi ve korunma terimlerinin anlamı, yasal çerçevenin anlaşılması açısından önemlidir. İlk kavram, işçilerin saldırıya uğramadığı, taciz edilmediği veya tehdit edilmediği anlamına gelirken, çatışmanın dışında tutulmaktadır. Savunmaya ulaşmak, savunmaya yardım etmek ve desteklemek demektir (Bıçakçı ve Ergüney-Okumuş, 2023, ss. 207-209).

İnsani yardım görevlilerinin taciz edilmesi, fiziksel veya psikolojik şiddet kullanımı, cinayetler, dayaklar, adam kaçırmalar rehin alma, zorla alıkoyma, yasadışı alıkoyma veya alıkoyma fiillerinden herhangi biri birinci kavramla yasaklanmıştır. Bu eylemlerin çalışanlarla ilgili olarak işlenmesini veya işlenmesini önlemek için gerekli tedbirlerin alınması, ikinci algının doğurduğu görevlerden biridir. Gerekirse insani yardım çalışanlarına yiyecek, barınma ve tıbbi bakım sağlanması bile saygı ve korumanın bir gereğidir. İnsani yardım çalışanlarının uluslararası insancıl hukuk tarafından bu şekilde korunması, insani yardım çalışanlarının görevlerini korkusuzca yerine getirmelerini sağlar. Bu sayede insani yardım, silahlı çatışmalardan etkilenen daha fazla ihtiyaç sahibi sivil ulaşabilmektedir (Bien'czyk-Missala ve Grzebyk, 2015, s. 225).

Öte yandan, insani yardım çalışanlarının yardım faaliyetleri sırasında tarafsızlığıdır. Yardım almamaları, rızaları olmadan sağlanmaları veya faaliyetlerinin ev sahibi tarafından durdurulması, uluslararası insancıl hukukun sağladığı korumanın geri çekildiği anlamına gelmez. Her halükârda vatandaş olarak korunmaya devam edecekler. Ancak, destek personelinin destek faaliyetlerine ek olarak ve çatışmanın ortaya çıktığı durumlar bu anlamda korumayı durdurur (Bien'czyk-Missala ve Grzebyk, 2015, s. 233).

Sonuç olarak, bize göre sorun, insani yardım çalışanlarına sağlanan yasal korumanın yetersiz olup olmamasından değil, tarafların kurallara uymamasından kaynaklanmaktadır. Çoğu durumda, silahlı uyuşmazlıklarda hukuka aykırılık nedeniyle cezadan muafiyet veya yetersiz ceza da tarafların uymama cesaretini artırmaktadır. Bu durum diğer insani yardım faaliyetlerinin aksamasına veya

gecikmesine neden olabilir. Öte yandan silahlı çatışmaların her zaman kontrol edilmesi zor bir tehlike taşıdığı da kabul edilmelidir. Bu nedenle insani yardım çalışanları da güvenliğe azami dikkat göstermeli ve tarafların talimatlarına uymalıdır (Stoddard, Harmer ve DiDomenico, 2008, ss. 21-22).

2.4.5. Sağlık Çalışanları

Uluslararası insancıl hukukta sağlık çalışanlarının konumu hakkında konuşmadan önce, bir konunun açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. İnsani yardım sağlanması ile bağlantılı olarak sağlık hizmetlerine dâhil olanlar dışında, Devlet Sağlık Bakanlığı tarafından sertifikalandırılmış sivil veya askeri sağlık profesyonelleri de bulunmaktadır. Cenevre Tıbbi sözleşmelerinin pek çok hükmü esas olarak ikinci grup işgücünü ilgilendirmektedir (Durmaz, 2020, s. 79).

Uluslararası insancıl hukuk uyarınca, silahlı çatışmalara katılan sağlık çalışanlarına saygı duyulur ve korunur. Burada da saygı görme ve koruma terimleri, bir önceki bölümde belirtildiği gibi, saldırmama ve saldırıya karşı savunma anlamında kullanılmaktadır. Dolayısıyla bu anlamda sağlık çalışanları diğer insani yardım çalışanları ile ortak korumalara sahiptir. Ancak bundan sonra, bu talimatlar sadece sağlık profesyonelleri içindir (Senir, 2021).

Bunlardan ilki, çatışmanın taraflarına ve sağlık ekiplerine saygı göstermektir. Onları korumanın yanında onlara yardım etmek de bir görevdir. Cenevre sözleşmesi tıbbi çatışma nedeniyle tıbbi bakım kesintiye uğradığında sözleşmeleri çatışan tarafın yardım etmek için elinden gelen her şeyi yapması gerektiği söz konusu bakım yaralıları ve hastalar için bir sığınaktır (International Committee of the Red Cross, 1949, s. 192).

Diğer bir farklılık ise sağlık çalışanlarına sağlanan korumanın nasıl sona erdiği. Uluslararası insancıl hukuka göre, tıbbi birimlerin insani görevlerinden uzaklaştırılması ve düşmana karşı operasyon yürütmek için kullanılması durumlarında, savunma ancak bu konuda bir uyarı olması ve makul bir süreye ihtiyaç duyulması halinde sonlandırılabilir ve operasyona son verilebilir. Bu nedenle, örneğin, tıbbi birliklerde düşman askerlerinin varlığı, tek başına savunmanın sonlandırılacağı ve bundan hemen sonra bir saldırı planlanabileceği sonucuna varmamıza izin vermiyor durdurur (Bien'czyk-Missala ve Grzebyk, 2015, s. 234).

Sağlık çalışanlarını diğer insani yardım çalışanlarından ayıran bir diğer faktör talimat, yardım faaliyeti sırasında sembollerin kullanılması talebidir. Uluslararası insancıl hukuk, silahlı çatışmalardaki sağlık personelinin kimliğinin belirlenebilmesini şart koşturmaktadır. Bunun için sağlık çalışanlarının çatışma olan veya çıkabilecek alanlarda kendine özgü amblemi takmaları ve sağlık çalışanı olduklarını gösteren bir kart taşımaları gerekmektedir (Handan ve Cerit, 2018).

Böylece çatışmanın tarafları, çatışma içinde olan sağlık çalışanlarını ve sağlık çalışanlarını kolayca tanımlayabilir. Çalışanlarına verilen faydaların sadece sembol ve kartı taşıyanlara verilmesi açısından faydalı bir konudur. Ancak belirtildiği gibi bir sembolün kullanılması korumanın tek dayanağı olmayıp, belirtilen nedenlerle taraflara kolaylık sağlama aracıdır. Yani her sağlık çalışanının sembol takmaması gerçeği ortadan kalkmayacaktır. Böylece bu savunma saldırısının değerini düşürmez (Işıkhan, 2021, s. 67).

2.5. İnsani Yardım Lojistiği Kavramı

İnsani yardım lojistiği, doğal afetler ve acil durumlar ihtiyacı olanları etkilemiştir. İnsanlara yardımcı olacak malzeme, bilgi ve hizmetlerin tasarımı, nakliyesi ve dağıtımını yönetim sürecidir (İlhan, 2009, s. 105).

İnsani yardım faaliyetleri sadece doğal afetler ve acil durumlarda değil, insan sağlığı alanında da yürütülmekte olup, canlarının tehlikede olduğu durumlarda da güvenlikleri ortaya çıkmaktadır. Zorunlu göç, yetersiz beslenme, temel yaşam malzemelerine ulaşamama gibi durumlarda her alanda insani yardım şeklinde müdahale gerçekleşmektedir. İnsani yardım faaliyetleri engellenmelidir, aksi takdirde faaliyetlerin etkinliği azalacaktır (Erturgut ve Yılmaz, 2020, s. 105).

İnsani yardım kuruluşları, ilgili kurumlarla koordineli olarak çalışmalara katkı sağlamakta, afet bölgesi sağlayıcısına tıbbi, lojistik ve finansal destek sağlamaktadır. İnsani yardım operasyonları, yardım dağıtımını daha önceki dönemlerde artan bağlantı ve ulaşım ile birlikte ulusal ve yerel düzeyde kurumsal ve bireysel yardım toplama faaliyetleri yer alırken, insani yardım sektöründe çalışan aktörler, insani yardım sektöründe çalışan aktörlerin güvenliğini değil, tüm kapsamını görmektedir (Senir, 2021).

İnsani yardım kuruluşları yerel veya uluslararası olabilir. Yerel hayır kurumları, aynı ülkede yaşayan bağışçılar ve alıcılar arasında finansal bağlar kuran ve bu kaynakları dağıtan kuruluşlardır. Uluslararası yardım kuruluşları, bağışçıların ve bu yardımın bağışçıların menşe ülkeleri dışındaki ihtiyaç sahiplerine insani yardım sağlar. Yukarıdaki yardımlar gelişmiş ülkelere başlayıp gelişmekte olan veya gelişmemiş ülkelere akışı takip etmektedir. Uluslararası yardım insani yardımın lojistiği açısından büyük önem taşımaktadır. Gelişmiş olarak adlandırılan ülkelere az gelişmiş ülkelere kadar her türlü insani krizde yardım sağlanmaktadır (Öztürkel, 2021, s. 63).



Şekil 11. *İnsani yardım lojistiğinde tedarik zinciri* (Kuşçuoğlu ve Çağlar, 2013, s. 46)

İnsani lojistiğin temel amacı olan insanların acılarını hafifletmek, ancak tedarik zincirlerinin doğru yönetimi ile mümkündür. Acil durumlarda ve doğal afetlerde ihtiyaç sahiplerine yardım sağlamak en zor konulardan biridir. Şekil 11, tedarik zincirindeki paydaşları ve insani yardım lojistiği akışını göstermektedir. Bu akım insandır. Bağışçıların yarısının kuruluşları tarafından sağlanan para ile gerekli malzemelerin sağlanması ve gerekli bilgi akışı sayesinde uygun malzemelere ihtiyaç duyulması ile başlar. Sahibine teslim edildiğinde biter (Kuşçuoğlu ve Çağlar, 2013).

İnsani lojistiğin temel amacı hayat kurtarmak, kesintiye uğramış hayatlar Su akışını normalleştirmek, etkin ve planlı müdahale yapmak, halk sağlığını korumak, ikincil afetleri önlemek, kültürel mirası korumak, çevrenin korunmasıdır. İnsani yardımın lojistiği evrensel bir kavramdır. Herkese dil, din, ırk, mezhep ayrımı gözetmeksizin eşit davranır. Bu eylemlere dâhil olan faktörler vardır. Bu taraflar arasında yerel yönetimler, özel sektör, devlet kurum ve kuruluşları, yardım kuruluşları ve silahlı kuvvetler yer alabilir (Yılmaz, 2019, s. 46).

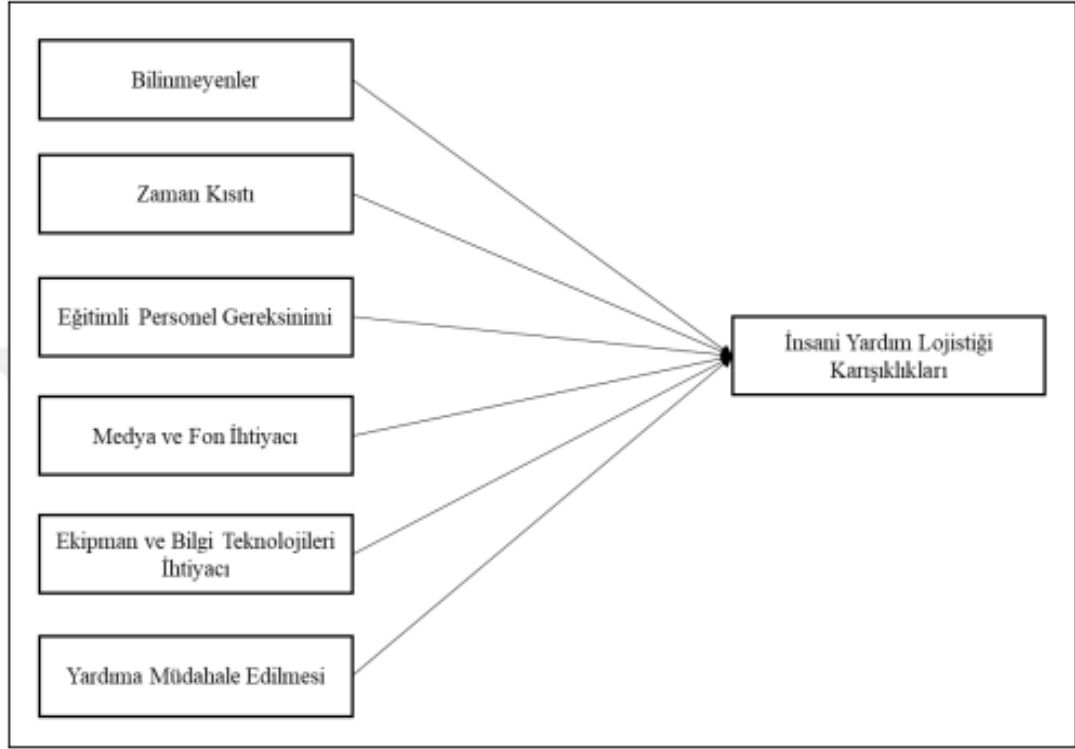
İnsani yardım lojistiğinin önemli ilkelerinden biri, bağımsızlık ve tarafsızlıktır. Bu ilke, yardım kuruluşlarının siyasi, ekonomik veya askeri amaçlara hizmet etmeksizin insani yardım faaliyetlerini yürütmesini gerektirir. Ayrıca, yardım kuruluşları herkesin ihtiyaçlarına tarafsızca yaklaşmalıdır, ayırım yapmamalıdır. İnsanlık ilkesi de insani yardım operasyonlarının temelini oluşturur; yani insan hayatını kurtarmak, acıları hafifletmek ve herkese ihtiyaç duydukları yardımı sağlamak amacıyla hareket etmek gereklidir (Taşdoğan, 2018). Ancak, medyanın odaklandığı ve ön planda olan krizlerde, genellikle daha fazla yardım akışı ve ilgi gözlemlenirken, az ilgi gören krizlerde yardımın yetersiz kalabileceği bir gerçektir. Ayrıca, bazı gelişmiş ülkeler, dış ilişkiler ve tarihi bağlar gibi faktörlere dayanarak belirli ülkelere öncelik verme eğilimindedir. Bu durum, insani yardımın tarafsızlık ilkesine zarar verebilir ve yardımın adil bir şekilde dağıtılmasını engelleyebilir (Strömberg, 2007, ss. 211-212).

2.5.1. İnsani Yardım Lojistiğinde Karşılaşılan Zorluklar

İnsani yardım lojistiği, planlama ve tahmin açısından iş lojistiğinden farklılık gösterse de özellikle uygulama aşamasında ve çevresel faktörlerin etkisiyle bazı zorluklar barındırmaktadır. Gereksinimlerin öngörülebilir olmaması, birdenbire ortaya çıkması, büyük hacimleri en kısa sürede teslim etme ihtiyacı ve yeterli veya yetersiz kaynakların olmaması operasyonu zorlaştıran diğer faktörlerdir (Balcık ve Beamon, 2008, s. 102).

Yardımın ulaştırılacağı bölgedeki güvenlik endişeleri ve riskler sorunu daha da kötüleştirmektedir. Örneğin, bir ülkede savaş veya çatışma olduğunda meydana gelen açlık, susuzluk veya deprem ve sel gibi doğal afetlerdir. Bu gibi durumlarda, esnek sistemler oluşturmak, durumun farkındalığı, alanın yapısı, dinamikleri ve alan

sakinlerinin bakış açıları gibi standart müdahale sistemleri yerine modeller uygulanmalıdır (Kovacs ve Spens, 2009, s. 508).



Şekil 12. *İnsani yardım lojistiği karşıklıkları* (Overstreet vd., 2011, s. 117)

İnsani yardım operasyonlarının her seferinde farklı şekillerde ortaya çıkması, yani aynı afet türünün farklı özelliklerinden dolayı farklı afet türleri ortaya çıkmaktadır. Planlama özellikleri ve dikkate alınması gereken konular. Örneğin, depremler ve savaşlar bölgenin fiziki altyapısını etkiler ve özel bir rota bulur. Bir diğer önemli lojistik konu ise ilk yardım ekipmanları, gıda, ekipman ve hayat kurtaran malzemelerdir. İnsan gücünün bir tedarik noktasından bir afet bölgesinde coğrafi olarak dağılmış çok sayıda varış noktasına taşınmasını planlamaktan bahsediyoruz. Ayrıca mağdurların güvenli ve çok hızlı bir şekilde tıp merkezlerine tahliyesi planlanmalıdır (Barbarosoğlu, Özdamar ve Çevik, 2002, ss. 118-133). Bu tür faaliyetler için iyi hazırlık programlar, simülasyonlar ve tahmin yetenekleri ile donatılmalıdır. Afetlerin her biri coğrafyaya, demografiye ve sosyo-ekonomik duruma bağlıdır. Sonuç olarak, alt bölgelerin her birini etkiler. İklim olası etkiler nedeniyle

durumun kötüleşmesi beklenmektedir (International Federation of Red Cross – IFRC, 2008’den aktaran Kovacs ve Spens, 2009, s. 509).

İnsani yardım faaliyetlerinin etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için, hükümetlerin, özellikle de afetin meydana geldiği ülkenin, insani yardıma yönelik eylemleri onaylama ve kaynakları harekete geçirme yetkisi büyük önem taşır. Bu nedenle, insani yardımın lojistik akışında hükümetler aktif bir rol oynarlar. Ancak, ev sahibi ülkenin onayı olmadan, ulusal veya askeri yardım kuruluşları dışında hiçbir aktör afet bölgesinde faaliyet gösteremez. Ev sahibi ülkenin onayı, uluslararası toplumun ve diğer ülkelerin katılımının temelidir. Bu, insani yardım faaliyetlerinin etkin bir şekilde yürütülmesi ve koordinasyonun sağlanması için son derece önemlidir (Senir, 2021).

Ev sahibi ülke, yardımın ihtiyaç duyulan bölgelere ulaşması, halkın güvenliği ve refahının korunması gibi konularda kontrol ve yetki sahibidir. Bu nedenle, diğer ülkelerin katılımı ev sahibi hükümet ile uluslararası toplum arasındaki ilişkinin kalitesine bağlıdır ve bu ilişki kolaylaştırılabilirliği gibi aynı zamanda kesintiye uğratılabilir bir konudur. Hükümetler, insani yardımın lojistik akışını desteklemek için çeşitli roller üstlenirler. Ev sahibi hükümet, yardımın hedef bölgelere güvenli bir şekilde ulaşmasını sağlamak için gerekli güvenlik önlemlerini alır ve yardımın dağıtımını denetler. Aynı zamanda, lojistik koordinasyonu sağlar, yardım malzemelerinin gümrük işlemlerini kolaylaştırır ve yardım kuruluşlarına gerekli izinleri ve yetkileri verir (Akben ve Taşdoğan, 2021).

Komşu hükümetler ise afetten etkilenen ülkeye sınırda yardım sağlama, geçiş izinleri verme ve lojistik destek sağlama gibi önemli roller üstlenir. Uluslararası toplumdaki diğer hükümetler ise finansal kaynaklar sağlama, lojistik destek, uzman personel gönderme ve teknik yardım gibi şekillerde insani yardım faaliyetlerine katkıda bulunurlar. İnsani yardımın etkin bir şekilde sağlanabilmesi için hükümetler arasında iş birliği, koordinasyon ve iletişim büyük önem taşır. Bu süreçte, ev sahibi ülkenin onayı ve desteği, uluslararası toplumun yardım faaliyetlerini sürdürebilmesi için temel bir unsur olarak karşımıza çıkar (Handan ve Cerit, 2018, s. 71). Hassas bir konu olan diğer ülkelerin katılımı, ev sahibi hükümet ile uluslararası toplum arasındaki ilişkinin kalitesine bağlı olarak kolaylaştırılabilir veya engellenebilir. Bu nedenle,

insani yardım faaliyetlerinin etkin bir şekilde yürütülmesi için tüm taraflar arasında güçlü bir iş birliği ve anlayışın sağlanması büyük önem taşır (Cozzolino, 2012, s. 12).

İnsani yardım operasyonundaki zor durumları şöyle özetlenmiştir (Çınar ve Mutlu, 2020);

- Doğal bir afet nedeniyle, çalışma koşulları genellikle kötü ve tahmin edilemez. Altyapı, yollar, demiryolları, havaalanları olmadığı için yardım çalışmaları yeterince devam etmemelidir.
- Koşullar, bilgi sistemleri ve açık lojistik operasyonlar doğru uygulamayı engelleyebilir.
- Etkilenen ülkelerdeki siyasi kargaşa ve huzursuzluk, kurumların yardım sağlama yeteneğini sınırlayabilir veya ciddi şekilde engelleyebilir.
- İnsani yardım talebi çok belirsiz ve sahada kısa vadeli değerlendirme ve hazırlık için çok az zamana ihtiyaç vardır.
- Kıt kaynakların ve insani yardımın olmaması, değerlendirmenin hızlı ilerlediği ve sık güncellenmediği anlamına gelir; yanlış değerlendirilen ihtiyaçlar genellikle insani yardım faaliyetlerini karıştırır.
- Satın alma koşulları değerlendirilmeli ve tedarik zinciri kısa sürede planlanmalı ve uygulanmalıdır.
- İnsani yardım eylemleri, insani kayıplarla ölçülür Başarısızlığı önlemek için aşırı baskı altındadırlar.
- Mevcut krizi kısa vadede çözme arzusu, genellikle uzun vadeli yeteneklerin gelişimini engeller.
- İnsani yardım personeli genellikle yeterli eğitimden ve becerilerden yoksundur ve yerdeki baskı büyük iş kayıplarına neden olmaktadır.
- Bağışçılar genellikle belirli yardım çabalarını finanse eder, ancak hayır kurumlarında uzun vadeli altyapı inşasını desteklemez.
- Yardım kuruluşları, genellikle farklı ve çoğu zaman çatışan hedeflere sahip bir dizi paydaşı yönetmelidir.

- İstenmeyen bağışlar, tedarik zincirinin çeşitli bölümlerinde beklenmedik darboğazlar yaratabilir ve sınırlı kaynaklar kullanabilir.

2.5.2. İnsani Yardım Lojistiği ve Ticari Lojistiğin Karşılaştırılması

Lojistik terimi, farklı organizasyonlar ve insanlar için farklı anlamlara sahiptir. Örneğin, silahlı kuvvetlerde operasyonel lojistiğin amacı askeri operasyonlar yürütmektir ve stratejik lojistik ile taktik lojistik arasındaki boşluğu doldurmaktır. İş sektöründe lojistik, malzeme, hizmet, bilgi ve sermaye akışını yönetmek için planlama çerçevesi olarak tanımlanır ve günümüzün iş ortamında gerekli olan ve giderek karmaşılaşan bilgi, malzeme, iletişim ve kontrol sistemlerini içerir. Buna karşılık, Dünya Gıda Programı (WFP) ve Sınır Tanımayan İlaçlar gibi insani yardım kuruluşlarının çoğu, insani lojistik lojistiği “verimliliği, maliyet etkinliğini, malzemelerin ve ilgili bilgilerin akışını ve depolanmasını, planlama, uygulama ve uygulama açısından kullanır (Apte, 2010, ss. 6-7).

İnsani lojistik, ticari ve askeri lojistikten çok farklıdır. Hem talep hem arz bilinmeyen ve dinamik İnsani lojistik, eşitlik ve verimliliği dengelemelidir. Ama etkisini ölçmek zordur. Bilinmeyen arz ve talebe ek olarak, insan tedarik zincirleri mevcut kaynaklar hakkında yüksek derecede belirsizlikle karşı karşıyadır. Düşük gönüllü becerileri, yüksek personel devir hızı ve zayıf yerel altyapı, insani yardım tedarik zincirlerindeki zor koşulları daha da kötüleştirmektedir. Ulaştırma ağlarının eksikliği, güvenlik endişeleri ve çok sınırlı güvenilir bilgi, insani yardım lojistiğinin önündeki diğer engellerdir. İnsani lojistik, askeri lojistiğe eşdeğer değildir. Ordunun çok net bir komuta ve kontrol yapısı olmasına rağmen, insani lojistik, gönüllüleri ve farklı amaçlara ve hedeflere sahip yüzlerce başka katkıda bulunanları içerir (Van-Wassenhove ve Pedraza Martinez, 2012, s. 308).

Uygulamada, insani lojistik sistemlerin yönetimi ticari muadillerine benzerdir. Yönetimden çok farklı düşünülebilir. Bunun altında yatan sebep her sistemde farklıdır. Doğal talep nedeniyle ticari bir tedarik zincirinde, bir ürüne olan talep, genellikle uygun tahmin yöntemleri veya müşteriye dönük bir sistem kullanılarak tahmin edilir. Bu nedenle ticari lojistik yöneticileri, belirsizlik unsurlarından mümkün olduğunca kaçınmak için ellerinden gelenin en iyisini

yapmalıdır. Ancak insani yardım lojistiğinde, afetin zamanı, yeri ve yoğunluğu nedeniyle yardıma olan ihtiyacın tam olarak ne olduğu, bir kriz meydana gelene kadar mevcut olmadığından, ihtiyacın doğası çok kesin değildir. Bu açıklamalardan hareketle insani lojistik sistemlerin bazı özellikleri şu şekilde ifade edilebilir (Nikbakhsh ve Farahani, 2011, ss. 300-301).

Tablo 5

İnsani lojistik (Kova'cs ve Spens, 2007, s. 108)

Amaç	Savunmasız insanların acılarını hafifletmek
Yapısı	Birbirleriyle net bağlantısı olmayan paydaş odaklılık
Aşama	Hazırlık, anında müdahale, yeniden inşa
Özellikler	Sarf malzemeleri ve tedarikçilerdeki değişiklik
Tedarik Zinciri	Malzemeler, acil müdahale aşamasında afet yerine itilir.
Ulaşım	Alt yapısının istikrarsız olması, gıda ve tıbbi malzemelerin kalitesini güvence altına alacak olanakların olması
Zaman	Zaman gecikmeleri can kaybına sebep olabilir
Sınır Bilgi Eylemleri	Çoğu afetin oğası gereği acil müdahale gerektirir, bu nedenle durum bilgisi çok sınırlı olsa bile tedarik zincirlerinin bir kerede tasarlanması ve devreye alınması gerekir
Tedarikçi Yapısı	Seçim sınırlı, hatta bazen istenmeyen tedarikçiler
Kontrol Yöntemleri	Acil durum nedeniyle operasyonlar üzerinde kontrol eksikliği

2.5.3. İnsani Yardım Lojistiğinde Gerekli Eşya ve Ekipmanlar

Bölgede genellikle bir doğal afet sonrasında yapılan yardım operasyonları Pan Amerikan Sağlık Örgütü'nden (PAN) alınan bilgilere, gerekli ürün ve ekipmanlara dayalı olarak çeşitli yardım malzemeleri ve ekipmanlarına yüksek talep vardır; gıda, su ve sanitasyon, tıbbi ekipman ve işgücü, giyim ve battaniye, bebek ve çocuk ürünleri, barınak, iletişim, enerji, yakıt, mutfak ve temizlik malzemeleri, yangın ekipmanları ve tehlikeli maddeler, tarım ve hayvancılık ürünleri, çöp imha ve inşaat, ancak sınırsız her doğal afetin özelliklerine ve kendine özgü durumuna bağlı olarak, malzemelere ve bunların farklı miktarlarına ihtiyaç duyulmaktadır (Taşdoğan, 2018). Her ögenin uygunluğu Seviyesi diğerlerinden farklıdır ve özel durumuna bağlıdır; Bazıları en çok Yüksek bir öncelik var. Örneğin, kış mevsiminde uygun giysi, battaniye ve yakıtın zamanında teslim edilmesi esastır (PAN, 2001).

2.5.4. İnsani Yardım Lojistiğinde Temel Faaliyetler

Lojistik işlevleri, hazırlık, planlama, satın alma, nakliye, depolama, izleme ve gümrükleme dâhil olmak üzere çeşitli faaliyetleri kapsar (Thomas ve Kopczak, 2005, s. 2). İnsani yardım kuruluşları, tipik olarak, kuruluşa ve hatta doğal afete bağlı olarak farklı roller üstlenebilen lojistik birimleri içerir ve aşağıda listelenmiştir (Howden, 2009, s. 2):

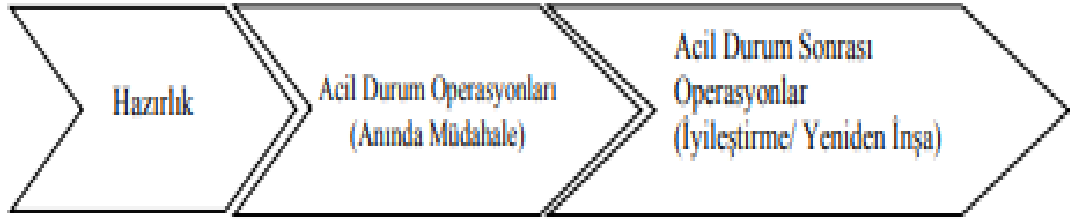
- Tedarik
- Depolama
- Filo yönetimi
- Ulaşım
- Varlık yönetimi
- Bina yönetimi
- Güvenlik
- Bilgi teknolojisi
- Radyo iletişim

İnsani yardım operasyonları çok geniş bir faaliyet yelpazesinden oluşmakta, bu kapsamda lojistik, ticari sektörden daha geniş bir kapsama sahip olabilmektedir. Güvenlik ve bilişim gibi alanlar, organizasyonda bugün veya geçmişte ilgili askeri veya teknik lojistik personel tecrübeleri nedeniyle lojistiğin bir parçası olarak değerlendirilebilir.

2.5.5. İnsani Yardım Lojistiğinin Aşamaları

Alanyazında insani lojistik konusunda birçok çalışma bulunmaktadır. Cozzolino ve diğerleri, afet sonrası insani yardımın çeşitli aşamalarını ayırmaktadır. Lojistik Yardım için önceki yazarlar tarafından kullanılan çeşitli sistemleri gözden geçirmiş; üç aşamayı hazırlık, müdahale, iyileştirme ve yeniden düzenleme olarak tanımlamışlardır. Çeşitli tanımlar, temelde benzer özelliklere sahip üç aşamalı işlemlere atıfta bulunur (Kuşçuoğlu ve Çağlar, 2013).

Kronolojik gidişata göre, insani yardım operasyonları genellikle üç farklı aşamaya ayrılır. Şekil 13'te bu, hazırlanmış bir acil insani yardımdır. Acil durum operasyonları veya müdahale ve acil durumlardan sonra insani yardım operasyonları veya yeniden inşa/restorasyon. Bir insani harekâta hazırlık aşaması çerçeveyi ve temeli oluştururlar. Planlama kararları da bu aşamada alınır. Hazırlık aşamasından sonra, insani acil durumlar, toplumun etkilenen üyelerinin acılarını hafifletmeyi ve güvenliklerini sağlamayı amaçlar ve hayatlarını takip etmeye çalışır (Dindarık ve Fidan, 2020). Bu aşama yüksek derecede bir belirsizlikle ve genellikle istikrarsız koşullarla karakterize edilse de, bu durum acil müdahale aşamasının sonuna doğru giderek azalır. İnsani yardım operasyonlarının yaşam döngüsündeki son aşama, durumun istikrara kavuşturulması ve rehabilitasyon ve rehabilitasyon faaliyetlerinin uygulanmasıdır. Aynı zamanda, insani yardım kuruluşlarının ilgili eylemleri yerel kuruluşlara veya kalkınma ajanslarına aktarma çabaları anlamına gelmektedir (Ayvazoğlu, 2021, s. 22).



Şekil 13. *İnsani yardım yaşam döngüsü* (Blecken, 2009, s. 44)

İnsan lojistiğindeki süreçlerin akışı, zaman ölçeği boyunca üç aşamaya ayrılabilir (Şekil 13). Bunlar, afet öncesi hazırlık, afet başlangıcından hemen sonra müdahale ve afet sonrası dönemde iyileştirme. İlk dönem stratejiktir: felaket varlıkları dağıtmak ve altyapıyı gerçekleştirmeden önce hazırlamak bir felakettir (Apte, 2010, s. 27). Performans açısından, fazlar arasındaki geçişin ilginç yanı, odağın hızdan maliyet düşürmeye kaymasıdır. Yanıt sürelerini azaltmak için özellikle ağ tasarımına ihtiyaç vardır. Hazırlıklı olmanın bir örneği, kritik yardımı dünyanın her yerindeki stratejik konumlarda önceden konumlandırmaktır; bu, bazı insani yardım kuruluşlarının nispeten kısa bir süreye ihtiyaç duyabileceği anlamına gelir. Saha konumu, varlıkların önceden konumlandırılması, kaynakların tahsisi ve afet ulaşım

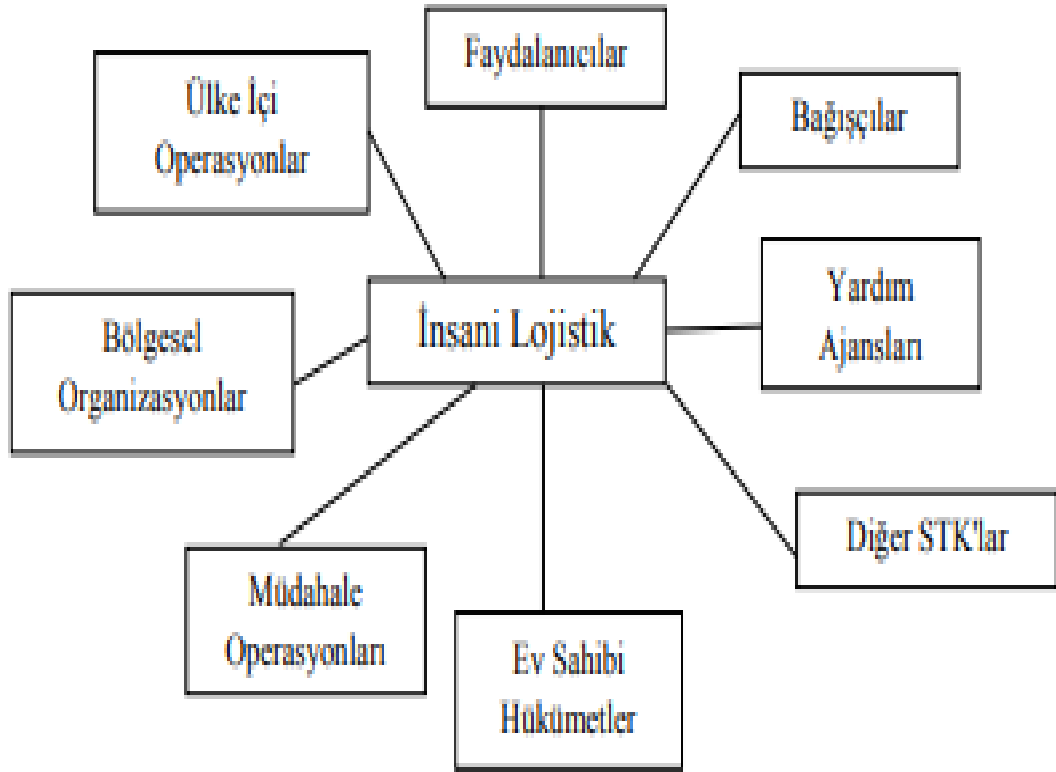
planlaması gibi hazırlık süreci sorunları içerir (Tomasini ve Van-Wassenhove, 2009, s. 550).

Acil müdahale aşamasının iki ardışık hedefi vardır: Jahre ve Jahre (2009), sessiz veya geçici ağlar olarak tanımlanan sessiz veya geçici ağları etkinleştirerek müdahale, bağışçılar, sağlayıcılar, diğer STK'lar ve ilgili kuruluşlarla bağlantılar oluşturacaktır. Ortaklar, ancak bir felaket meydana gelene kadar etkinleştirilmeyecektir. Olay türüne ve beklenen hasara bağlı olarak bu ağları oluşturulmalıdır. Temel amacı bilgi ve malzeme akışı için uygun kanallar oluşturmak olan olağanüstü hal durumsal bir grup oluşturulmalıdır. İkinci hedef, temel bilgileri mümkün olan en kısa sürede elde etmektir. Mümkün olduğunca çok sayıda yararlanıcıya hizmet ve mal sağlamak, sağlamaktır. İnsani yardım talebi, arzı ve uygulama arasındaki acil durumlara müdahale kaynak ve bilgi açısından fakir bir ortamda bağlantılı ve işletilmektedir (Cozzolino, 2012, s. 20).

İyileştirme ve rehabilitasyon aşaması, lojistik hizmetler ağırlıklı olarak insani yardım olup, iyileştirmenin yapıldığı ve hasarın onarılmaya çalışıldığı eylemlerdir. Kentsel çadır, giyim, yemek, konut, ısıtma, aydınlatma bu aşamada lojistik faaliyetler yürütülür. Taşıma yardımı, tahliye, yönetim dâhil hareket vb. içermektedir (Apte, 2010, ss. 58-60).

2.5.6. İnsani Yardım Lojistiği Paydaşları

İnsani yardım lojistiğinin en önemli parçalarından biri, kuruluş ve işletme arasındaki ilişkidir. Paydaş olarak da tanımlayabileceğimiz bu oyuncular hem merkezi hem de bölgesel hükümet kurumlarını, bağışçı ve devlet kuruluşlarını, gönüllü grupları, askeri lojistik birimleri, STK'ları, özel sektörü ve akademiye içerir. Farklı kurumların farklı organizasyon birimleri olmasına rağmen, tüm organizasyonlar uygun iletişim, iş birliği ve koordinasyon yoluyla aynı amaç için çalışmalıdır. Bu hedef, afetzedelerin acılarını kısa ve uzun vadede azaltmaktır (Şen ve Saylam, 2020, s. 380). Stratejik düzeyde liderlik yaklaşan toplantıların koordinasyonu, bilgisayar ve uygulamalı tatbikatlar, büyük resmin görülebileceği veri tabanlarının oluşturulması, insani yardım lojistiği ile ilgili organizasyonel ilişkileri ve iş birliğini geliştirecektir (Şen ve Saylam, 2020, s. 382).



Şekil 14. *İnsani lojistiği paydaşları* (Thomas, 2003, s. 10)

İnsani lojistiğe ilişkin paydaşlara bakıldığında ise (Şekil 14), faydalanıcılar, bağışçılar, yardım ajansları, diğer sivil toplum kuruluşları, ev sahibi hükümetler, müdahale operasyonları, bölgesel organizasyonlar ve ülke içi operasyonlar olduğu görülmektedir. Tam anlamıyla, hızlı ve etkin bir biçimde insani lojistiğin sağlanması adına bu paydaşların verimli ve koordineli bir biçimde çalışması gerekmektedir (Thomas, 2003).

2.5.7. Sivil Toplum Kuruluşları ve İnsani Yardım

Her hükümetin sivil toplum kuruluşlarının (STK'lar) katılımı veya temsili bireyler veya sivil toplum kuruluşları tarafından kurulan, yardım çalışmaları yürüten, yoksulların çıkarlarını destekleyen, çevreyi koruyan, temel sosyal hizmetler sunan veya sosyal, kısmi veya toplam faaliyetler yürüten özel değere dayalı kuruluşlardır (Mullerat, 2010, s. 301). Bağışa dayalı kalkınma, hayırseverlik ve gönüllülük,

fedakârlık ve gönüllülük özelliklerinin belirlenmesinde esas alınır (Malena, 1995, s. 13).

İnsani yardım kuruluşları aynı şartlar altında ve aynı şartlar altında faaliyet gösterebilirler bile tamamen farklı organizasyon yapılarına sahip olabilirler. Örneğin, Uluslararası Kızılhaç Komitesi ve Kızılay hareketi nispeten bağımsız çalışan yerel birimlere dayanmaktadır. Oldukça merkezi olmayan BM ile ilişkili olanlar gibi diğer kuruluşlar oldukça konsantre olabilir. Pek çok kuruluş operatörler sözde bir planla çalışanlar arasında ayrım içerir. Program personeli, programları geliştirmek ve son kullanıcılara sunmaktan sorumludur. Ayrıca bağışçılar, son kullanıcılar, yerel uygulama ortakları, yerel yetkililer, yerel yönetimler, askeri aktörler vb. En başta insani yardım kuruluşlarının yapısı gibi dış paydaşlar için temas noktaları oluşturur. Çok organik ve çevre dostu çünkü uyum sağlamaları gerekmektedir (Haavisto vd., 2016, s. 13).

İnsani yardım operasyonları, doğal ve insan kaynaklı insani krizlerin artmasından sorumludur. Bu durum sonucunda çok sayıda oyuncunun birlikte çalışmak zorunda kaldığı olağandışı bir durumdur. Kaynakların daha stratejik kullanımı, insani yardım, kuruluşların bağışçılarda güven oluşturmalarını ve bağışçılar daha şüpheli hale geldikçe uzun vadeli bağlılığı güçlendirmesini sağlar. Aslında, bağışçılar sponsorlukları karşılığında insani yardım kuruluşlarından giderek daha fazla hesap verebilirlik, şeffaflık ve paranın karşılığını talep etmektedir (Scholten, Scott ve Fynes, 2010, s. 623).

2.5.8. İnsani Yardım Lojistik Sistemlerinin Koordinasyonu

Bölgede meydana gelen bir doğal afet sonrasında uygulanmasına sorumlu devlet kurumlarının yanı sıra çeşitli ulusal/uluslararası kuruluşlar ve sivil toplum kuruluşları katılmıştır. Bunun temel nedeni yeterli kaynak, ekipman ve insan kaynağı eksikliğidir. Farklı organizasyon yapıları ve kültürler birden fazla grubun verimli ve verimli kullanımı, aralarında yakın iş birliği ve koordinasyon gerektirir. Ancak afet yardım operasyonları onun rastgeleliği, gerekli kaynakların eksikliği, varlığı; ekip çalışmasının olmaması nedeniyle birçok yardım faaliyetine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle, insani lojistik operasyonların koordinasyonu, özellikle hazırlık ve müdahale

aşamalarında insani lojistiğin en önemli yönlerinden biridir (Nikbakhsh ve Farahani, 2011, s. 336).

İnsani acil durumlarda ilgili tüm taraflar arasında iş birliği ve koordinasyon büyük ilgiyi hak etmektedir (Balcik, Beamon, Krejci, Muramatsu ve Ramirez, 2010, s. 23). İlgili taraflar arasında koordinasyon ve iş birliği yoksa gönüllüler ve topluluk üyeleri ağı aracılığıyla hiçbir faaliyete izin verilmeyecektir. İnsani yardım lojistiği, planlama, dağıtım ve kurtarmanın tüm süreçlerinde tüm paydaşların desteğine ihtiyaç vardır. Son afetlerden çıkarılan en önemli derslerden biri, sistemin iç ve dış ortakları, askeri ve sivil, özel sektör ve kâr amacı gütmeyen kuruluşlar arasında iş birliği olmadan, yanıtın tatmin edici olmaktan uzak olacağıdır (Apte, 2010, ss. 12-13).

2.5.9. İnsani Yardım Lojistiğinin Önemi

İster doğal ister insan kaynaklı olsun, bir doğal afet sonrası yardım faaliyetlerinin temel taşı lojistikdir (Kovacs ve Tatham, 2010, s. 32). Lojistik faaliyetler insani yardım operasyonları için çok önemlidir. Doğal afetlerde ve acil durumlarda etkilidir. Lojistik faaliyetler, müdahalenin temelidir. Bu faaliyetlerin çağdaş ve farklı bir bakış açısıyla gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bozulmuş yaşam akışını normalleştirmek için insani eylem süreci gereklidir (Taşdoğan, 2018, s. 30).

İnsani yardım kuruluşlarının irili ufaklı çeşitli alanlarda deneyim sahibi olmalarına rağmen hepsinin ortak amacı, ihtiyaç duyulan bölgelere hızlı ve doğru miktarda malzeme, insan ve kaynak sağlamaktır. Bu nedenle, insani yardım kuruluşlarının lojistik operasyonları ve tedarik zinciri, yardım çabalarının başarısını belirlemede önemli bir faktördür. Ancak maliyet bileşeni şeklindeki bakış açısı büyük önem taşıyan lojistik faaliyeti kontrol etmektedir (Gatignon, Van-Wassenhowe ve Charles, 2010, s. 102). İnsan başarılı lojistik yardım faaliyetlerinin uygulanmasını engelleyen diğer faktörler, yüksek personel devir hızı, iletişim eksikliği, teknolojik altyapı ve deneyim aktarımıdır. Acil ihtiyaçlar, afetin doğasına ve türüne bağlıdır. Afet tipi, lojistik aksiyonları ve alınacak aksiyonları belirler. Tsunami, deprem vb. ani doğal afetler hızlı ve kısa süreli müdahale gerektirirken, insan kaynaklı mülteci krizi, kıtlık vb. afetler ise hızlı müdahaleden çok uzun süreli müdahale gerektirir (Kovacs ve Spens, 2011, s. 5).

2.5.10. İnsani Yardım Lojistiğinin Ticari Lojistikten Farkı

Ticari lojistik faaliyetler ile insani lojistik faaliyetler arasında bazı farklılıklar vardır. Ticari lojistikten farklı olarak, insani lojistik (Balcık ve Beamon, 2008, s. 102):

- Talep, zaman, konum, tür ve boyut açısından öngörülemez.
- Kısa teslimat süreleri ve beklenmedik şekilde yüksek talep vardır.
- Teslimatın yeterli ve zamanında yapılması çok önemlidir.
- Kaynak yetersizlikleri bulunmaktadır.

Ticari lojistik faaliyetlerinde talep, tüketicilerin istediği ve aradığı ürünlerdir. İnsani lojistik malzeme, işçilik ve ekipman gerektirir. İnsani yardım operasyonlarına olan talebi tahmin etmek kolay değildir. Çünkü acil ve afetin nerede, ne zaman ve ne ölçüde olacağı bilinmemektedir (Taşdoğan, 2018, s. 34). Ticari lojistik faaliyetlerde bulunan işletmelerin gelir kaynağı nihai tüketicidir. Ancak insani yardım faaliyetlerinde son kullanıcı, yardımın ulaştığı ve ticari işleme dâhil olmayan kişidir. Bağışçıların insani yardım kuruluşlarına karşı hesap verebilirliği Faaliyetlerinin şeffaflığını sağlamalıdır. Bu kurumlar, yardımların doğru yerlere ve doğru kişilere gittiğini kanıtlamaya çalışır. Ticari lojistik modeller, insani lojistiğin karşılaştığı sorunları çözemez. Bu iflasın temel nedeni, insani yardım lojistiğinin aksine ticari lojistikdir. İnsani yardım kuruluşları genellikle bencil güdülerini olmadığı için bütçe ve teknik kaynaklardan yoksun sorunlarla karşı karşıyadır (Köseoğlu, 2015, s. 136).

Ticari iş modellerinde çeşitli paydaşlar kalite, zaman ve maliyet faktörlerini dikkate alarak kâr amaçlı bir ürünün teslimini gerçekleştirir. İnsan yardım operasyonlarının amacı, barınma, yiyecek, su, ilaç vb. ihtiyaçların en kısa sürede ve doğru yerde sağlanmasıdır. Yardım faaliyetleri yerel ekonomiye zarar vermemeli, aksine desteklenmelidir (Taşdoğan, 2018, s. 35). İnsani yardım operasyonlarındaki başarısızlıklar ve eksiklikler, ticari faaliyetlerde olduğu gibi itibar ve müşteri kaybına yol açmamakta, can kaybı ve ıstırapın şiddetini artırmaktadır (Tatham, Loy ve Peretti, 2014, ss. 4-5).

2.6. İnsani Yardım Lojistiğinin Beceri Kriterleri

İnsani yardım lojistiğinde görev alacak personelin belirli nitelik kriterlerini karşılaması gerekmektedir. Bu beceri kriterleri başarıyı etkileyen faktörler nelerdir? Bunu yapmasına imkân verecek ve verimini artıracak kriterler olmalıdır. Tedarik Zinciri Yönetim, bir müşteriler, distribütörler, üreticiler ve tedarikçiler arasındaki envanter, bilgi ve finansal akışların yönetimini içeren bir meslektir. Zincir içindeki her halkanın ve dışarıdaki diğer etkili kurumların birliği başarılı proses kontrolünü sağlar (Yurdakul, Deveci ve Çaylan, 2015, s. 261).

Verimli tedarik zinciri yönetimi günümüzde sofistike ve karmaşık bir süreç haline gelmiştir. Ürün yelpazesinin artması, kısa ürün yaşam döngüsü, dış kaynak kullanımı, iş küreselleşmesi ve bilgi teknolojisinin sürekli gelişimi gibi faktörler, lojistik ve tedarik zinciri yönetimini daha da karmaşık hale getirmiştir. Bu durum, ülkelerin ve şirketlerin, belirlenmiş yeterlilik kriterlerinin ötesinde lojistik ve tedarik zinciri yöneticilerini geliştirmeye ve daha ileri seviyeye taşımaya yönelik bir eğilim içinde olmalarına neden olmuştur. Lojistik ve tedarik zinciri yöneticileri, rekabetçilik ve başarının sürdürülebilirliğinde önemli bir rol oynamaktadır (Lee, 2002, s. 105).

Günümüzün rekabetçi iş ortamında, etkili lojistik yönetimi ve verimli tedarik zinciri yönetimi, şirketlerin müşteri beklentilerini karşılaması, operasyonel maliyetleri optimize etmesi ve hızlı, doğru ve zamanında hizmet sunması açısından kritik bir öneme sahiptir. Bu nedenle, lojistik ve tedarik zinciri yöneticileri, sadece bilgi ve kaynaklara değil, aynı zamanda etkin iletişim becerilerine de sahip olmalıdırlar (Işıkhani, 2021, s. 44).

Bir lojistik veya tedarik zinciri yöneticisi, tedarik zinciri süreçlerini planlama, uygulama ve kontrol etme görevine sahiptir. Bu kişiler, tedarikçi ilişkilerini yönetmeli, talep tahminleri yapmalı, envanter yönetimi sağlamalı, nakliye ve dağıtım süreçlerini optimize etmeli ve veri analiziyle stratejik kararlar almalıdır. Aynı zamanda, müşteri memnuniyetini artırmak için lojistik operasyonlarını sürekli olarak iyileştirmek ve yenilikçi çözümler sunmak da önemlidir (Mangan ve Christopher, 2005, s. 179). Modern lojistik ve tedarik zinciri yöneticileri, daha özel olarak insani yardım lojistiği ve tedarik zinciri yöneticileri, çok çeşitli özellik ve becerilere sahiptir.

Kolaylaştırılmış insani lojistik gerekli beceriler şu şekilde listelenmiştir (Kovács, Tatham ve Larson, 2012, ss. 247-249):

- Genel yönetim becerileri
- Fonksiyonel lojistik becerileri
- Kişilerarası özellikler
- İnsani yardım içerikli beceriler

2.6.1. Genel Yönetim

Genel yönetim becerileri, yöneticilerin kurumsal hedeflere ulaşmasına yardımcı olur (Ermasova, Nguyen, Clark ve Ermasov, 2018, s. 302). Bir organizasyonun yönetilebilir ve başarılı olması için, özveri, yönetimi değiştirme yeteneği, işin yaratılmasını ve yürütülmesini sağlayan, işin psikolojik ve sosyal bağlamını kolaylaştıran ve bir hedefe ulaşmak için iş ilişkilerini kullanabilen kararlar verme sürecine sahip bir iş gücüne ihtiyaç vardır. Genel yönetim becerileri, süreçlerin yönetimi, strateji yönetimi, inovasyon, lojistik ve teknolojik gelişmelerin yönetimi gibi kavramları içerir (Robbins ve Coulter, 2012, s. 13).

Her seviyenin başarılı olabilmesi için bir organizasyonun yöneticilere ihtiyacı vardır ve genel yönetim becerileri bu süreçte önemli bir rol oynar. Genel yönetim becerileri, bir yönetici için gerekli olan özellik setini temsil eder. Bu beceriler, organizasyonel ve kişisel düzeyde çalışanların veya organizasyonun hedeflerine ulaşması için temel yetkinliklerini belirler ve organizasyonun yönetimine önemli katkı sağlar. Bir yöneticinin genel yönetim becerileri, bir dizi farklı yetkinlik ve nitelikleri içerir. Bunlar arasında etkili iletişim becerileri, liderlik ve motivasyon yetenekleri, problem çözme ve karar verme becerileri, stratejik düşünme ve planlama yetkinlikleri, müşteri odaklılık, takım çalışması ve iş birliği yetenekleri, değişime uyum sağlama yeteneği ve etkili kaynak yönetimi yer alır (Kuşçuoğlu ve Çağlar, 2013, s. 47).

Etkili iletişim becerileri, bir yöneticinin etkileyici bir şekilde düşüncelerini ifade etmesini, bilgiyi açık bir şekilde iletip anlaşılmasını sağlamasını ve çalışanlarla etkileşimde bulunmasını sağlar. Liderlik ve motivasyon yetenekleri, çalışanları ilham verici bir şekilde yönlendirmeyi, onları motive etmeyi ve performanslarını artırmayı içerir (Draganidis ve Mentzas, 2006, s. 51).

2.6.2. Fonksiyonellik

Fonksiyonel lojistik becerileri, lojistik alanında çalışan profesyonellerin sahip olması gereken mesleki bilgi ve yeteneklerin bir yansımasıdır. Bu beceriler, lojistik süreçlerinin etkin bir şekilde yönetilmesini sağlamak için gereken temel bilgi ve uygulamalardır (Lin ve Chang, 2018, s. 329). Bu kapsamda, tedarik zinciri yönetimi, depolama, taşımacılık, envanter yönetimi, sipariş yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi ve lojistik teknolojileri gibi alanlarda uzmanlık gerekmektedir .

Fonksiyonel lojistik becerileri, lojistik operasyonlarının her aşamasında önemlidir(Hayes, 2002, s. 7). Örneğin, tedarik zinciri yönetimi becerileri, hammaddelerin ve bileşenlerin temininden üretim sürecine kadar olan süreçte malzeme akışını yönetmek için gerekli olan stratejik planlama ve koordinasyonu içerir. Depolama becerileri, envanterin etkili bir şekilde depolanması ve yönetilmesini sağlayarak lojistik maliyetlerin düşürülmesine ve hizmet kalitesinin artırılmasına yardımcı olur. Taşımacılık becerileri, malzemelerin güvenli ve zamanında bir şekilde taşınmasını sağlayarak tedarik zincirinin akışını kolaylaştırır.

Bu beceriler, lojistik profesyonellerinin işlerini etkin bir şekilde yerine getirmelerini ve şirketlerin rekabet avantajı elde etmelerini sağlar. Ayrıca, lojistik sektöründe yaşanan teknolojik ve iş yapısı değişikliklerine uyum sağlama yeteneğini de içerir. Dolayısıyla, fonksiyonel lojistik becerileri, lojistik yöneticilerinin ve çalışanlarının başarılı bir şekilde çalışmalarını ve sektördeki gelişmeleri takip etmelerini sağlamak için hayati öneme sahiptir. Lojistik uzmanları, lojistik bilgi ve becerilerinin yanı sıra çeşitli yönetim türlerinin becerilerine ve genel bilgi, beceri ve deneyime sahip olmaları gerektiğini söylemektedir. Lojistik faaliyetleri gerçekleştirmek ve başarılı olmak için insanların sahip olması gereken özellikleri tanımlarlar (Thai, 2012, s. 110).

2.6.3. Kişilerarası Özellikler

Kişilerarası beceriler, bir görevi tamamlamak için yüz yüze etkileşimde kullanılan ve istenen sonuca ulaşmayı hedefleyen davranışları içerir. Bu beceriler, bireylerin birbirleriyle etkileşim kurma, iletişim kurma, işbirliği yapma ve çatışma çözme yeteneklerini içerir. Kişilerarası beceriler, iş ortamında başarılı olmak için önemlidir çünkü işbirliği ve etkili iletişim, takım çalışmasını destekler ve kurum

içindeki ilişkileri güçlendirir. İstekli davranışlar, bir görevi tamamlamak için gerekli olan motivasyonu ve kararlılığı ifade eder. Bu, belirlenmiş bir hedefe ulaşma isteği ve bu hedefe ulaşmak için gereken adımları atmaya hazır olma durumunu içerir. Amaçlılık davranışları, bir kişinin belirlenmiş bir amaca odaklanma yeteneği ve bu amaç doğrultusunda etkili bir şekilde hareket etme kabiliyetini ifade eder. Bu, planlama yapma, öncelik belirleme, zaman yönetimi ve karar verme becerilerini içerir(Hayes, 2002, s. 7).

Kişilerarası beceriler, çok çeşitli teknikleri ve yaklaşımları kapsar ve tüm davranışlarda belirgin olan ortak bir paydaya sahiptir. Diğer insanlarla ilişkilerde söylenen ve yapılan her şey kaçınılmaz olarak sonucu etkiler. Diğer insanlarla ilişkilerde kişinin ruh hali önemli bir rol oynar. Bireyde ve örgütte bıraktığı izlenimi ve nasıl tepki vereceğini belirler (Stainsby ve Gandh, 2007, s. 6).

2.6.4. İnsani Yardım İçerikli Beceriler

İnsani yardım, doğal afetler, çatışmalar, salgın hastalıklar gibi acil durumlar veya uzun vadeli kalkınma projeleri kapsamında insanların yaşamını kurtarmak ve yaşam koşullarını iyileştirmek amacıyla sağlanan yardımları ifade eder. Bu yardımlar, hayati tehlike arz eden durumlarda tüm insanların yardım alma ihtiyacını karşılamayı amaçlar. İnsani yardım ilkesi, herkesin eşit bir şekilde yardım alması gerektiğini ve insan onurunun ve haklarının korunması gerektiğini vurgular (Maxwell, 2009, s. 40).

İnsani beceriler, bu ilkelere uygun olarak insanlığa yardım etmek için çalışanların sahip olması gereken özel yetenekler ve bilgi birikimleridir. Bu beceriler, insanların acil durumlarda ve kalkınma projelerinde ihtiyaç duydukları desteği etkin bir şekilde sağlamak için gerekli olan pratik ve duygusal yetenekleri içerir. Örneğin, iletişim becerileri, empati, esneklik, stres yönetimi, çatışma çözme, liderlik ve takım çalışması gibi beceriler, insani yardım çalışanlarının etkili bir şekilde görevlerini yerine getirmelerine yardımcı olur.

Bu beceriler, sadece yardım malzemelerinin dağıtılması veya tıbbi yardımın sağlanması gibi pratik görevlerle sınırlı değildir. Aynı zamanda, yardım alan insanlarla etkili iletişim kurma, onların duygusal ihtiyaçlarını anlama ve hafifletme, kültürel farklılıklara saygı gösterme gibi insani boyutta da önemlidir. Sonuç olarak, insani

beceriler, insani yardım çalışmalarının etkili bir şekilde yürütülmesi ve yardım alan insanların yaşam koşullarının iyileştirilmesi için kritik öneme sahiptir.

2.7. Literatür Taraması

Bu bölümde çalışmanın kapsamı dâhilinde insani yardım lojistiği, lojistik performans endeksi (LPI) ve lojistik sektörü faaliyetlerini inceleyen ve bu değişkenler ile ekonomik büyüme ve istihdam arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalara yer verilmiştir. Alanyazın insani yardım lojistiği kavramı ile ilgili sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Bununla birlikte, bu çalışmaların genel itibarıyla insani yardım lojistiğini değerlendirme anlamında inceledikleri görülmüştür. Farklı değişkenler ile karşılaştırılmasının yapılmadığı gözlemlenmiştir. Bu yönüyle, alanyazın taraması yapılırken bu durum göz önüne alınıp, değerlendirme ve karşılaştırma yapılan çalışmalar farklı paragraflara ayrılmıştır. Öncelikle insani yardım lojistiğini inceleyen çalışmalara yer verilmiştir.

Uslu (2016) çalışmasında yaşanan doğal afetler sonrasında, afet bölgelerine gerçekleştirilen insani yardımlarda araç rotalarının belirlenmesini Ankara örneği üzerinde incelemiştir. Çalışmada şans kısıtı yaklaşımı ele alınmış ve model gelişimi gerçekleştirilmiştir. Bu model ile birlikte, Ankara özelinde senaryo uygulaması gerçekleştirilmiş ve sonuçlara ulaşılmıştır. Afet senaryolarına göre insani yardım lojistiğinin ulaştırılması adına uygun rotaların belirlenmesi, haritalar üzerinden açıklanmıştır. Elde edilen bulgulara göre Ankara ili için, insani yardım lojistiğinin en kısa sürede ve güvenilir bir şekilde afet bölgelerine ulaştırılması adına 4 farklı rota belirlenmiştir.

Abusad (2019) ise, çalışmasında insani yardım tedarik zincirinin performansını artırmaya yönelik yöntem önerisi geliştirmiştir. Burada insani yardım lojistiğinin, afet durumunda değil de savaş durumunda ele alınması incelenmiştir. Çalışmada insani yardım lojistiğini etkileyen unsurlar incelenmiş ve etkileyen unsurlar özelinde Dengeli Puan Kartı yöntemi kullanılarak, performans unsurlarının ağırlık değerleri belirlenmiştir. Elde edilen bulgular, insani yardım lojistiğini belirleyen performansların iş süreci, müşteri, finansal süreç ve yenilik olduğu yönündedir. Ayrıca hizmet kalitesi ve insani yardımı gerçekleştiren kurumun imajı en yüksek etkiye sahip

unsurlar iken, esneklik, yardım tedariklerinin finansal değeri ve lojistik öğrenme seviyeleri en düşük etkiye sahip unsurlardır.

Dindarik (2019) çalışmasında Kızılay'ın Suriyeli mültecilere yönelik olarak gerçekleştirmiş olduğu insani yardımları incelemiştir. Yarı yapılandırılmış mülakat tekniği ile gerçekleştirilen çalışmada, Kızılay'ın yapmış olduğu çalışmalar, gerçekleştirilen yardım faaliyetlerindeki operasyonel işlemler ve lojistik süreçleri incelenmiştir. Elde edilen bulgulara göre, insani yardım anlamında gerçekleştirilen işlemlerde en fazla maliyetin lojistik faaliyetlere ayrıldığı görülmüştür. Bununla birlikte lojistik faaliyetlerde esneklik ve hızın önemine dikkat çekilmiş ve insani yardımların başarılı olmasında en önemli etkenlerden olduğu dile getirilmiştir. Ayrıca insani yardımın belirli bir planlama çerçevesinde gerçekleştirilmesi gerektiği aksi halde, lojistik faaliyetlerde de aksama yaşanabileceği belirtilmiştir.

İnsani yardım lojistiğini kurum ve bölge özelindeki çalışmaların sınırlılığı, incelenen çalışmalardan da görülmektedir. Bu kısımda, lojistik faaliyetler ve lojistik performans endeksini inceleyen ve ekonomik büyüme ve istihdam ile ilişkisini inceleyen çalışmalara kronolojik sıra ile yer verilmiştir.

Helling ve Poister (2000) çalışmasında, Amerika Birleşik Devletleri'ne ait limanlarda gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin incelenmesi, uygulanan politikalar ve lojistiğe ilişkin eğilim ve ihtiyaçlar incelenmiştir. 1960-1995 yıllarına ait verilerin kullanıldığı çalışmada, betimsel analiz teknikleri kullanılmış olup, lojistik sektörü ile ekonomik etkileri ve etkileyen unsurlar da incelenmiştir. Elde edilen bulgulara göre, limanlar artık daha geniş hinterlandlara hizmet vermekte ve ev sahibi şehirlerle daha zayıf ekonomik bağlara sahip olmaktadır. Bilgi teknolojisi ve yük lojistiğindeki gelişmeler, deniz taşımacılığı müşterilerinin farklı yük taşımacılığı seçeneklerini değerlendirme ve maliyetleri azaltacak veya hizmeti iyileştirecek değişiklikler yapma becerilerini artırmıştır. Ev sahibi şehirlere ilişkin olarak olumsuz ekonomik etkilerden biri de istihdam ile olan ilişkidir. Maliyetlerin artması sonucunda, lojistik faaliyetlerinde bilgi teknolojileri ile birlikte istihdamın da azaldığı ifade edilmiştir.

Zhang (2002) ekonomi ve lojistik arasındaki ilişkiyi analiz etmek için ekonomi ve ticaret teorisini kullanmış ve sonuç olarak ekonomi ve lojistik ilişkisinin ekonomik küreselleşmeyi, bölgesel ekonomik entegrasyonu, bölgesel işletmelerde kar

ve temel yetkinlik arayışını ve Çin modern lojistiğinin gelişimini teşvik eden Çin ekonomik kalkınmasının statükosunu temsil ettiğini ortaya koymuştur.

Zhong (2003) bölgesel lojistik ve bölgesel ekonomik büyümenin tam anlamlarını tanımlamıştır. Lojistiği farklı açılardan tanımlamak için üç değişkeni (navlun, navlun cirosu, lojistik ağı) gösterge olarak seçmiş ve ayrıca her bölgenin GSYH'sini ekonomik büyümenin tanımlayıcı göstergeleri olarak almıştır. Bölgesel lojistiğin bölgesel ekonomik büyüme üzerindeki etkileri hakkında iki tek denklemlili regresyon modeli kurmuştur.

Li ve Zhang (2007) bölgesel lojistik ve bölgesel ekonomi arasındaki eşleşme açısından bölgesel lojistik uyumluluğunun değerlendirme sistemini ortaya koymuş, bölgesel lojistik yapısına, hizmet seviyesine, yasal politikaya, altyapıya, bilgi ağına, personel kalitesine uyacak şekilde bölgesel lojistik sistemini işaretlemiş veya geliştirmiştir.

Liu (2009) çalışmasında, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'yı (GSYİH) bağımlı değişkenin referans serisi ve lojistik sektörü katma değerini, lojistik sektörünün toplam istihdamını, yeni sabit varlık yatırımını, navlun hacmini, navlun cirosunu karşılaştırmalı bağımsız değişken serisi olarak seçmektedir. Gri ilişkisel analiz yöntemi ile gerçekleştirilen çalışmada, Çin lojistik sektörünün gelişimi ile ulusal ekonomik artış arasındaki ilişki, lojistik büyüklüğü ve lojistik verimliliği olmak üzere iki açıdan araştırılmaktadır. Elde edilen bulgulara göre, istihdam ile lojistik sektörü arasında bir ilişkinin olduğu, lojistik sektörü faaliyetlerinin istihdamı etkilediği, sadece istihdam miktarını artırmak suretiyle lojistik sektörünün hızlı gelişiminin karşılanamayacağı, istihdam miktarının artırılmasının yanı sıra, çalışanların kalitesinin de artırılması gerektiği belirtilmiştir.

Ferrari, Percoco ve Tedeschi'nin (2010) çalışması, lojistik sektörü içerisinde dile getirilen limanların bölgesel ve ulusal kalkınma ile olan ilişkisini incelemektedir. Bu amaçla, sektörel istihdamın bir dizi kontrolün ve deniz taşımacılığının bir fonksiyonu olduğu varsayılmıştır. 2000-2006 arası dönemin incelendiği çalışmada, 27 liman işletmesinin lojistik performansları ve istihdam (imalat, hizmet ve toplam istihdam) veri setinde kullanılmıştır. Ekonometrik analiz yöntemlerinin kullanıldığı

çalışmada, lojistik performans ile istihdam arasında pozitif yönlü bir ilişkinin olduğu, bölgesel ve ulusal kalkınmada lojistik performansın etkisinin olduğu dile getirilmiştir.

Navickas, Sujeta ve Vojtovich'e (2011) göre, küresel ekonomide lojistik sistemlerin faaliyeti, ekonominin büyümesini sağlamak amacıyla altyapı kullanımı bir gereklilik haline gelirken, lojistik sistemlerin ve altyapı kullanımının kapsamı ve amaçları, uzun vadeli rekabet gücüne odaklanan ülke ekonomi politikasının etkisi nedeniyle spesifik hale gelmektedir. Çalışmada lojistik sistemlerin ülkenin ekonomik büyümesi üzerindeki etkisinin ana faktörleri olarak; lojistik sistemlerin ve altyapısının gelişmişlik düzeyleri, iş ortamının etkisi, kaynakların hareketliliği ve etkin kullanımı, lojistik esneklik ve yeniliklere açıklık dile getirilmiştir.

Chen (2011) lojistik sektörü ile Çin'in Jiangsu eyaletindeki ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi analiz etmiştir. Çalışmada lojistik performansı ifade eden kargo cirosu ve Jiangsu Eyaletindeki ulusal ekonominin gelişme düzeyini temsil eden gayrisafi yurtiçi hâsıla (GSYİH) ile bir lojistik ve ekonomik büyüme modeli oluşturulmuştur. Bu modelin istikrar analizi, Jiangsu Eyaletindeki lojistik sektörünün son 20 yılda bu bölgedeki ekonomik kalkınmaya sürekli katkı sağladığını göstermektedir. Dolayısıyla bu çalışma, söz konusu istikrarın Jiangsu Eyaletindeki lojistik sektörünün gelişimi için önemli olduğu sonucuna varmaktadır. Sonuç olarak lojistik sektörden ekonomik büyümeye doğru bir nedensellik ilişkisinin olduğu görülmüştür.

Chu'nun (2012) Panel veri analiz tekniklerinin kullanıldığı çalışmada, 1998-2007 dönemine ait veriler kullanılmıştır. Çalışmanın kapsamı geniş tutulmuş ve Çin'in 30 eyaletini kapsamıştır. Lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki uzun dönemli olarak incelenmiş ve dinamik panel veri yaklaşımı ile koşullu yakınsama modeli kullanılmıştır. Ayrıca Çin'deki bölgesel ekonomik kalkınmanın muazzam eşitsizliği göz önünde bulundurularak, kıyı illeri ile iç iller arasındaki bölgesel ekonomik büyümenin karşılaştırmalı bir analizi de yapılmıştır. Elde edilen bulgular, bir sistem olarak iç il gelirlerinin yakınsama eğiliminde olduğunu, kıyı il gelirlerinin yakınsamasını destekleyen bir kanıt bulunmadığını göstermiştir. Bulgular ayrıca lojistik yatırımların katkı rolünün gelişmemiş iç iller için kıyı illerine kıyasla daha büyük olduğunu göstermiştir. Bununla birlikte ekonomik büyümeden lojistik sektörüne doğru bir nedenselliğin olduğu da belirtilmiştir.

Reza (2013) zaman serisi analiz tekniklerini kullanarak, Endonezya’da lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Çalışmada 1998-2010 yılları arasındaki veriler kullanılmıştır. En uygun ekonometrik modeli bulmak için alanyazın taraması yapılmıştır. Lojistik endeks olarak deniz, hava ve demiryolu ile seyahat eden kargo hacmi verileri kullanılırken, ekonomik endeks için GSYİH kullanılmıştır. Zaman serisi verileri durağanlık ve eş-bütünleşme testleri kullanılarak test edilmiştir. Granger nedensellik testleri uygulanmış ve ardından önerilen lojistik model sunulmuştur. Elde edilen bulgular, ekonomik büyümenin lojistiğe yönelik önemli bir talep-çekme etkisi olduğu bir biçimde, lojistiğin ekonomik büyümeyi desteklemede ve sürdürmede önemli bir rol oynadığını göstermiştir.

Hausman, Lee ve Subramanian (2013) çalışmalarında lojistik performansın, ülke ticaret hacmi özelinde ekonomik büyümesi ile olan ilişkisini incelemişlerdir. Ayrıca lojistik performansın küresel ikili ticaret üzerindeki etkisi de incelenmiştir. Nicel analiz tekniklerinin kullanıldığı çalışmada, Dünya Bankası tarafından derlenen ve lojistik performansının zaman, maliyet ve zaman içindeki değişkenlik açısından belirli nicel ölçümlerini içeren bir veri setinden yararlanılmıştır. Elde edilen bulgulara göre, lojistik firmaları arasındaki rekabetin, istihdama olumsuz bir şekilde yansıdığı sonucuna ulaşılmıştır.

Kuzu ve Önder (2014), ekonometrik bir model temelinde, lojistik gelişme ve ekonomik büyüme arasında ilişki kuran bir model üzerinden 2005-2013 dönemini kapsayan verileri kullanarak çalışmalarını gerçekleştirmişlerdir. Çalışmanın analizlerinde birim kök testleri, Engle-Granger eşbütünleşme testi ve Granger nedensellik testi kullanılmıştır. Çalışmada GSYİH (ekonomik büyümeyi temsil etmektedir) ve Ulaştırma ve Depolama Ciro Endeksi (lojistik gelişmeyi temsil etmektedir) olmak üzere iki değişken kullanılmıştır. Analiz bulgularına göre iki değişkenin eşbütünleşik olduğunu göstermektedir. Uzun dönemde ise ekonomik büyümeden lojistik gelişmeye doğru bir Granger nedensellik ilişkisi bulunmuştur. Dolayısıyla ekonomik büyümenin lojistik gelişme üzerinde etkin bir rol oynadığı dile getirilmiştir.

Bottasso, Conti, Ferrari ve Tei’nin çalışmaları (2014) on üç Avrupa ülkesinde bulunan ve 1998-2009 döneminde gözlemlenen 621 TL-3 bölgesinden oluşan bir örneklem için liman faaliyetlerinin yerel kalkınma üzerindeki etkisini analiz

etmektedir. Mekânsal sabit etkileri kontrol eden mekânsal panel ekonometrik bir çerçeve kullanan çalışma, liman faaliyetleriyle ilişkili hem doğrudan hem de dolaylı (yani yayılma) etkilerin bir tahminini sunmaktadır. Sonuçlar limanların yerel GSYİH üzerinde ihmal edilemeyecek etkileri olabileceğini göstermektedir. Buna karşın ilginç bir şekilde, etkilerin önemli bir kısmının limanın bulunduğu bölgenin dışında gerçekleştiği ifade edilmiştir.

Beyzatlar, Karacal ve Yetkiner (2014) çalışmada, 1970-2008 dönemini kapsayan bir panel veri seti kullanarak AB-15 ülkelerinin reel kişi başına GSYİH'si ile lojistik performans arasındaki Granger-nedensellik ilişkisini araştırmaktadır. Bulgular, Granger-nedenselliğinin baskın türünün çift yönlü olduğunu göstermektedir. Buna göre, lojistik performans ve gelir arasındaki ilişkiyi incelerken bağımlı ve bağımsız değişkenlerin tanımlanmasında dikkatli olunması gerektiği sonucuna varılmıştır. Ayrıca tek yönlü veya Granger-nedenselliğin olmadığı durumların 1970 ve/veya 2008'de kişi başına düşen gelirin en düşük olduğu Portekiz, Yunanistan ve İtalya gibi ülkelere karşılık geldiği görülmüştür. Gelir ve lojistik performans arasındaki çift yönlü Granger nedenselliğinin ancak bir ekonominin, ekonomik kalkınma açısından geçişini tamamladıktan sonra gözlemlendiğini tahmin etmişlerdir.

Hayaloğlu (2015) çalışmasında, 1994-2011 dönemini kapsayan 32 OECD ülkesi için lojistik sektöründeki gelişmelerin ekonomik büyüme üzerindeki etkisini incelemiştir. Bu kapsamda statik panel veri analizini kullanmıştır. Lojistik sektöründeki gelişmelerin göstergesi olarak farklı değişkenlerin kullanıldığı çalışmada elde edilen bulgular, lojistik sektöründeki gelişmeler ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin kullanılan göstergeye bağlı olarak farklılaştığını ortaya koymaktadır. Ayrıca, lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasında nedensellik ilişkisinin varlığı dile getirilmiştir.

Park ve Seo (2016) çalışmalarında, artırılmış Solow modelini kullanarak ekonometrik analiz yapmışlardır. Çalışma, 2000-2013 dönemi boyunca Kore'nin tüm bölgelerini kapsayan panel verilere dayalı olarak gerçekleştirilmiştir. Ekonometrik analiz sonucunda ulaşılan bulgular, yeterli iş hacmine sahip olmayan kargo limanlarının bölgesel ekonomik büyümeyi engellediğini, kargo limanlarının ise yalnızca yeterli iş hacmine sahip olduklarında bölgesel ekonomik büyümeye katkıda bulunduğunu göstermiştir. Ayrıca bulgular konteyner limanı faaliyetlerinin bölgesel

ekonomik büyümeyi olumlu yönde etkilediğini, liman yatırımlarının ise dolaylı olarak ekonomik büyümeye yol açtığını göstermiştir. Yazarlar çalışmaları ile limanların Kore ekonomilerindeki rolünün daha iyi anlaşılmasına katkıda bulunacağını dile getirmişlerdir.

Sezer ve Abasız (2017) çalışmalarında, 34 OECD ülkesinde ulaştırma ve iletişim lojistik değişkenlerinin ekonomik büyümeyi nasıl etkilediğini araştırmayı amaçlamışlardır. Lojistik sektörünü oluşturan hem ulaştırma sektörü değişkenlerinin hem de iletişim sektörü değişkenlerinin OECD ülkelerindeki kişi başına düşen gelir artışı üzerindeki etkisi tespit edilmiştir. Elde edilen bulgulara göre lojistik sektörden ekonomik büyümeye doğru bir nedenselliğin olduğu dile getirilmiştir.

Sharipbekova ve Raimbekov (2018), çalışmalarında Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Rusya, Tacikistan, Ukrayna ve Özbekistan örneklerini kullanarak lojistik performans endeksinin (LPI) 10 yıllık etkisini analiz etmekte ve hem lojistik sektörünü (taşımacılık, telekomünikasyon) hem de ekonomik göstergeleri (GSYİH, ticaret, sanayi vb.) dikkate alan faktör analizi gerçekleştirmektedirler. Çalışmada sanayi (genel ve tarımsal), yatırım ve ticaret, oto taşımacılığı, yük cirosu, iletişim, demiryolu ve havayolu taşımacılığı, hizmet ve mobil ağ ve ihracat gibi faktör grupları belirlenmiştir. Bu faktörlerin birbirleriyle yakından ilişkili olduğu ayrıca belirtilmiştir. Bu karşılıklı ilişkinin, ülkelerin ekonomik büyümesinin gelişmesinde önemli bir rol oynadığı ve lojistik verimliliğinin sadece ekonomik büyümeyi değil, aynı zamanda bir ülkenin küresel dünyada daha fazla gelişmesini de etkilediği bulgularına ulaşılmıştır.

Sharapiyeva ve diğerleri (2019) çalışmasında, ampirik bir çalışma olarak gerçekleştirilen bu çalışma için denize kıyısı olmayan 37 ülke seçilmiştir. Politikacılar, yatırımcılar ve genel kamuoyu tarafından sıklıkla sorgulanan yüksek kaliteli bir liman altyapısı oluşturmaya yönelik yatırımlar ve bunun ekonomiye katkısının yanı sıra, ulusal ekonomi, liman altyapısının kalitesi ve lojistik verimliliği üzerindeki daha geniş bir ekonomik etkisi de dikkate alınmıştır. Yapısal Eşitlik Modeli (YEM), liman altyapısı kalitesi ve lojistik verimliliği üzerinde önemli bir ekonomik etki olduğuna dair ampirik veri sağlamak için kullanılmıştır. Bununla birlikte, denize erişimi olmayan bazı ülkelerin, uluslararası anlaşmalara göre, ekonomik büyüme açısından diğer ülkelerden daha düşük seviyede olmadığı sonuçlarına ulaşılmıştır.

Malhotra ve Misra (2019) çalışmalarında Hindistan'daki lojistik sektöründe seçilmiş ekonomik büyüme göstergelerinin net karlar üzerindeki etkisini araştırmışlardır. Veriler 1991-92 ile 2016-17 dönemi için CMIE, RBI ve hükümet web sitelerinden toplanmıştır. Çalışma, vergilerdeki değişim, enflasyon oranındaki değişim ve Hindistan hizmetler sektörünün GSYİH'sindeki değişim gibi bağımsız değişkenler arasındaki ilişkiyi, Hindistan lojistik sektörünün karları olarak bağımlı değişken üzerinde kurmaya çalışılmıştır. Bulgular, vergi giderleri ve enflasyon oranının lojistik sektörünün karı üzerinde negatif bir etkiye sahip olduğunu, GSYİH hizmet sektöründeki değişimin ise lojistik sektörünün karı üzerinde pozitif bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, GSYİH hizmet sektörü, vergi oranı ve enflasyona kıyasla taşımacılık sektörünün kârını daha az etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Yurdakul (2020) çalışmasında, lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi Türkiye özelinde incelemiştir. 1998-2015 dönemini kapsayan verileri kullanarak gerçekleştirilen çalışmada, VAR modeli kurulmuştur. Ayrıca lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki Granger nedensellik testi ve etki-tepki fonksiyonları ile incelenmiştir. Elde edilen bulgular, Türkiye özelinde ekonomik büyümeden, lojistik sektörüne doğru bir nedenselliğin olduğu yönündedir. Bu nedensellik ilişkisi tek yönlü olarak bulunmuştur. Sonuç olarak, ekonomik büyümedeki artışın lojistik sektörünü de artıracakı dile getirilmiştir.

III. BÖLÜM

İNSANİ YARDIM VE TÜRKİYE ÖRNEKLERİ

Türkiye, dünya yardım seviyesinin zirvesinde yer alan ve bu konuda birçok faaliyetle adından söz ettiren bir ülkedir. Türkiye’de özellikle son 15-20 yılda devlet yardımları, STK girişimleri ve acil yardım faaliyetleri önemli ölçüde artmıştır. Türkiye’nin dış yardım faaliyetlerinde insanlığa gösterilen özen ve hassasiyet ile yardımların etkinliği, Türk kamu diplomasisini ve onun yumuşak gücünü önemli bir faktör olarak olumlu yönde etkilemektedir. Günümüz yüksek düzeyine ulaşmadan önce Türkiye’nin siyasi tarihinde dış insani yardım alanında bir kurumsallaşma dönemi yaşanmış ve 1980’ler bu kurumsallaşmanın ilk dönemleri olmuştur. Sonraki dönemlerde Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’nin dağılmasından doğan yeni devletlere yönelik başlattığı girişimleri sağlıklı bir şekilde uygulamak amacıyla 1992 yılında Türkiye İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı kurulmuştur.

TİKA, dış yardım kuruluşları arasındaki iletişimi ve koordinasyonu sağlama göreviyle belirlenmişti ve resmi dış yardım geliştirme departmanının uygulanmasından sorumluydu. Acil ve insani yardım, TİKA’nın hedef alanlarından biriydi. Ancak, TİKA bu süreçte sağlıklı bir kalkınma sağlayamamıştır. Bunun ana nedeni, Türkiye’nin iç yapısı, toplumsal dinamikleri, hükümet politikaları ve sürekli değişen ekonomik koşullar gibi faktörlerle ilgili sorunlarla karşı karşıya olmasıdır. Bu zorluklar, TİKA’nın yardım ve kalkınma çabalarını etkilemiş ve sınırlamıştır. Böylece Sovyetler Birliği’nin iktidarından doğan yeni devletlerin sağladığı imkânlar tam olarak kullanılamamıştır. Dolayısıyla TİKA gelişimini ancak 2003 sonrası dönemde istikrarlı bir yönetimin kurulmasından sonra sağlayabilmiştir. Türkiye, 2004 ile 2012 yılları arasında toplam 7 milyar ABD Doları ve 481 milyon ABD Doları tutarında resmi kalkınma yardımı sağlamıştır. Yardımların çoğu Ortadoğu’da yoğunlaşmıştır ve Asya devlet bazında Suriye’ye ulaşmıştır. Diğer destinasyonlar sırasıyla; Doğu Avrupa,

Balkanlar ve Afrika'dır. Sağlanan yardımın sayısal verileri dikkate alınarak; Toplamda 5 milyar doları önce Ortadoğu'ya, 859 milyon doları Doğu Avrupa ve Balkanlar'a 858 milyon doları ve Afrika'ya 727 milyon doları tahsis edilmiştir (Kılıç ve Batmaz, 2023). Resmi insani yardım miktarı yaklaşık 5.865 milyar dolardır. 2019 yılına gelindiğinde; kalkınma yardımının toplam maliyeti 9 milyar 371 milyon dolara ulaşmıştır. Bunlardan resmi insani yardım 7 milyar 541 milyon doları bulmuştur. 2018 yılında resmi ikili kalkınma yardımı alan ülkeler listesinde ilk üçü; 7.698 milyar dolarla Suriye, 98,8 milyon dolarla Kırgızistan ve 50,7 milyon dolarla Kazakistan; 30 2019 yılında ilk sırada 7.202 milyar dolarla Suriye, onu 59 milyon dolarla Bosna-Hersek ve 42 milyon dolarla Irak izlemiştir. Afganistan, Somali, Filistin, Sudan, Libya, Özbekistan, Moldova, Cibuti, Kosova ve Bangladeş de yardım almaktadır. Türkiye'nin ve diğer ülkelerin yardımı bir dış politika aracı olarak uluslararası arenada hareket etme fırsatı olarak gördüklerini de belirtmek gerekir. Türkiye'nin en çok yardım yaptığı ülkelere bakıldığında; Suriye'nin komşu ülke olmasının yanı sıra tarihi ve kültürel birliğin ve etnik benzerliklerin öncelikle Suriye'nin yerini etkilediği söylenebilir. Bütün bu faktörler Türkiye'nin sorumluluğunu artırmaktadır (Kızılay, 2021, s. 187).

Türkiye, 2005 yılından itibaren resmi kalkınma yardımlarını artırmış ve hızlandırmıştır. 2005-2013 döneminde, yıllık resmi kalkınma yardımları yaklaşık %47'lik bir artışla 1.20 milyar dolara ulaşmıştır. 2013 yılında Türkiye'nin resmi kalkınma yardımlarının miktarı yaklaşık 3.30 milyar dolara çıkmıştır. 2017'de ise bu miktar 8.12 milyar dolara ulaşmıştır. Ayrıca, kalkınma yardımlarının milli gelire oranı da dikkate alındığında, 2010 yılında %0.13 iken 2013 yılında %0.40'a çıktığı görülmektedir (Karagöz, 2013: 346-347). Ancak, 2020 yılında 8.13 milyar dolar olan resmi kalkınma yardımları, %5.34'lük bir azalışla 2021 yılında 7.7 milyar dolara gerilemiştir (Kılıç ve Batmaz, 2023; TİKA, 2023).

3.1. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma, nicel metodoloji tekniklerinden ekonometrik analiz ve betimsel analiz teknikleri kullanılmıştır. Öncelikle araştırmanın amacı kapsamında belirlenen modeller, zaman serisine ait ekonometrik analizlerle incelenmiştir. Zaman serileri ile ilgili analizlerde, değişkenlerin endeks ve değer olarak elde edilmesi, analiz öncesinde

bazı işlemlere tabi tutulmasını gerektirmektedir. Değişkenler, oran olarak değil de düzey değerleriyle çalışılıyorsa serilerdeki aykırılıkların (outlier) ortadan kaldırılması ve değişen varyans sorununun çözümü gerekmektedir. Bu nedenle öncelikle serilerin logaritması alınmalıdır (Hayashi, 2011). Bu nedenle çalışmada veriler temin edildikten sonra öncelikle logaritmaları alınmış ve mevsimsel etkilerden arındırılmıştır.

Değişkenler arasında ekonometrik olarak anlamlı ilişkilerin elde edilebilmesi için, serilerin durağanlıklarının belirlenmesi gerekmektedir. Çünkü zaman serilerinde çevre koşullarından ve zaman bağlı olarak değişkenlerde farklılaşmalar olabilmektedir. Bu durumda ise, gerçekleştirilen analizlerde sağlıklı sonuçlar elde edilememektedir. Bu nedenle, öncelikle çalışmada serilerin durağanlıkları belirlenmelidir (Dougherty, 2011). Çalışmada, verilerin birim kök içerip içermediği Genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF) ve Phillips-Perron (PP) testleri ile incelenmiştir. Lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin incelenmesi ise Toda-Yamamoto nedensellik testi ile gerçekleştirilmiştir. Toda-Yamamoto nedensellik testi, farklı durağanlık seviyelerine sahip değişkenler için de kullanılabilen ve değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisine bakılmaksızın nedenselliğin incelenbildiği bir analizdir (Toda ve Yamamoto, 1995). Bu yönüyle bu çalışmada Toda-Yamamoto nedensellik analizinden yararlanılmıştır. Araştırmada ekonometrik analizler, Eviews 9 programı kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte araştırmada İnsani Yardım Lojistiği, Lojistik Performans Endeksi ve makroekonomik değişkenler arasındaki ilişkiye yönelik olarak betimsel analiz gerçekleştirilmiştir. Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) ve Taşdoğan'ın (2018) çalışmalarında bulunan verilerden yararlanılmıştır. LPI değişkeninin, Dünya Bankası veritabanında düzenli olarak yayınlanmadığı ve 2007-2022 yılları için 7 gözlem sayısına sahip olduğu görülmüştür. Analizler ilgili yıllar kapsamında değerlendirilmiştir. Bununla birlikte İnsani Yardım Lojistiği ile ilgili olarak endeks, alanyazında henüz bulunmamaktadır. Fakat alanyazındaki Kaynak ve Erel (2016), Taşdoğan (2018) ve Yılmaz'ın (2019) çalışmalarında değişkene ait sınırlı veriler bulunmaktadır. En kapsamlı olan veri Taşdoğan'ın (2018) çalışmasında bulunmuştur. Bu nedenle İnsani Yardım Lojistiği'ne ait karşılaştırma 2018 yılı için analiz edilmiştir.

3.2. Araştırmanın Veri Seti ve Özellikleri

Araştırmaya ait veri seti 1998Q1-2022Q4 yılları arasında çeyreklik verilerden oluşmaktadır. Bu doğrultuda toplamda 100 gözlem değeri bulunmaktadır. Araştırmada kullanılan değişkenler, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) veritabanından elde edilmiştir. Araştırmada lojistik sektörüne ait veriler, TÜİK tarafından temel alınmış olan NACE Rev2 sınıflandırmasına göre alınmıştır. Buna göre “H” grubu ulaştırma ve depolama sektörü olarak dile getirilmiştir. Alanyazındaki çalışmalarda da (Arabacı ve Yücel, 2020; Erdal ve Korucuk, 2018; Yurdakul, 2020) lojistik sektörüne ait veriler bu yönde analiz edilmiştir. Araştırmada bağımlı değişken olarak lojistik sektörü faaliyetleri, bağımsız değişkenler olarak ise GSYH ve istihdam oranı kullanılmıştır. Araştırmada GSYH ve istihdam oranı değişkenlerinin kullanımı, lojistiğin hem ebeşeri hem de ekonomik sermaye açısından öneminden kaynaklanmaktadır. İlgili model aşağıdaki gibidir;

$$GSYH_t = b_0 + b_1 \text{Lojistik Sektörü Faaliyetleri}_t + u_t$$

$$\text{İstihdam Oranı}_t = b_0 + b_1 \text{Lojistik Sektörü Faaliyetleri}_t + u_t$$

Veri setine ilişkin tanımlayıcı bilgiler aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Tablo 6

Veri setine ait tanımlayıcı bilgiler-1

Veri Kodu	Veri Açıklaması	Kaynak
loghsa	Lojistik sektörü faaliyeti (Bin TL)	TÜİK
loggsyihsa	GSYİH (Bin TL)	TÜİK
istihdamsa	İstihdam Oranı (%)	TÜİK

Tabloya göre, loghsa (lojistik sektörü faaliyeti), loggsyihsa (Gayri Safi Yurt İçi Hasıla) ve istihdamsa (istihdam oranı) değişkenleri seçilmiştir. Bunlar, lojistik sektörü faaliyetinin ekonomik büyüme ve istihdam üzerindeki etkilerini incelemek için temel değişkenler olarak görülmektedir. Modeli aşağıdaki gibidir:

$$\text{loghsat} = \beta_0 + \beta_1 \text{loggsyihsat} + \beta_2 \text{istihdamsat} + \varepsilon_t$$

Burada:

- loghsat, t dönemindeki lojistik sektörü faaliyetini logaritmik olarak ifade eder.

- $\log gsyih_{sat}$, t dönemindeki Gayri Safi Yurt İçi Hasılayı logaritmik olarak ifade eder.
- $istihdamsat$, t dönemindeki istihdam oranını ifade eder.
- $\beta_0, \beta_1, \beta_2$, modelin sabit katsayılarıdır.
- ϵ_t , hata terimidir.

Kaynak modelimiz, lojistik sektörü faaliyetinin ekonomik büyüme ve istihdam üzerindeki etkilerini analiz etmeyi amaçlayan bir regresyon modelidir. Bu model, belirli bir teorik çerçeve veya hipoteze dayanarak seçilen değişkenlerin ilişkilerini incelemektedir. Tablodan da görüleceği üzere, değişen varyans sorununun çözümüne katkı sağlaması ve serilerdeki aykırılıkların ortadan kaldırılması için öncelikle logaritmaları alınmıştır. Veri kodları bundan dolayı “log” ön ekini almıştır. Veri kodlarının sonunda bulunan “sa” eki ise, değişkenler çeyreklik dönemlere ait seriler olduğundan mevsimsel etkilerden arındırma işlemi sonucunda eklenmiştir. Mevsimsel etkilerden arındırma işlemi Hareketli Ortalamalar (Moving Average) tekniği ile gerçekleştirilmiştir.

Araştırmada betimsel analizin gerçekleştirildiği kısım ile ilgili olarak veri setine ilişkin tanımlayıcı bilgiler ise aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 7

Veri setine ait tanımlayıcı bilgiler-2

Veri Kodu	Veri Açıklaması	Kaynak
LPI	Lojistik Performans Endeksi	Dünya Bankası
İYL	İnsani Yardım Lojistiği	Taşdoğan (2018)

Tablo 7, çalışma kapsamında betimsel analiz şeklinde gerçekleştirilen ve bu analize ait bulunan değişkenleri göstermektedir. Dünya Bankası veritabanından ve Taşdoğan’ın (2018) çalışmasından elde edilen veriler farklı yılları kapsamaktadır. Taşdoğan’ın (2018) çalışması 2018 yılı için verilerden oluşurken, Dünya Bankası verileri 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 ve 2022 yıllarını kapsayan 7 gözlem sayısına ait verilerdir.

3.3. Birim Kök Testleri

Verilerin durağanlığını belirlemede modern istatistiksel yöntemler, aşağıdaki denklem aracılığıyla birim kök testlerini kullanmaktadır.

$$YT = PY_{t-1} + U_t \quad (1)$$

Yukarıda gösterilen denklemde (YT) (t) zaman çizelgesindeki değişken ve (U_t) sifıra eşit bir ortalama ($\mu=0$) sabit varyasyon ($\sigma^2 = 1$) ve $cov(U_t = 0)$ ile karakterize edilen stokastik hata terimidir (Herranz, 2017).

($p=1$) istatistiksel olarak kabul edilebilir olduğunda, durağanlık eksikliğini ve verilerin birim kökten ayrılmış olduğunu göstermektedir. Eğer tahmin teknikleri durağan ise, farklar alınarak işlem yapılmalıdır. (Y_t) ile başa çıkmak için, eğer kararsız ise, kararlı hale getirmek için (1, 2... d) derecesinin farkları alınmaktadır. Ve böylece zaman serileri hakkında tam (Bütünleşik) sınıf (d) olarak söylenmekte ve $Y_t \sim I(d)$ sembolü ile ifade edilmektedir. Uygulamalı ekonomik çalışmalar için son zamanlarda kullanılan nedensellik ilişkilerinde serilerin birim kökten ayrılmış olarak kullanılması, yöntemlerin daha verimli ve sağlıklı olduğunu göstermektedir (Perron, 1994).

3.3.1. Genişletilmiş Dickey-Fuller Birim Kök Testi

Basit Dickey-Fuller testi yalnızca değişkenlerin zaman serilerinin birinci derecede kendi kendine durağan olması durumunda kullanılan bir tekniktir. Seriler için aksi takdirde bir durum olduğunda, basit regresyon modelinden elde edilen artıklar kendi kendine bağlantılı olacak, bu da serilerin birim kök barındıracağını göstermektedir (Dickey ve Fuller, 1979; 1981). Bu nedenle genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF) birim kök testi alanyazındaki çalışmalarda tercih edilmekte ve böylece değişken değerlerinin durağanlaşmaları aşağıdaki gibi denkleme eklenmektedir.

$$\Delta y_t = B y_{t-1} + \sum_{j=1}^k B_j \Delta y_{t-1} + E_t \quad (2)$$

Daha sonra Dickey-Fuller testini birim köke genişletilmiş (ADF) şablonların tahminine dayandırmaktadır.

A-(sabit bir sınır ve zaman yönü yoktur), aşağıdaki formda olduğu gibi;

$$\Delta y_t = (\rho - 1) y_{t-1} + \sum_{j=1}^k \rho_j \Delta y_{t-1} + E_t \quad (3)$$

B-(zaman yönü olmadan), ve ayrıca aşağıdaki biçimde;

$$\Delta y_t = a + (\rho - 1)y_{t-1} + \sum_{j=1}^k \rho_j \Delta y_{t-1} + E_t \quad (4)$$

C-(sabit bir zaman sınırı ve yön ile), aşağıdaki denklemde olduğu gibi;

$$\Delta y_t = a + \beta T + (\rho - 1)y_{t-1} + \sum_{j=1}^k \rho_j \Delta y_{t-1} + E_t \quad (5)$$

(α) sabit limiti ve (T) zaman trendini ve gecikme (K) ile temsil edilmektedir.

Genişletilmiş Dickey-Fuller testi (ADF) üç aşamada aşağıdaki gibi açıklanabilir (Shani, 2011).

Birinci aşama, aşağıdaki adımları içermektedir.

1- Model tahmini (c);

$$\Delta y_t = a + \beta T + (\rho - 1)y_{t-1} + \sum_{j=1}^k \rho_j \Delta y_{t-1} + E_t \quad (6)$$

2. Modelin durağanlığını sağlayan alternatif hipoteze ($H_1: p < 1$) karşı model birim kökünün istikrarsızlığının varlığını sağlayan boş hipotezin ($H_0: p = 1$) istatistiksel test (ADF_{tp}) kullanılarak test edilmesi ve ardından (ADF_{tp}) kritik değeri için hesaplanan bir değerle karşılaştırılması.

Özellikle bu kritik değerler için standart bir tablo bulunmadığından, birim kök testlerinde kritik değerleri bulmak için kullanılan (MacKinnon, 2010) yöntemine göre hesaplanmakta ve bu, aşağıdaki denkleme dayanmaktadır.

$$C * V(K, a \text{ Model}, N, e) = b_0 + b_1 \left(\frac{1}{N}\right) + b_2 \left(\frac{1}{N}\right)^2 \quad (7)$$

Denklemde, $C.V$ kritik değeri, K değişken sayısını, $a \text{ Model}$ sabit bir zaman sınırı ve yönü olmayan bir örneği, b zaman yönü olmayan modeli, c sabit bir sınırı ve zaman yönü olan modeli, N örneklem büyüklüğünü, e anlamlılık düzeyini (0.01, 0.05 ve 0.10) ve b_0, b_1, b_2 işlemleri temsil etmektedir.

Ve istatistiksel karar kuralının, istatistiksel testin hesaplanan değerinin kritik değerden küçük olduğu bir durumda boş hipotezi (H_0) reddettiğini ve alternatifin (H_1) dayatılmasını kabul ettiğini belirtmektedir. Reddetme durumunda ($H_0: \rho = 1$) tersi durumda kararlı formun kanıtlanabileceğinden bir sonraki adıma geçilmektedir.

3- ($B=0$) olduğunu bildiren sıfır hipotezinin ($p=1$) olduğunu bildiren alternatif hipoteze karşı test edilmesi, ($B \neq 0$) olduğunu bildiren ($p = 1$) olduğu not edilmelidir. Daha sonra bunlar aşağıdaki gibi yazılır.

$$H_0: (a, B, P) = (a, 0, 1)$$

$$H_1: (a, B, P) = (a, 0, 1)$$

Daha sonra kritik değer (ADF) için hesaplanan değer ile karşılaştırılır. Reddedilmesi durumunda (H_0), bir sonraki adıma geçilir, ancak tersi durumda, b modelinin tahmin edilmesi ve test edilmesini içeren ikinci aşamaya geçilir.

4- ($H_0: p=1$) ve normal dağılım kullanılarak test edilmesi. Eğer (H_0) istatistiksel olarak reddedilirse, bu durumda modelin (c) istikrarlı olduğu ve birim kökten muzdarip olmadığı kanıtlanabilir, ancak aksi takdirde birim kök olduğu anlamına gelmektedir. Bu durumda modelin (c) yeniden tahmin edilmesi ve test edilmesi gerekir ve bu şekilde varyans farkları birinci dereceye başlayarak ikinci dereceye ve benzeri şekilde devam eder.

Aşama 2: Bu aşama aşağıdaki adımları içermektedir.

1- b modelinin tahmini;

$$\Delta y_t = a + (\rho - 1)y_{t-1} + \sum_{j=1}^k \rho_j \Delta y_{t-1} + E_t \quad (8)$$

2-Hipotezler;

$$H_0: p=1$$

$$H_1: p<1$$

Bu testin ADF_{tp} istatistiksel testi kullanılarak yapıldığını da daha önce ilk aşamanın ikinci adımında belirtilmişti. Daha sonra, önceden açıklanan MacKinnon modeline göre hesaplanan ADF_{tp} kritik değeri için hesaplanan değer ile karşılaştırılır. H_0 boş hipotezinin reddedilmesi, modelin istikrarlı olduğunu gösterirken, bir sonraki adıma geçişi de sağlamaktadır.

3- Sıfır hipotezinin test edilmesi: ($p=1$) olduğunu bilerek ($\alpha=0$) şeklindeki boş hipotezin alternatif hipoteze karşı test edilmesi, ($\alpha \neq 0$), ($p=1$) olduğunu bilerek aşağıdaki gibi yazılır.

$$H_0: (a, p) = (0, 1)$$

$$H_1: (a, P) = (a, 1)$$

Burada (ADF_{tp}) için istatistiksel test kullanılarak ve kritik değer karşılaştırılarak yapılmakta ve sıfır hipotezi reddedilirse bir sonraki adıma

geçilmektedir. Tersî durumda, (a) modelinin test ve tahmin edilmesini içeren üçüncü test aşamasına geçilmektedir.

4- Sıfır hipotezinin ($H_0: p=1$) test edilmesi ve bunun normal dağılım kullanılarak yapılması. (H_0) istatistiksel olarak reddedildiğinde, bu durum (b) modeline göre verilerin istikrarlı olduğunu, ancak aksi takdirde zaman serisi verilerinin istikrarlı olduğunu ve bu nedenle sürecin yeniden tahmin edilmesi ve verilerin (b) modeline göre test edilmesi gerektiğini göstermektedir. Daha sonra birinci düzeyden ($d=1$) başlayıp ikinci düzeyden ($d=2$) durağanlığa kadar devam ederek benzeri farklılıklar oluşturulur.

Aşama 3: Bu aşama aşağıdaki adımları içermektedir.

1-(a) modelinin denklem tahmini,

$$\Delta y_t = (\rho - 1)y_{t-1} + \sum_{j=1}^k \rho_j \Delta y_{t-1} + E_t \quad (9)$$

2-Test edilmesi,

$$H_0: p=1$$

$$H_1: p<1$$

Önceki adımlarda, istatistiksel testin ADF_{tp} 'sini kullanarak ve MacKinnon'un nasıl olduğuna bağlı olarak hesaplanan ADF_{tp} için kritik değerin hesaplanan değeri ile karşılaştırılmıştır. Sıfır hipotezinin reddedilmesi durumunda, bu, verilerin model (a)'ya göre durağan olduğunu göstermekte ve aksi takdirde verilerin durağan olmadığını ve birim kök içermiş olduğunu göstermektedir. Bu durumda, kullanılan veri zaman serisinin durağan durumuna erişebilmesi için önceki tüm aşamaları ve farkları oluşturan çeşitli adımlar yeniden uygulamalıdır. Böylece, (d) sınıfından entegre verilerin ve $y_t \sim I(d)$ sembolü ile sembolize edildiği söyleyebilir. Başka bir komutta, (j) zamanında ve standart Akaike Bilgi Kriteri (AIC) kullanılarak bir yavaşlamanın optimal kapsamı belirlenmelidir.

3.3.2. Phillips-Perron Birim Kök Testi

Dickey Fuller genişletilmiş test dağılımı, istatistiksel olarak bağımsız rastgele bir hata terimi ve sabit bir kontrast içerdği varsayımlarına dayanmaktadır. Dolayısıyla, Dickey-Fuller genişletilmiş yöntemini kullanırken hata teriminin

bağılantılı olmadığından ve sabit bir kontrast içerdiğinden emin olunamamaktadır. Phillips ve Perron (1988), Dickey-Fuller'in hata teriminde kendi kendine bağılantının varlığına izin verecek şekilde genişletilmiş yönteminin indirgenmiş bir genellemesini geliştirmiştir ve bu yönüyle Phillips-Perron (PP) yöntemi, Dickey-Fuller testinin bir modifikasyonudur. Bununla birlikte PP testi, hata kısıtlamalarını daha az dikkate almaktadır. Rastgele hatanın azaltılmasına izin veren, birkaçında bağımsız olmaması ve dağıtıcı dağılımın konjener olmamasıdır. Bu test önce birim köke dayanmakta ve daha sonra hesaplanan istatistiksel değer otokorelasyonun olasılıksal dağılım üzerindeki etkilerini ortadan kaldırmak için istatistiksel teste dönüştürülmektedir (Perron, 1988). Test dört aşamada gerçekleştirilmektedir.

1-Hesapla ilişkili Dickey-Fuller istatistiklerini test etmek için üç modeli OLS ile tahmin edilmelidir.

2-Kısa dönem varyans tahmini yapılmalıdır.

$$\sigma^2 = \frac{1}{n} \sum_{t=1}^n e_t^2 \quad (10)$$

3-Hata ayıklayıcılarının tahmin edilmesi **Su²** uzun vadeli değişkenlik olarak adlandırılır ve önceki kalıntı modellerinin ortak bir varyasyonu yoluyla çıkarılır. Burada;

$$Su^2 = \frac{1}{n} \sum_{t=1}^n e_t^2 + 2 \sum_{i=1}^L \left(1 - \frac{i}{L+1}\right) \frac{1}{n} \sum_{t=i+1}^n e_t e_{t-1} \quad (11)$$

Bu değişkenliği değerlendirmek için n örnekleminde tahmin edilen i gecikme sayısını bulmak gerekmektedir.

4-İstatistiksel olarak Philips-Perron hesabı aşağıdaki gibidir.

$$t^* = \sqrt{K} * \frac{\rho-1}{\sigma} + \frac{n(K-1)\sigma}{\sqrt{K}} \quad (12)$$

$$\text{Burada; } K = \frac{\sigma^2}{Su^2}$$

Test, Phillips-Perron formülleri ve değerleri elektronik tablosunu kendisi kullanılmakta, bunu da Dickey-Fuller testinden almaktadır. Burada ilk versiyon sabit bir limit olmadan ve zaman olmadan yapılmaktadır. Yön ve sadece ortalama sıfıra eşit değildir. Eğer hesaplanan (t) tablodaki değerden daha büyükse, bu düzgün çalışan denklem anlamına gelmektedir (Phillips ve Perron, 1988).

3.4. Toda-Yamamoto Nedensellik Testi

Çalışmada Toda-Yamamoto nedensellik testi kullanılmıştır. Bunun nedenleri Granger nedensellik testinde değişkenin durağan olduğu seviyenin analize dâhil edilmesi, Granger nedensellik testinde ise uzun dönemde bilgi kaybı yaşanabilmesidir (Göktaş, Pekmezci ve Bozkurt, 2019). Toda-Yamamoto nedensellik testinde ise değişkenler durağanlık düzeylerine bakılmaksızın analize dâhil edilmekte, Granger testinde ise uzun dönemde veri kaybını önlemektedir. Toda-Yamamoto testi değişkenler arasındaki nedensel ilişkiyi bütünleşme sırasını göz ardı ederek değerlendirebilmektedir. Toda ve Yamamoto (1995) testinin Granger testinden bir diğer farkı ise değişkenlerin en yüksek bütünleşme derecesi (d_{max}) kadar gecikme uzunluğuna (p) ekleme yaparak VAR modeli oluşturmastır. Ayrıca Toda-Yamamoto testi eşbütünleşme sorununu da ortadan kaldırmaktadır. Toda-Yamamoto testinde birim kök testleri yapıldıktan sonra çıkan sonuca göre doğrulama testleri uygulanmaktadır (Doğan, 2017). 1995'te oluşturulan Toda-Yamamoto modeli aşağıdaki gibi ifade edilmektedir.

$$\gamma_t = a + \beta_1 \gamma_{t-1} + \beta_{p+d} \gamma_{t-(p+d)} + \varepsilon_t \quad (13)$$

Toda-Yamamoto modeli iki taraflı nedensellik için uygundur ve Granger nedensellik modelinden farkı d_{max} ve en yüksek bütünleşme derecesine sahip değişkenleri modele dâhil etmesidir. Bu da uzun vadeli bilgi kaybını önlemektedir. Toda-Yamamoto modelinin eksiklikleri ise modele yapısal kırılmaları dâhil etmemesidir. Toda-Yamamoto testinde nedensellik doğrulandıktan sonra verilerin doğruluğu ve güvenilirliği test edilmektedir. Modelde bağımlı ve bağımsız değişkenler belirlenmektedir. Model için VAR modeli yardımıyla uygun gecikme uzunluğu " k " belirlenmeli ve ardından en yüksek bütünleşme derecesi d_{max} belirlenmelidir. En yüksek bütünleşme derecesi olan d_{max} değerini belirlemek için ADF testi kullanılmaktadır. ADF testi sonuçlarına göre, olasılık değerinin 0,05 anlamlılık düzeyinden büyük olması ve t istatistiğinin mutlak değer olarak hesaplanan tablo değerlerinden küçük olması durumunda H_0 hipotezi reddedilememektedir. Bu durumda, birim kök içerdiği şeklinde yorumlanmaktadır. Bu şekil serinin seviyesini göstermektedir. Sonuçlara göre d_{max} seviyesi belirlenmektedir. k ve d_{max} değerleri belirlendikten sonra Toda-Yamamoto nedenselliği sorgulanmaktadır (Doğan, 2017).

3.5. Bulgular

Bu başlık altında öncelikle verilerin ADF birim kök ve PP birim kök test sonuçları, ardından Toda-Yamamoto nedensellik sonuçları verilmiştir.

3.5.1. Ekonometrik Analize Ait Bulgular

3.5.1.1. ADF ve PP Birim Kök Testi Bulguları

Araştırmada verilere birim kök testi analizi gerçekleştirilmeden önce, serilerin logaritmaları alınmıştır. Bir başka söylemle, birim kök testi analizinde kullanılan değerler, verilerin logaritmik değerleridir.



Tablo 8
ADF birim kök testi sonuçları

Değişkenler	Sabitli				Sabitli-Trendli			
	Test İstatistiği	Kritik Değerler			Test İstatistiği	Kritik Değerler		
		%1	%5	%10		%1	%5	%10
loghsa	1.268631 (6)	-3.502238	-2.892879	-2.583553	-2.292407 (4)	-4.057528	-3.457808	-3.154859
Δloghsa	-11.96158 (2)*	-3.500669	-2.892200	-2.583192	-7.534700 (4)*	-4.059734	-3.458856	-3.155470
loggsyihsa	1.591571 (5)	-3.501445	2.892536	-2.583371	-1.229005 (5)	-4.058619	-3.458326	-3.155161
Δloggsyihsa	-8.396445 (3)*	-3.501445	-2.892536	-2.583371	-8.802203 (3)*	-4.058619	-3.458326	-3.155161
istihdamsa	-0.666386 (12)	-3.507394	-2.895109	-2.584738	-3.895322 (0)**	-4.053392	-3.455842	-3.153710
Δistihdamsa	-4.170482 (11)*	-3.507394	-2.895109	-2.584738	-4.135619 (11)*	-4.066981	-3.462292	-3.157475

Not: Değişkenlerin analizinde hem sabitli ve hem de sabitli-trendli modeller kullanılmıştır. Deterministik bileşenlere Φ testleri ile karar verilmiştir. Parantez içerisindeki değerler, değişkenlerin Akaike Bilgi Kriterine (AIC) göre belirlenmiş optimum gecikme uzunluğunu ifade etmektedir. *, %1 ve **, %5 anlamlılık düzeyinde değişkenin birim kök içermediği dereceyi göstermektedir.

Lojistik sektörü, ekonomik büyüme ve istihdam verileri için gerçekleştirilen ADF birim kök testi sonuçlarına göre, lojistik sektörü (loghsa) serisi ve ekonomik büyüme (loggsyihsa) serisi birinci farklarında durağanlaşmaktadır. Tabloda ilgili serilerin hem sabitli hem de sabitli ve trendli modelde birinci farkları alındıktan sonra test istatistikleri, mutlak değerce kritik değerlerden büyük olduğundan %1 anlamlılık değerinde durağanlaştıkları görülmektedir. İstihdam değişkeni ile ilgili olarak sonuçlara bakıldığında sabitli ve trendli modelde düzey değerinde %5 anlamlılık düzeyinde birim kök içermediği görülmektedir. Fakat aynı şey sabitli model için dile getirilememektedir. Serinin birinci farkı alındıktan sonra ise, hem sabitli hem de sabitli ve trendli modelde test istatistiklerinin mutlak değerce kritik değerlerden büyük olduğu görülmektedir. Dolayısıyla bu seri için birinci farkta %1 anlamlılık değerinde durağanlaşmaktadır denilebilir.

Tablo 9
PP birim kök testi sonuçları

Değişkenler	Sabitli				Sabitli-Trendli			
	Test İstatistiği	Kritik Değerler			Test İstatistiği	Kritik Değerler		
		%1	%5	%10		%1	%5	%10
loghsa	-1.246993 (5)	-3.497727	-2.890926	-2.582514	-2.388402 (5)	-4.053392	-3.455842	-3.153710
Δloghsa	-7.274096 (2)*	-3.498439	-2.891234	-2.582678	-7.270767 (2)*	-4.054393	-3.456319	-3.153989
loggsyihsa	-0.801795 (6)	-3.497727	-2.890926	-2.582514	-2.217342 (6)	-4.053392	-3.455842	-3.153710
Δloggsyihsa	-6.342617 (3)*	-3.498439	-2.891234	-2.582678	-6.288071 (3)*	-4.054393	-3.456319	-3.153989
istihdamsa	-1.752809 (9)	-3.497727	-2.890926	-2.582514	-3.697743 (2)**	-4.053392	-3.455842	-3.153710
Δistihdamsa	-14.70739 (15)*	-3.498439	-2.891234	-2.582678	-14.91097 (16)*	-4.054393	-3.456319	-3.153989

Not: Düzey değerlerinde sabit ve hem sabit hem de trendli modeller kullanılmıştır. Deterministik bileşenlere Φ testleri ile karar verilmiştir. Parantez içerisindeki değerler, Newey-West ölçütü kullanılarak tespit edilmiş band genişliğini göstermektedir. *, %1 ve **, %5 anlamlılık düzeyinde değişkenin birim kök içermediği dereceyi göstermektedir.

Lojistik sektörü, ekonomik büyüme ve istihdam serilerine uygulanan PP birim kök testi sonuçları yukarıdaki tabloda verilmiştir. Elde edilen bulgulara göre lojistik sektörü (loghsa) ve ekonomik büyüme (loggsyihsa) değişkenleri düzey değerlerinde birim kök içermekte olup, serilerin birinci farkları alındıktan sonra hem sabitli hem de sabitli ve trendli modelde %1 anlamlılık düzeyinde durağanlaşmışlardır. İlgili serilere ait test istatistiklerinin birinci fark alındıktan sonra kritik değerlerden mutlak değerce büyük olmaları bu sonucu açıklamaktadır. İstihdam değişkenine bakıldığında ise ADF birim kök testi sonuçlarına benzer bir şekilde sabitli ve trendli modelde düzey değerinde %5 anlamlılık düzeyinde durağanlık görülmektedir. Serinin birinci farkı alındıktan sonra ise hem sabitli modelde hem de sabitli ve trendli modelde %1 anlamlılık düzeyinde durağanlaştığı görülmektedir.

3.5.1.2. Toda-Yamamoto Nedensellik Testi Bulguları

Toda-Yamamoto nedensellik analizinin uygulanma sürecinde ilk olarak (d_{max}) ve (k) değerlerinin belirlenmesi gerekmektedir. TY nedensellik analizi Wald Test istatistiğine ait hipotezin kullanımıyla gerçekleştirildiğinden, öncelikle optimum gecikme uzunlukları ve en yüksek bütünleşik değerler belirlenmektedir (Siami-Namini, 2017). Optimum gecikme uzunluğunun belirlenmesinde alanyazındaki çalışmaların birçoğunda kullanılan ve tercih edilen bilgi kriterleri, Schwarz Bilgi Kriteri (SIC) ve Akaike Bilgi Kriteri'dir (AIC) (Lütkepohl, 2005). Bu sebeple ilk olarak değişkenlere ait VAR modelleri gerçekleştirilmiş ve optimum gecikme uzunlukları tespit edilmiştir. Elde edilen bulgular aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo 10

Lojistik sektörü-ekonomik büyüme modeline ait VAR bulguları

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	4.275645	NA	0.003263	-0.049471	0.005351	-0.027344
1	341.6934	652.8300	2.32e-06	-7.297683	-7.133218	-7.231303
2	352.6203	20.66603	2.00e-06	-7.448267	-7.174159*	-7.337635
3	355.4125	5.159596	2.05e-06	-7.422011	-7.038261	-7.267126
4	370.2359	26.74660	1.62e-06	-7.657303	-7.163910	-7.458165
5	376.8995	11.73367*	1.53e-06	-7.715207	-7.112170	-7.471816*
6	381.0415	7.113498	1.53e-06*	-7.718294*	-7.005615	-7.430651
7	382.5150	2.466497	1.62e-06	-7.663370	-6.841048	-7.331474
8	382.7053	0.310175	1.76e-06	-7.580549	-6.648584	-7.204400

Kurulan VAR modeli sonucunda optimum gecikme uzunluğunun, en fazla yıldızın toplandığı satır olduğu belirtilmektedir. Lojistik sektörü ve ekonomik büyüme modeline ait var modeli sonuçlarının aktarıldığı tablo incelendiğinde 5. ve 6. satırlarda ikişer yıldızın olduğu görülmektedir. Alanyazın iteratürde Akaike Bilgi Kriterinin (AIC) daha sağlıklı sonuçlar elde edilmesinde istatistiksel göreceli model ölçüsü olduğu dile getirilmektedir. Bu nedenle burada AIC'e göre 6.satır optimum gecikme uzunluğunun olduğu satırı göstermektedir. Dolayısıyla lojistik sektörü ve ekonomik büyüme modeline ait optimum gecikme uzunluğu 6'dır.

Araştırmaya kapsamında kurulan diğer bir model ise lojistik sektörü ile istihdam arasındaki modeldir. İlgili modele ait optimum gecikme uzunluğu bulguları aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Tablo 11

Lojistik sektörü-istihdam modeline ait VAR bulguları

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	-322.7987	NA	3.995180	7.060841	7.115662	7.082967
1	-27.65502	571.0388	0.007125	0.731631	0.896095*	0.798010
2	-21.45718	11.72200	0.006794	0.683852	0.957959	0.794484*
3	-16.21838	9.680393	0.006616	0.656921	1.040672	0.811806
4	-15.10575	2.007569	0.007049	0.719690	1.213084	0.918828
5	-5.671091	16.61320*	0.006270*	0.601545*	1.204582	0.844936
6	-3.612550	3.535320	0.006551	0.643751	1.356430	0.931395
7	-2.355808	2.103677	0.006968	0.703387	1.525709	1.035283
8	-1.669401	1.119141	0.007508	0.775422	1.707387	1.151571

Lojistik sektörü ile istihdam modeline ilişkin kurulan VAR modeli sonuçlarında en fazla yıldızın olduğu satır 5.satırdır. Dolayısıyla lojistik sektörü-istihdam modeline ait optimum gecikme uzunluğu 5'tir.

Elde edilen bulgulara göre lojistik sektörü ile ekonomik büyüme için kurulan modelin optimum gecikme uzunluğunun 6 olduğu görülmektedir. Lojistik sektörü ile istihdam için kurulan modelin optimum gecikme uzunluğu ise 5'tir. Bu nedenle TY nedensellik testi için gerekli olan optimum gecikme uzunluğu (k) değeri, lojistik sektörü-ekonomik büyüme modelinde k=6; lojistik sektörü-istihdam modelinde ise k=5 şeklinde dile getirilebilir.

Model içerisinde bulunan değişkenlerin maksimum bütünleşme düzeyini belirlemek ve modelin doğru kurulmasını sağlamak nedensellik analizinin gerçekleştirilmesi adına yeterlidir. Bu yöntemin uygulanmasıyla birlikte modelden

sağlıklı bir çıktı alınması adına, sistemdeki gecikme uzunluklarının doğru bir biçimde tespit edilmesi ve modele eklenmesi gerekli görülen bütün bileşenlerin kullanılması şarttır (Toda ve Yamamoto, 1995). Burada tüm değişkenlerin (loghsa, loggsyihsa ve istihdamsa) maksimum birinci devresel farklarında durağanlaştıkları görüldüğü için $d_{\max}=1$ olarak alınmıştır.

İlk model lojistik sektörü (loghsa) ve ekonomik büyüme (loggsyihsa) değişkenleri arasındaki nedensellik ilişkisine yöneliktir. Burada gecikme uzunluğu $k=6$ olarak tespit edilmiştir. İkinci model lojistik sektörü (loghsa) ve istihdam (istihdamsa) değişkenleri arasında olup (k) burada da 5 olarak alınmıştır. Tüm modeller için $d_{\max}$ değeri ise 1 olarak alınmıştır. TY nedensellik analizine ait elde edilen bulgular aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 12
TY nedensellik test sonuçları

Model	Ki-Kare testi	Olasılık değeri
loghsa  loggsyihsa	4.762137	0.5747
loggsyihsa  loghsa	12.02232	0.0615
loghsa  istihdamsa	4.375630	0.4967
istihdamsa  loghsa	5.378776	0.3714

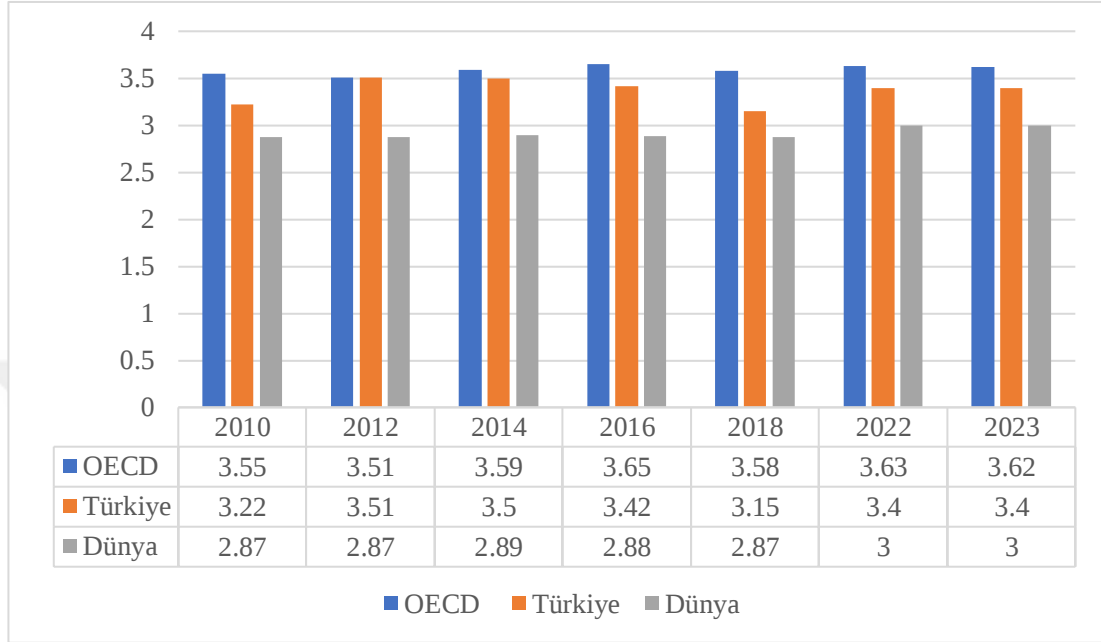
Yukarıdaki tabloya dayanarak, ekonomik büyüme (loggsyihsa) ile lojistik sektörü (loghsa) arasında %10 anlamlılık düzeyinde bir nedensellik olduğu görülmektedir. Bu, istatistiksel olarak belirli bir güven aralığında geçerli olan bir nedensellik ilişkisi olduğunu gösterir. Dolayısıyla, ekonomik büyüme ile lojistik sektörü arasında belirli bir yönlendirme veya bağımlılık ilişkisi olduğu görülmektedir. Lojistik sektöründen (loghsa) ekonomik büyümeye (loggsyihsa) doğru ve lojistik sektöründen (loghsa) istihdama (istihdamsa) doğru bir nedensellik söz konusudur. Örneğin, ekonomik büyümenin artmasıyla birlikte ticaret hacmi genellikle artar. Bu da lojistik sektöründe taşıma, depolama, dağıtım gibi faaliyetlerin artmasına neden olabilir. Dolayısıyla, ekonomik büyüme ve lojistik sektörü arasında bir tür karşılıklı bağımlılık veya etkileşim olduğu söylenebilir.

3.5.2. Betimsel Analize Ait Bulgular

Araştırmada İnsani Yardım Lojistiği ile ilgili analizin gerçekleştirilmesi adına betimsel analiz tekniklerinden yararlanılmıştır. Alanyazında İnsani Yardım Lojistiği ile ilgili olarak her ne kadar son yıllarda yoğun bir şekilde çalışmalar gerçekleştirilse de, bu çalışmalar yetersizdir. Bununla birlikte İnsani Yardım Lojistiğinin ölçümüne yönelik olarak endeks vb. ölçüm araçları geliştirilmemiştir. Bazı çalışmalarda (Kaynak ve Erel, 2016; Taşdoğan, 2018; Yılmaz, 2019) ise, insani yardım faaliyetlerinde bulunan organizasyonların lojistik performansları ölçülmüştür. Bu çalışmalar içerisinde en kapsamlı olarak gerçekleştirilen çalışma ise Taşdoğan'ın (2018) çalışmasıdır. Türkiye genelinde insani yardım faaliyetlerinde bulunan 103 örgüt ile görüşülmüş ve anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler ile birlikte 5'li Likert tipinde ölçüm ile puanlama gerçekleştirilmiş olup, 5'e yakın puanın ilgili alt boyut ve genel insani lojistik performans için olumlu olduğu belirtilmiştir. Kuruluş işbirliği, bilgi paylaşımı, verimlilik performansı, etkinlik performansı ve lojistik stratejiye ilişkin olarak 5 alt boyutta insani yardım kuruluşlarının lojistik performansı ölçülmüştür (Taşdoğan, 2018).

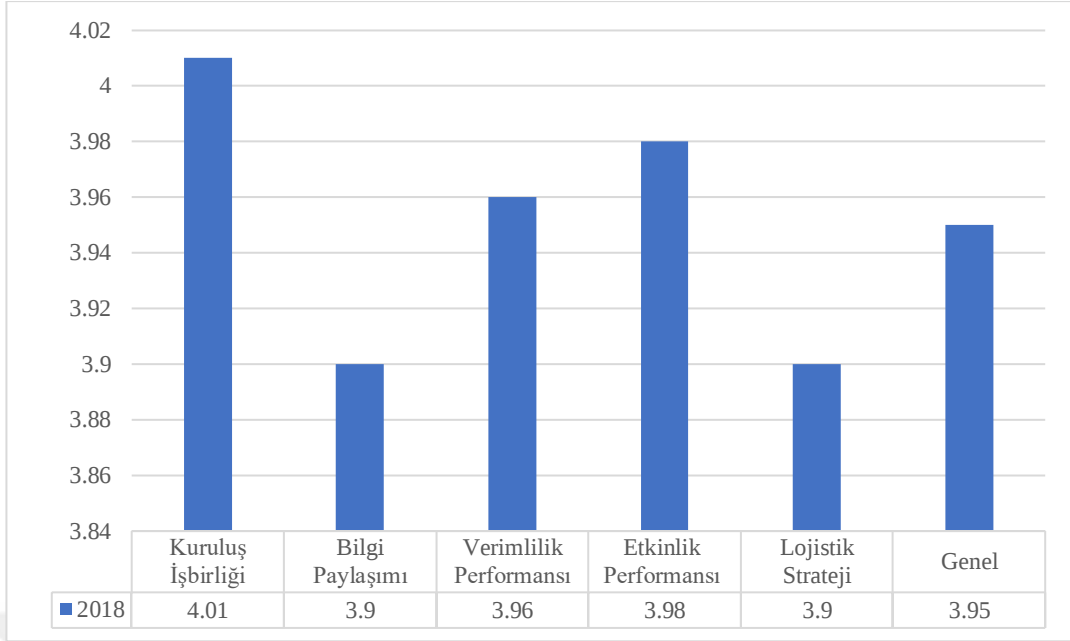
Betimsel analiz için kullanılan diğer bir değişken ise Dünya Bankası veritabanından elde edilen Lojistik Performans Endeksi'dir (LPI). LPI, ülkelerin ticaret lojistiği performanslarında karşılaştıkları zorlukları ve fırsatları ve performanslarını iyileştirmek için neler yapabileceklerini belirlemelerine yardımcı olmak için oluşturulmuş etkileşimli bir kıyaslama aracıdır. LPI, iki bileşene dayanmaktadır. Bunlardan ilki, sahadaki uluslararası lojistik operatörleri (küresel nakliye komisyoncuları ve ekspres taşıyıcılar) arasında, ticaret yaptıkları ülkelerin lojistik "dostluğu" hakkında geri bildirim sağlayan dünya çapında bir ankettir. LPI'nin ikinci bileşeni, çeşitli veri ortakları tarafından toplanan ve LPI'ya sunulan deniz taşımacılığı ve konteyner takibi, posta ve hava taşımacılığı faaliyetlerine ilişkin ayrıntılı yüksek frekanslı bilgilere dayanmaktadır. Bu nedenle, bir ülkenin ticari ortakları (ülke dışında çalışan lojistik profesyonelleri) tarafından altı alanda niteliksel değerlendirmeler sağlanmaktadır. Bu değerlendirmeler içerisinde gümrük, altyapı, uluslararası gönderiler, lojistik yeterlilik, takip ve zamanında gönderim şeklinde 6 alt boyut bulunmaktadır. Her bir alt boyut ve genel performans için 5'li Likert şeklinde puanlama gerçekleştirilmekte olup, elde edilen yüksek puan, lojistik performansın iyi olduğunu göstermektedir (lpi.worldbank.org).

Analiz işleminde öncelikle Türkiye'nin LPI endeksi verileri incelenmiş olup, daha sonra Taşdoğan'ın (2018) elde etmiş olduğu İnsani Yardım Lojistiği performansı ile karşılaştırılmıştır. Daha sonra ise Türkiye ekonomik büyüme ve istihdam verileri ile karşılaştırılması gerçekleştirilmiştir.



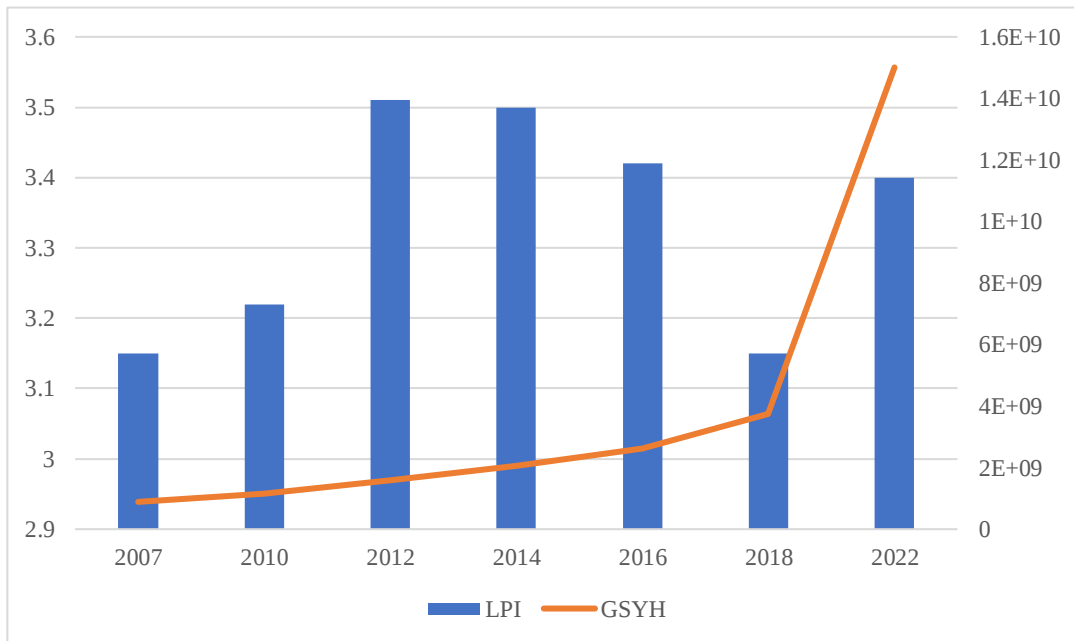
Şekil 15. LPI endeksi değerleri (World Bank, 2023)

Şekil 15 incelendiğinde, LPI endeksine ait OECD ve Dünya ortalaması ile Türkiye değerleri görülmektedir. Tüm yıllar için Türkiye'nin OECD ortalamasının altında, buna karşın ise Dünya ortalamasının üstünde bir değer aldığı görülmektedir. İlgili dönem için Türkiye'nin 0-5 arasında puanlama üzerinden değerlendirilmesi yapıldığında, ortalamanın üstünde bir değer aldığı ve görece olarak iyi konumda bulunduğu dile getirilebilir.



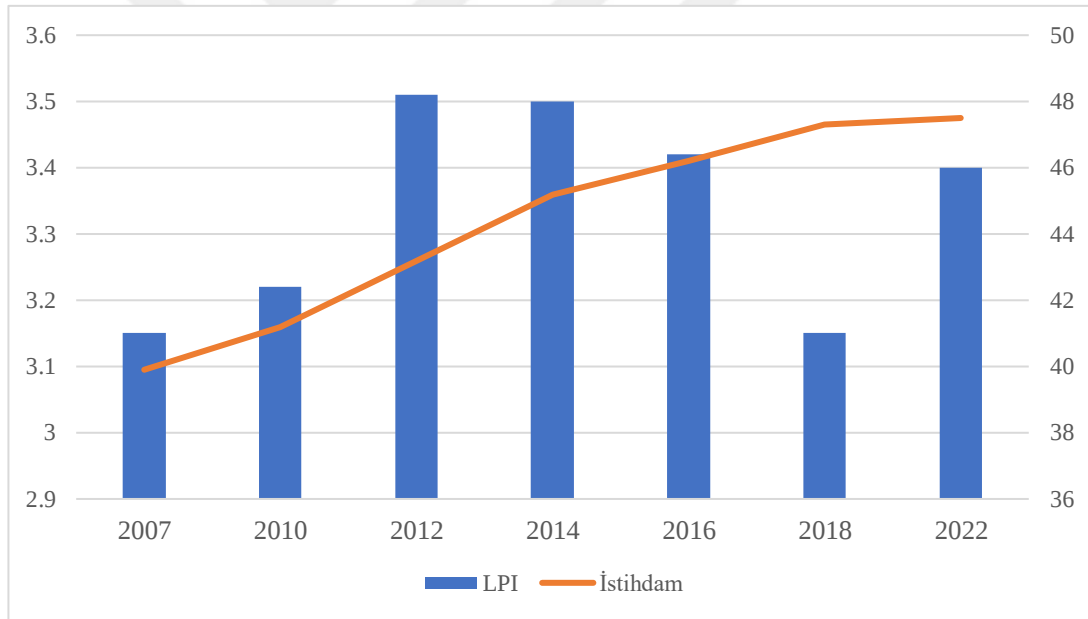
Şekil 16. İnsani yardım lojistiği performansı-Türkiye 2018 (Taşdoğan, 2018)

Yukarıda (Şekil 15 ve Şekil 16) gösterilen her iki değerin de birbirine yakın değerler olduğu görülmektedir. Bu nedenle, Türkiye'nin insani yardım lojistiği performansına yönelik olarak, ekonomik büyüme ve istihdam arasındaki ilişkide LPI endeksi değerleri kullanılarak karşılaştırma yapılmıştır.



Şekil 17. Türkiye LPI endeks-ekonomik büyüme karşılaştırması

Şekil 17’de sütun grafiği ve sol eksen lojistik performansa ait değerleri, sağ eksen ve çizgi grafiği ekonomik büyümeye ait değerleri göstermektedir. Türkiye’nin lojistik performansı ile ekonomik büyümesi arasındaki ilişkiye bakıldığında, bir korelasyonun olduğu dille getirilememektedir. Ekonomik büyüme olarak incelenen gayrisafi milli hâsıla değeri 2018 yılından sonra enflasyonist etki ile de birlikte oldukça hızlı bir gelişim göstermişken, lojistik performans aynı şekilde gerçekleşmemiştir. Lojistik performans 2010 yılından sonra artış eğiliminde olup, 2014 yılından sonra düşmüş ve 2018 yılından sonra tekrar artmıştır. İlgili dönem içerisinde dalgalı bir seyir halinde bulunmaktadır, buna karşın, gayri safi milli hasılaya ait değerler sürekli bir artış eğilimindedir. Lojistik performans ile insani yardım lojistiği performansı arasındaki benzerlikten yola çıkarak, elde edilen bu sonucun, insani yardım lojistiği (İYL) performansı için de dille getirilebileceği belirtilebilir.



Şekil 18. Türkiye LPI endeks-istihdam karşılaştırması

Şekil 18’de sol eksen ve sütun grafiği lojistik performansa ait değerleri verirken, sağ eksen ve çizgi grafiği istihdama ait değerleri vermektedir. Şekilde istihdam grafiği pozitif eğilim içerisinde bulunmaktadır. İlgili dönem için istihdamın sürekli bir artış içerisinde olduğu belirtilebilir. Bu durum, lojistik performans ise karşılaştırıldığında ise, korelasyonun olmadığı belirtilebilir. Burada da Türkiye’ye ait

lojistik performans değeri ve insani yardım lojistiği performans değeri benzerlik içerdiğinden, istihdam ile olan ilişkide, insani yardım lojistiği performansının korelasyona sahip olmadığı belirtilebilir.



SONUÇ

Dünyanın birçok yerinde insanlar çeşitli nedenlerle çeşitli şikâyetler ve zorluklar yaşamaktadırlar. Ülkelerin ekonomik istikrarsızlığı, siyasi fırtınalar ve çatışmalar, doğal afetler ve doğal afetlerden kaynaklanan sorunlar, günümüzün küreselleşme ve teknolojik ortamında bile birçok insanı zor durumda bırakmaktadır. Uluslararası kuruluşlar bu tür durumların ele alınmasında, mağduriyetlerinin giderilmesinde, yaşam koşullarının iyileştirilmesinde ve temel ihtiyaçlarının karşılanmasında bu hakları desteklemekte ve birçok kurum ve kuruluş aracılığıyla krizlerin yaralarının sarılması için çaba sarf edilmektedir.

Türkiye, tarih boyunca ulusal ve uluslararası düzeyde zor durumda olan tüm insanların imdadına insani bir duyarlılıkla gelmiş bir uygarlık ve ülkedir. 1990'lı yıllara kadar özellikle dış yardım konusunda aktif olamayan Türkiye, içyapısındaki sistemsel sorunlar nedeniyle, bu alandaki kurumsal gelişimi ile 2000'li yıllardan itibaren insani yardım alanında uluslararası alanda lider konuma gelmiştir (Kızılay, 2021).

Türk örgütleri dünyanın neresinde olursa olsun, hayatta kalanlara mümkün olan en kısa sürede ve büyük bir özveriyle hizmet vermeye çalışmaktadır. Her ne kadar insani yardım yapılsa da özellikle gıda, tıbbi malzeme, eğitim ve barınma şeklinde yardım da yapılmaktadır.

Türkiye'nin yardım yaptığı ülkelerde Türk kuruluşlarının sevgi ve ilgiyle karşılanması, Türkiye'nin uluslararası arenadaki imajını da olumlu yönde etkiliyor. Yumuşak gücün ve kamu diplomasisinin bir bileşeni olarak kimi zaman dış politikanın bir aracı olarak algılanan insani yardım, faaliyetlerini insani değerler ve iyi niyet çerçevesinde yürütmektedir (Köseoğlu ve Çevikel, 2014).

Lojistik endüstrisi tüm dünyada yükselen bir temel endüstridir ve ulusal ekonomide ve sosyal kalkınmada giderek daha önemli bir rol oynamaktadır. Lojistik

endüstrisi ile ulusal ekonominin diğer endüstrileri arasında güçlü bir bağ vardır ve bu, lojistik faaliyetlere yönelik büyük toplumsal talebi de beraberinde getirmektedir (Kuşçuoğlu ve Çağlar, 2013). Günümüzde diğer girdi faktörleri giderek mükemmelleşirken, lojistik genel ekonomik faydanın ve sosyal faydanın artmasında kısıtlayıcı bir faktör haline gelmektedir. Toplumsallaşmış üretimde tüm endüstriyel bölümler birbirine bağımlıdır, lojistik olmadan hiçbir endüstri üretememekte ve gelişmemektedir. Lojistik sektörü, imalat sanayilerinin gelişiminin yanı sıra tüm ekonominin gelişimini de destekleyeceğine inanılan bu plana dâhil edilen tek hizmet sektörüdür (Oğuz ve Oğuz, 2020). 1980’lerden bu yana, giderek artan sayıda üreticinin temel yetkinliklerine odaklanmak için lojistik faaliyetlerini profesyonel şirketlere yaptırmasıyla, bir hizmet sektörü olarak lojistik hızla büyümüş ve ekonomik büyümede daha önemli roller oynamıştır. Aslında, lojistik yaygın olarak üçüncü kar kaynağı (hammadde ve işgücü dışında) olarak kabul edilmekte ve lojistik sektörü aynı zamanda ulusal ekonominin ana arteri olarak görülmektedir (Bakan ve Şekkeli, 2017). Bu nedenle lojistik sektörünün ekonomik büyüme ve dolayısıyla istihdam arasında ilişki olduğu alanyazındaki çalışmalarda da dile getirilmektedir.

Alanyazın incelemesi, lojistik sektörünün çeşitli yollarla ekonomik büyüme ile ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Birincisi, lojistiğe yapılan yatırımın kendisi mal ve hizmetlere olan talebi artırmaktadır (Roller ve Weverman, 2001). İkincisi, verimli lojistik sistemleri seyahat süresini azaltabilmekte ve yolcular ve yük taşıyıcıları zaman ve maliyet tasarrufundan doğrudan kazanç sağlamaktadır (Gunasekera, Anderson ve Lakshmanan, 2008). Örneğin, otoyol ve yüksek hızlı demiryolu yatırımları firmaların stoklarını azaltarak fayda sağlayabilmektedir (Shirley ve Winston, 2004). Telekomünikasyon yatırımları ise pazarlama bilgilerinin iyileştirilmesi sayesinde fayda sağlayabilmektedir (Madden ve Savage, 2000). Üçüncü olarak, daha iyi lojistik sistemleri doğrudan yabancı yatırımları çekebilmekte (Hong, 2007) ve bu da ekonomik büyümenin önemli bir motoru olarak kabul edilmektedir. Son olarak, daha düşük ulaşım ve ticaret maliyeti endüstriyel kümelenmeyi hızlandırabilmekte (Krugman, 1991) ve ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşması verimliliği artırmaktadır (Ciccone ve Hall, 1996). Mody ve Wang’ın (1997) çalışmasında da 1980’lerin son yarısında ulaşım ve telekomünikasyon olanakları, büyümenin göstergeleri olarak tanımlanmış ve Demurger (2001) yatırım, doğrudan

yabancı yatırım, ulaşım ve telekomünikasyon altyapısının ekonomik büyüme ile ilişkili olduğunu belirtmiştir.

Lojistiğin ekonomik büyüme ve istihdam üzerindeki etkisi ve ilişkisi, son yıllarda giderek daha fazla araştırma konusu haline gelmiştir. Özellikle küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi ve lojistik operasyonların karmaşıklığı gibi faktörler, lojistiğin ekonomik büyüme ve istihdam üzerindeki etkisini artırmıştır. Bu alandaki birçok çalışma, lojistiğin ekonomik büyüme, ticaret hacmi, işletme verimliliği ve istihdam üzerindeki etkilerini incelemekte ve bu ilişkileri daha iyi anlamak için çeşitli yöntemler kullanmaktadır. Dolayısıyla, lojistiğin ekonomik büyüme ve istihdam üzerindeki etkisini daha derinlemesine anlamak için yapılan araştırmaların önemli olduğu ve bu alanda daha fazla çalışmaya ihtiyaç duyulduğu açıktır. Bu nedenle bu çalışmada, Türkiye'deki lojistik sektörünün ekonomik büyüme ve istihdam ile arasındaki ilişki ekonometrik analiz yöntemleri ile incelenmiştir. Çalışmada 1998Q1-2022Q4 dönemine ait çeyreklik veriler kullanılmıştır. Öncelikle lojistik sektörü hacmi ve ekonomik büyüme için kullanılan Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla değerleri, cari fiyatlar ile hesaplandığından, değişkenlerin logaritmaları alınmıştır. İstihdam değişkeni ise oran olarak incelendiği için, logaritma alma işlemi gerçekleştirilmemiştir. Daha sonra tüm değişkenlere ait seriler, çeyreklik döneme ait olduğundan mevsimsel etkilerden etkilenebileceği düşünülerek, Hareketli Ortalamalar (Moving Average) tekniği ile mevsimsel etkilerden arındırılmıştır. Lojistik sektörü ile ekonomik büyüme ve istihdam arasındaki nedensellik ilişkisinin incelenmesi için öncelikle, serilerin durağanlıkları belirlenmiştir. Gerçekleştirilen Genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF) ve Phillips-Perron (PP) birim kök testleri bulgularına göre, lojistik sektörü ve ekonomik büyüme serileri hem sabitli hem de sabitli ve trendli modellerde birinci farkları alındıktan sonra %1 anlamlılık düzeyinde durağanlaşmışlardır. İstihdam serisi ise sabitli ve trendli modelde düzey değerinde %5 anlamlılık değerinde durağanlaşmış olsa da, birinci farkı alındıktan sonra hem sabitli hem de sabitli ve trendli modelde %1 anlamlılık düzeyinde durağanlaşmıştır. Elde edilen sonuçların hem ADF hem de PP birim kök testlerinde aynı şekilde çıkması, serilerin sağlıklı olduğunu göstermektedir.

Çalışmada lojistik sektörünün ekonomik büyüme ve istihdam ile olan ilişkisinin belirlenmesi adına Toda-Yamamoto (TY) nedensellik testi yapılmıştır. Nedensellik analizinde iki model kurulmuş olup, ilk model lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki modeldir. Lojistik sektörü ile ekonomik büyüme

arasında kurulan modele ilişkin bulgulara bakıldığında, lojistik sektörden ekonomik büyümeye doğru istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki elde edilemezken, ekonomik büyümeden lojistik sektörüne doğru %10 anlamlılık düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bir nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir. Dolayısıyla ekonomik büyüme, lojistik sektörünün nedenidir denilebilir. Bir başka söylemle, lojistik sektörünün gelişiminde ya da daralmasında, ekonomik büyümenin nedeni vardır denilebilir. Elde edilen bulgulara göre alanyazındaki çalışmalar incelendiğinde, 1998-2015 dönemine ait verilerin kullanıldığı ve lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi nedensellik analizi ile inceleyen Yurdakul'un (2020) çalışmasıyla örtüştüğü dile getirilebilir. Yurdakul'un (2020) çalışmasında da, ekonomik büyümeden lojistik sektörüne doğru tek yönlü bir nedensellik ilişkisine rastlanılmıştır. Bir başka çalışmada da (Beyzatlar vd., 2014) lojistik sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki incelenmiş olup, her iki değişken arasında nedensellik ilişkisi olduğu görülmüştür. Hayaloğlu'nun (2015) çalışmasında da, lojistik sektörünün gelişimi, ekonomik büyüme ile ilişkilendirilmiştir. Bir başka söylemle, lojistik sektörünün gelişiminde ekonomik büyüme bir nedendir. Bu çalışma ile benzer bir sonuca ulaşan diğer bir çalışma ise Kuzu ve Önder'in (2014) çalışmasıdır. Kuzu ve Önder (2014), Türkiye özelinde gerçekleştirdikleri çalışmalarında ekonomik büyüme ile lojistik sektörü arasındaki ilişkiyi eşbütünleşme ve nedensellik analizleri ile incelemişlerdir. Elde edilen sonuç, ekonomik büyümeden lojistik sektörüne doğru nedensellik ilişkisinin olduğu yönündedir. Bu çalışmadan elde edilen bulgular ile örtüşen bir diğer çalışma ise Malhotra ve Mishra'nın (2019) çalışmasıdır. Malhotra ve Mishra'nın (2019) çalışmasında da ekonomik büyümeden lojistik sektörüne doğru bir nedensellik ilişkisinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Alanyazında dile getirilen bu sonuçlar, bu çalışmadan elde edilen bulgular ile örtüşmektedir. Buna karşın, lojistik sektörden ekonomik büyümeye doğru nedenselliğin olduğu çalışmalar da bulunmaktadır. Chu (2012), Chen (2011), Reza (2013), Sezer ve Abasız (2017) ve Sharipbekova ve Raimbekov'un (2018) çalışmalarında ise lojistik sektörden ekonomik büyümeye doğru bir nedensellik ilişkisinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Çalışmada nedensellik ilişkisine bakılan diğer bir ilişki ise lojistik sektörü ile istihdam arasındaki ilişkidir. Alanyazın incelendiğinde, direkt olarak bu iki değişkenin kullanıldığı çalışmalara rastlanılmamıştır. Fakat ekonomik büyümeye etki eden faktörler olarak istihdam değişkeninin kullanıldığı çalışmalar bulunmaktadır. Bu

yönüyle dolaylı yoldan lojistik sektörü ile istihdam arasındaki ilişkinin incelendiği sınırlı sayıda çalışma vardır denilebilir. Lojistik sektörü ile istihdam arasındaki nedensellik ilişkisini inceleyen modele ilişkin bulgulara bakıldığında, istatistiksel açıdan anlamlı bir nedensellik ilişkisinin olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu durum hem lojistik sektöründen istihdama doğru hem de istihdamdan lojistik sektörüne doğrudur. Dolayısıyla, bu çalışmadan elde edilen bulgulara göre lojistik sektörü ile istihdam arasında anlamlı bir nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır. Alanyazında az sayıdaki çalışmalar incelendiğinde, Liu'nun (2009) çalışmasından elde edilen bulgular, istihdam ile lojistik sektörü arasında anlamlı bir ilişki olduğunu göstermektedir. Gri ilişkisel analiz tekniği ile incelenen çalışmadan elde edilen bulgular, istihdamın lojistik sektörünü en az bir şekilde etkileyen unsur olduğu yönündedir.

Araştırma kapsamında betimsel analiz tekniklerini kullanılarak lojistik performans endeksi ile ekonomik büyüme ve istihdam değişkenlerinin grafik ile karşılaştırması gerçekleştirilmiştir. Değişkenlerin sınırlı gözlem değerleri olduğu için karşılaştırma 2007-2022 dönemlerinde belirli yıllara aittir. Lojistik performans endeksi Türkiye verileri, dünya ortalamasının üstünde fakat OECD ortalamasının altında görülmektedir. Bununla birlikte lojistik performans endeksi ile ekonomik büyüme arasında grafik üzerinden elde edilen bulgularda, korelasyonun olmadığı belirtilebilir. Benzer bir sonuç lojistik performans endeksi ile istihdam arasında da geçerlidir. Dolayısıyla her iki değişken ile lojistik performans arasında bir ilişkinin olmadığı belirtilebilir. Alanyazında Hausman ve diğerlerinin (2013) ve Helling ve Poister'in (2000) çalışmalarına bakıldığında, doğrudan istihdamı koruyan ve bu yönde bir politikayı benimseyen ülkeler için, lojistik firmalarının rekabet etme kabiliyetlerini kaybettikleri ve bu nedenle de uzun vadede iş sayısında azalmaya yol açtığı ve istihdamı negatif etkilediği sonuçlarına ulaşılmıştır. Buna karşın, Duzbaieva-Sharapiyeva, Antoni ve Yessenzhigitova (2019), Ferrari ve diğerleri (2010), Bottasso ve diğerleri (2014) ve Park ve Seo'nun (2016) çalışmalarında lojistik performans endeksi (LPI) ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin pozitif yönlü olduğu ve lojistik altyapı kalitesinin ulusal ekonomi üzerinde önemli bir olumlu etkiye sahip olduğu görülmektedir.

Elde edilen bulgular ve alanyazın taraması doğrultusunda şu önerilerde bulunulabilir;

- Bulgular, lojistik sektöründe insani yardım lojistiği performansının önemli bir konu olduğunu ortaya koymaktadır. Türkiye'nin bu alandaki performansını daha da artırmak için lojistik sektöründeki kapasite geliştirme çalışmalarına odaklanılmalıdır. Özellikle, lojistik altyapının güçlendirilmesi ve teknolojik yeniliklerin benimsenmesi önemlidir.
- Ekonomik büyüme ile istihdam arasındaki ilişki üzerine daha detaylı bir analiz yapılabilir. Ekonomik büyüme ile istihdam arasındaki dinamikleri anlamak, ekonomik politikaların etkinliği açısından önemlidir. Bu bağlamda, istihdamı destekleyen politikaların ve ekonomik büyümeyi teşvik eden önlemlerin incelenmesi faydalı olabilir.
- İnsani yardım lojistiği performansının iyileştirilmesi için, lojistik süreçlerde verimliliği artırmaya yönelik adımlar atılabilir. Bu kapsamda, lojistik operasyonların daha iyi planlanması, koordinasyonun güçlendirilmesi ve lojistik ağların genişletilmesi gerekmektedir. Ayrıca, kriz dönemlerinde lojistik kapasitenin artırılması ve hızlı yanıt yeteneklerinin geliştirilmesi önemlidir.
- İnsani yardım lojistiği performansını sürekli olarak izlemek ve değerlendirmek, iyileştirme fırsatlarını tanımlamak için önemlidir. Bu bağlamda, mevcut performans göstergelerinin etkinliği değerlendirilmeli ve gerektiğinde yeni göstergeler geliştirilmelidir. Ayrıca, lojistik faaliyetlerin etkili bir şekilde koordine edilmesini sağlayacak yönetim ve organizasyonel yapılar güçlendirilmelidir.
- İnsani yardım lojistiği alanında uluslararası işbirliği ve ortaklık önemlidir. Türkiye, uluslararası insani yardım faaliyetlerinde aktif bir rol oynamaktadır ve bu alandaki işbirliklerini güçlendirmeye devam etmelidir. Uluslararası kuruluşlar, sivil toplum kuruluşları ve diğer paydaşlarla işbirliği yaparak, insani yardım lojistiği alanında en iyi uygulamaları paylaşmalı ve ortak projeler geliştirmelidir.

Bu öneriler, Türkiye'nin insani yardım lojistiği performansını iyileştirmek ve bu alandaki potansiyelini daha iyi değerlendirmek için stratejik bir yol haritası sunabilir.

KAYNAKLAR

- Abusad, N. (2019). *İnsani Yardım Tedarik Zinciri Performansının Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yöntem Önerisi: Dengeli Puan Kartı - Dematel Yaklaşımı*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Acar, A. Z., ve Gürol, P. (2013). Türkiye’de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 5 (3), 289-312.
- Aden, S. J. M. (2022). Türkiye Somali İlişkilerinde İnsani Yardım Anlayışı. *Eurasian Education & Literature Journal*, (14), 31-51. <https://doi.org/10.17740/eas.edu.2021-V14-03>
- AFAD. (Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı) (2018). Uluslararası İnsani Uluslararası İnsani Yardım Faaliyetleri 2009-2018. Erişim adresi: <https://www.afad.gov.tr>
- Akandere, O. (2012). Konya Hilâl-İ Ahmer Cemiyeti’nin Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Faaliyetleri (1923-1927) .
- Akben, İ. ve Özel, M. (2017). Tedarik zinciri görünürlüğü: kontrol kulesi yaklaşımı. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16 (3), 612-627.
- Akben, İ., ve Taşdoğan, O. (2021). İnsani yardım kuruluşlarının, verimlilik, etkinlik ve lojistik performans değerlendirmesi. *Journal of Transportation and Logistics*, 6 (1). <http://dx.doi.org/10.26650/JTL.2021.910435>
- Aktaş-Ceyhan, E. (2023). *İnsani yardım çalışanlarının ikincil travmatik stresleri ve psikolojik dayanıklılıkları arasındaki ilişkinin incelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- American Red Cross. Our History. Erişim adresi: <https://www.redcross.org>
- Amini, K. (2017). *İnsani Yardımların Etkililiği*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Apte, A. (2010). Humanitarian logistics: A new field of research and action. *Graduate School of Business and Public Policy*, 3 (1), 1-100. <http://dx.doi.org/10.1561/02000000014>
- Arabacı, H., ve Yücel, D. (2020). Lojistik sektörünün ekonomik büyümeye etkisi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 6 (4), 78-84.

- Aracıoğlu, B., Ada, E., Savaşçı, İ., Ventura, K., ve Kazançoğlu, Y. (2005). Havayolu ve karayolu taşımacılığında algılanan hizmet kalitesinin değerlendirilmesi. *İktisat İletme ve Finans*, 20 (228), 42-53. <http://dx.doi.org/10.3848/iif.2005.228.5956>
- Arslan, C. B. ve Sönmez, E. Y. (2022). Uluslararası ticarette yeni korumacılık ve ticaret savaşları. *Social Sciences Studies Journal (SSSJJournal)*, 5 (32), 1756-1764. <http://dx.doi.org/10.26449/sssj.1379>
- Aytekin, M. (2018). Üretim, lojistik ve pazarlama bölümleri arasındaki koordinasyonun işletme performansına etkisi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 32 (4), 1121-1134.
- Ayvazoğlu, G. (2021). *İnsani Yardım Lojistiği Planlama Süresi İçin Bir Model ve Takip Sistemi Önerisi: Hatay İli Örneği*. (Doktora Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Bağçeci, Y. (2020). İnsan hakları ve şiddet ikileminde Fransız ihtilali; Eylül katliamı örneği. *Journal of International Social Research*, 13 (69), 244-258. <http://dx.doi.org/10.17719/jisr.2020.3956>
- Bakan, İ., ve Şekkeli, Z. H. (2017). *Lojistik yönetimi*. İstanbul: BETA Yayınevi.
- Bakan, İ., ve Şekkeli, Z. H. (2019). Blok zincir teknolojisi ve tedarik zinciri yönetimindeki uygulamaları. *OPUS International Journal of Society Researches*, 11 (18), 2847-2877. <https://doi.org/10.26466/opus.563240>
- Bakkal, M., ve Demir, U. (2011). *Lojistik yönetimi ve e-lojistik* (Vol. 30). İstanbul: Hiperlink Eğit. İlet. Yay. San. Tic. ve Ltd. Şti..
- Balcık, B., Beamon, B. M., Krejci, C. C., Muramatsu, K. M., ve Ramirez, M. (2010). Coordination in humanitarian relief chains: Practices, challenges and opportunities. *International Journal of production economics*, 126 (1), 22-34. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ijpe.2009.09.008>
- Balcık, B., ve Beamon, B. (2008). Facility Location In Humanitarian Relief. *International Journal Of Logistics – Research And Application*, 11 (2), 101-122. <http://dx.doi.org/10.1080/13675560701561789>
- Barbarosoğlu, G., Özdamar, L., ve Çevik, A. (2002). An Interactive Approach For Hierarchical Analysis Of Helicopter Logistics In Disaster Relief Operations. *European Journal Of Operational Research*, 140 (1), 118-133. [http://dx.doi.org/10.1016/S0377-2217\(01\)00222-3](http://dx.doi.org/10.1016/S0377-2217(01)00222-3)
- Barışık, S. ve Yirmibeşçik, O. (2006). Türkiye’de Yeni Ekonominin Oluşum Sürecini Hızlandırmaya Yönelik Uyum Çabaları. *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (4), 36-62.
- Barnett, M. (2011). *Empire of humanity: A History of Humanitarianism*. New York: Cornell University Press.
- Bayar, F. (2008). Küreselleşme kavramı ve küreselleşme sürecinde Türkiye. *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*, 32 (4), 25-34.
- Bayraktar, Y., ve Kaya, H. İ. (2016). Yeni ekonomi ve değişen rekabet anlayışı: Karşılaştırmalı bir analiz. *Journal of Knowledge Economy & Knowledge Management*, 11 (1), 89-106.

- Bayraktutan, Y., ve Özbilgin, M. (2015). Uluslararası ve yurtiçi ticarete taşıma türlerinin payı: Bir analitik hiyerarşi projesi (AHP) uygulaması. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (2), 405-436.
- Beyzatlar, M. A., Karacal, M., ve Yetkiner, H. (2014). Granger-causality between transportation and GDP: A panel data approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 63, 43-55.
- Bıçakcı, A. B., ve Ergüney-Okumuş, F. E. (2023). Depremin psikolojik etkileri ve yardım çalışanları. *Avrasya Dosyası*, 14 (1), 206-236.
- Bien'czyk-Missala, A.; ve Grzebyk, P. (2015). *Safety and Protection of Humanitarian Workers, The Humanitarian Challenge: 20 Years European Network on Humanitarian Action (NOHA)*, Gibbons, P. ve Heintze, H. J. (eds.). Berlin: Springer International Publishing.
- Blecken, A. (2009). *A reference task model for supply chain processes of humanitarian organisations*. Paderborn: Universität Paderborn.
- Blecken, A. (2010). Supply Chain Process Modelling For Humanitarian Organizations. *International Journal Of Physical Distribution ve Logistics Management*, 40 (8/9), 675-692. <http://dx.doi.org/10.1108/09600031011079328>
- Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., ve Tei, A. (2014). Ports and regional development: A spatial analysis on a panel of European regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 65, 44-55. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2014.04.006>
- Bozkurt, S., Altay, Ö., Koç, M., ve Ertekin, F. K. (2023). Gıda Sistemlerinde Yenilebilir Filmler ve Kaplamalar. *Turkish Journal of Agriculture-Food Science and Technology*, 11 (1), 1-9.
- Büyüközkan, G., ve Vardaloğlu, Z. (2008). Yeşil tedarik zinciri yönetimi. *Lojistik Dergisi*, 8, 66-73.
- Byman, D., Lesser, I.O., Pirnie, B.R., Benard, C. ve Waxman, M. (2000). *Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*, Rand Corporation, Santa Monica, CA, Erişim adresi: <https://www.rand.org>
- Ceran, Y., Ortakarpuz, M., ve Erkoçak, H. E. (2022). Uluslararası Stratejik Pazarlama Kararları ve Lojistik 4.0 Bağlamında Lojistik Maliyetler ile Karlılık İlişkisi. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, (35), 102-110. <https://doi.org/10.31590/ejosat.1058377>
- Ceren, A. (2021). Afetler ve insani yardım faaliyetleri üzerine bir değerlendirme. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 23 (2), 289-312.
- Chen, Y. (2011). Empirical analysis on the effects of logistics industry on economic growth in Jiangsu province. In *2011 IEEE 18th International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management* (pp. 1454-1457). IEEE. <http://dx.doi.org/10.1109/ICIEEM.2011.6035435>

- CHS. (2014). Core Humanitarian Standard on Quality and Accountability. Geneva: CHS Alliance, Groupe URD and the Sphere Project. Erişim adresi: <https://corehumanitarianstandard.org>
- Chu, Z. (2012). Logistics and economic growth: a panel data approach. *The Annals of regional science*, 49 (1), 87-102. <https://doi.org/10.1007/s00168-010-0434-0>
- Ciccone, A., ve Hall, R. (1996). Productivity and density of economic activity. *Am Econ Rev*, 86, 54-70.
- Cozzolino, A. (2012). *Humanitarian Logistics: Cross-Sector Cooperation In Disaster Relief Management*. Berlin: Springer Science & Business Media.
- Çatıktaş, B. (2019). *Türkiye Ekonomisinde Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Lojistik Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki Yeri*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Çancı, M., ve Güngören, M. (2013). İktisadi yaşamda taşımacılık sektörü. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 12 (45), 198-213.
- Çaylak, S. (2019). *İnsani Yaardım Lojistiğinde Sivil - Asker işbirliği Performansı Kapsamındaki Lojistik Becerilerin Değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Çekerol, G. S. ve Kurnaz, N. (2011). Kü resel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (25), 47-59.
- Çelik, K. (2021). Bulut Bilişim Teknolojileri. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12 (24), 436-450. <https://doi.org/10.47129/bartiniibf.1019898>
- Çınar, S., ve Mutlu, H. M. (2020). Afet Lojistik Sorunları ve Temel Başarı Etkenleri: Bir Literatür Çalışması. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 8 (2), 50-69.
- Çivi, E. (2001). Rekabet gücü: literatür araştırması. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 8 (2), 21-38.
- Dalgakıran, A. B. (2016). *Üretim İşletmelerinde Tedarik Zinciri Yönetimi Yaklaşımı Sorunları ve Çözüm Önerileri: Örnek Uygulama Mobilya Sanayi*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Davey, E., Borton, J., ve Foley, M. (2013). *A history of the humanitarian system: Western origins and foundations*. HPG Working Paper.
- Démurger, S. (2001). Infrastructure development and economic growth: an explanation for regional disparities in China?. *Journal of Comparative economics*, 29 (1), 95-117. <http://dx.doi.org/10.1006/jcec.2000.1693>
- Deveci, D. A., ve Çavuşoğlu, D. (2013). İntermodal demiryolu taşımacılığı: Türkiye için fırsatlar ve tehditler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5 (1), 93-120.

- Development Initiatives. (2020). Global Humanitarian Assistance Report 2020, (2020, 22 Temmuz). Erişim adresi: <https://devinit.org>
- Dickey, D. A., ve Fuller, W. A. (1979). Distribution of the estimators for autoregressive time series with a unit root. *Journal of the American statistical association*, 74 (366a), 427-431. <http://dx.doi.org/10.2307/2286348>
- Dickey, D. A., ve Fuller, W. A. (1981). Likelihood ratio statistics for autoregressive time series with a unit root. *Econometrica: journal of the Econometric Society*, 1057-1072. <http://dx.doi.org/10.2307/1912517>
- Dindarık, N. (2019). *Mültecilerin Yaşadıkları Bölgelere Yönelik Kızılay'ın Gıda ve İnsani Yardım Lojistiği: Suriyeliler Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Dindarık, N., ve Fidan, Y. (2020). Türkiye’de mültecilerin yaşadıkları bölgelere yönelik insani yardım lojistiği: Kızılay örneği. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18 (2), 135-154. <https://doi.org/10.18026/cbayarsos.591835>
- Dinstein, Y. (2000). The Right to Humanitarian Assistance. *Naval War College Review*, 53 (4), 76-91.
- Doğan, B. (2017). Ekonomik küreselleşme ve büyüme ilişkisi: Türkiye örneği Toda-Yamamoto nedensellik analizi. *Finans Politik ve Ekonomik Yorumlar*, (628), 19-27.
- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı. (2015). Düzce Bölgesi Lojistik Pazar’ı Strateji ve Potansiyel Belirleme Raporu, Erişim adresi: <https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr>
- Dougherty, C. (2011). *Introduction to econometrics*. Oxford: Oxford university press.
- Draganidis, F., ve Mentzas, G. (2006). Competency Based Management: A Review Of Systems And Approaches. *Information Management ve Computer Security*, 14 (1), 51- 64. <https://doi.org/10.1108/09685220610648373>
- Durmaz, F. (2020). *Uluslararası İnsancıl Hukukta İnsani Yardım*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Duzbaievna-Sharapiyeva, M., Antoni, A., ve Yessenzhigitova, R. (2019). The impact of port transport-logistics infrastructure and LPI for economic growth: on the example of landlocked countries. *Pomorstvo*, 33 (1), 63-75. <http://dx.doi.org/10.31217/p.33.1.7>
- Erdal, G. (2020). Ambalaj tasarımında gestalt prensibi. *Uluslararası İnsan ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, 4 (4), 32-39.
- Erdal, H., ve Korucuk, S. (2018). Lojistik sektöründe inovasyon önceliklerinin belirlenmesi: Karşılaştırmalı bir analiz. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (36), 1-24.
- Erkan, B. (2014). Türkiye’de lojistik sektörü ve rekabet gücü. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 1 (1), 44-65.

- Ermasova, N., Nguyen, L., Clark, D., ve Ermasov, S. (2018). The Management Skills Of Russians: Do Work, Management, And Government Experiences Matter? *Public Organiz Rev*, 299–312.
- Erturgut, R., ve Yılmaz, B. (2020). Afet ve insani yardım lojistiği alanında yapılan çalışmaların bibliyometrik analizi. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (40), 105-123. <https://doi.org/10.30794/pausbed.667908>
- European Commission. European Civil Protection and Humanitarian Aid Operations,: Turkey. Erişim adresi: <https://civil-protection-humanitarian-aid.ec.europa.eu>
- Eymen, U. E. (2007). *Tedarik Zinciri Yönetimi*. Samsun: Kalite Ofisi Yayınları.
- Farahani, R. Z., Asgari, N., ve Davarzani, H. (Eds.). (2009). *Supply chain and logistics in national, international and governmental environment: concepts and models*. Springer
- Farahani, R., ve Rezapour, S. (2011). *Logistics operations and management: concepts and models*. Elsevier.
- Fee, E. ve Garofalo, M. E. (2010). Florence Nightingale and the Crimean War. *American Journal Public Health, AJPH/A Publication of the American Public Health Association*, 100 (9), 1591-1592. <https://doi.org/10.2105%2FAJPH.2009.188607>
- Ferrari, C., Percoco, M., ve Tedeschi, A. (2010). Ports and local development: evidence from Italy. *International Journal of Transport Economics*, 37 (1), 9-30.
- Food Security Information Network. (2019). 2019 Global Report on Food Crises. (2019, 2 Nisan). Erişim adresi: <https://www.fsinplatform.org>
- Gatignon, A., Van-Wassenhove, L.N. ve Charles, A., (2010). The yogyakarta earthquake: Humanitarian relief through IFRC's decentralized supply chain. *International Journal of Production Economics*, 126 (1), 102-110. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ijpe.2010.01.003>
- Ghiani, G., Laporte, G., ve Musmanno, R. (2013). *Introduction to logistics systems management*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Global Humanitarian Assistance. (2018). Global Humanitarian Assistance Report 2018. Erişim adresi: <https://devinit.org>
- Göktaş, P., Pekmezci, A., ve Bozkurt, K. (2019). *Ekonometrik Serilerde Uzun Dönem Eşbütünleşme ve Kısa Dönem Nedensellik*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Gökçe, O., Özden, Ş., ve Demir, A., (2008) *Türkiye'de Afetlerin Mekansal ve İstatiksel Dağılımı Afet Bilgileri Envanteri*. T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Göncü, K. K. (2010). *Lojistik Sektöründe Kargo Taşımacılığında Uzak Nokta Çözümleri*. (Yüksek Lisans Proje Çalışması). Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Gunasekera, K., Anderson, W., ve Lakshmanan, T. R. (2008). Highway-induced development: evidence from Sri Lanka. *World Development*, 36 (11), 2371-2389. <http://dx.doi.org/10.1016/j.worlddev.2007.10.014>

- Gülsün, B., ve Erkayman, B. (2018). Lojistikte taşıma şekillerinin belirlenmesi: bir kombine taşımacılık örneği. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Dergisi*, 2 (2), 37-51. <https://doi.org/10.31200/makuubd.443799>
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik faaliyetlerin rekabet stratejileri ve işletme kârı ile olan ilişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (41), 97-114.
- Haavisto, I., Kovács, G., ve Spens, K. (2016). *Supply chain management for humanitarians: Tools for practice*. London: Kogan Page Publishers.
- Hacısalıhoğlu, M. (2006). *Development of a procurement model to enhance supply chain management for manufacturing and non-manufacturing firms purchasing from China*. (Yüksek lisans tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Handan, Ö., ve Cerit, C. (2018). Savaş nedeniyle Türkiye'ye göç ederek insani yardım kuruluşunda çalışan Suriyeli mültecilerde travma sonrası stres bozukluğu ve ilişkili etmenler. *Kocaeli Üniversitesi Sağlık Bilimleri Dergisi*, 4 (3), 70-73. <https://doi.org/10.30934/kusbed.431796>
- Hausman, W. H., Lee, H. L., ve Subramanian, U. (2013). The impact of logistics performance on trade. *Production and Operations Management*, 22 (2), 236-252. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1937-5956.2011.01312.x>
- Hayaloğlu, P. (2015). The impact of developments in the logistics sector on economic growth: the case of OECD countries. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 5 (2), 523-530.
- Hayashi, F. (2011). *Econometrics*. New Jersey: Princeton University Press.
- Hayes, J. (2002). *Interpersonal Skills Goal-Directed Behaviour At Work*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203136003>
- Helling, A., ve Poister, T. H. (2000). US maritime ports: trends, policy implications, and research needs. *Economic Development Quarterly*, 14 (3), 300-317. <http://dx.doi.org/10.1177/089124240001400309>
- Herranz, E. (2017). Unit root tests. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Computational Statistics*, 9 (3), e1396. <http://dx.doi.org/10.1002/wics.1396>
- Hong, J. (2007). Transport and the location of foreign logistics firms: The Chinese experience. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41 (6), 597-609. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2006.11.004>
- Howden, M. (2009). How humanitarian logistics information systems can improve humanitarian supply chains: a view from the field. *Proceedings of the 6th international ISCRAM conference*, Gothenburg, Sweden.
- İlgaz, A. (2018). Lojistik sektöründe personel seçim kriterlerinin Ahp ve Topsis yöntemleri ile değerlendirilmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1 (32), 586-605.
- International Committee of the Red Cross. (2009). Study on the Use of the Emblems; Operational and Commercial and Other Non-Operational Issues, Cenevre. Erişim adresi: <https://www.icrc.org>
- Işıkkhan, V. (2021). *Yardım personelinin güçlendirme*. Ankara: Nika Yayınevi.

- İlhan, A. M. (2009). *Afet Dönemlerinde İnsani Yardım Örgütlerinde Tedarik Zinciri Stok Sisteminin Yönetimi ve Kızılay Derneğinde Bir Uygulama*. (Doktora Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- İlhan, A. M. (2011). The humanitarian relief chain. *South East European Journal of Economics and Business*, 6 (2), 45-54. <https://doi.org/10.2478/v10033-011-0015-x>
- International Conference of the Red Cross and Red Crescent. (2007). *30th International Conference of the Red Cross and Red Crescent: Together for Humanity*, Cenevre: Geneva.
- Jahre, M., ve Jahre, M. (2019). Logistics Preparedness and Response: A Case of Strategic Change. In *Decision-making in Humanitarian Operations* (ss. 3-29). Palgrave Macmillan, Cham. http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-91509-8_1
- Kalshoven, F. (1989). Impartiality and Neutrality in Humanitarian Law and Practice, *International Review of the Red Cross*, (2723), 516-535.
- Karacan, S. ve Kaya, M. (2011). *Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme*. Kocaeli: Umuttepe Yayınları.
- Karaçay, G. (2005). Tersine lojistik: Kavram ve işleyiş. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14 (1), 317-332.
- Karakoç, S. (2023). İnsani Yardım Faaliyetlerinde Yaşanan Ahlaki İkilemler. *Nous Academy Journal*, (1), 63-84.
- Kavak, H. Z. (2014). İslami Gelenek ve İnsani Yardım, İNSAMER(İHH İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi). Erişim adresi: <https://www.insamer.com>
- Kaynak, R. ve Erel, M. (2016). Türkiye’de faaliyet gösteren insani yardım örgütlerinin kurumsal yetenek, afet odaklılık ve afet yönetim performansı üzerine bir araştırma. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 7 (15), 1-19. <https://doi.org/10.21076/vizyoner.252103>
- Keleş, B., ve Ova, G. (2020). Gıda tedarik zinciri yönetiminde bilgi teknolojileri kullanımı. *Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 17 (1), 137-143. <https://doi.org/10.25308/aduziraat.695732>
- Keser, E. K. (2013). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları.
- Kılıç, B., ve Batmaz, T. (2023). Cumhuriyet’in 100. yılında Türkiye’nin kalkınma yardımları ve ihracatı arasındaki ilişkinin Çekim Modeli ile analizi (2014-2021). *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 26(49-1), 225-237.
- Kır, F. (2016). *Türkiye’nin Konumu Açısından Lojistik Köylerin Önemi: Kars Lojistik Köy Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Kıvılcım, F. (2013). Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinin Gelişmekte Olan Ülke Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 5 (1), 219-230.

- Kızılay, Ş. (2021). Değerleri ve Aktörleriyle Türkiye'nin insani Yardım Politikası. *UPA Strategic Affairs*, 2 (2), 185 - 209.
- Kovács, G. ve Spens, K. (2009) Identifying Challenges in Humanitarian Logistics. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 39, 506-528. <http://dx.doi.org/10.1108/09600030910985848>
- Kovacs , G., ve Tatham , P. (2009). Responding To Disruptions In The Supply Network- From Dormant To Action. *Journal Of Business Logistics*, 30 (2), 215-228. <http://dx.doi.org/10.1002/j.2158-1592.2009.tb00121.x>
- Kovacs , G., ve Tatham , P. (2010). What Is Special About a Humanitarian Logistician? A Survey of Logistic Skills and Performance. *Supply Chain Forum*, 11 (3), 32-40. <http://dx.doi.org/10.1080/16258312.2010.11517238>
- Kovacs, G., ve Spens, K. M., (2011). Humanitarian logistics and supply chain management: The start of a new journal. *Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management*, 1 (1), 5-14. <http://dx.doi.org/10.1108/20426741111123041>
- Kovács, G., Tatham, P., ve Larson, P. (2012). What Skills Are Needed To Be A Humanitarian Logistician? (Cilt 33). *Journal Of Business Logistics*, 33 (3). <http://dx.doi.org/10.1111/j.2158-1592.2012.01054.x>
- Kovacs, G.; ve Spens, K. M. (2007). Humanitarian Logistics İn Disaster Relief Operations. *International Journal Of Physical Distribution ve Logistics Management*, 37 (2), 99-111. <http://dx.doi.org/10.1108/09600030710734820>
- Köksoy, F. (2017). Uluslararası Kızıllaç Komitesi'nin faaliyetleri ekseninde insani diplomasi. *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 7 (1/1), 99-109.
- Köseoğlu, A. M., (2015). *Afet Yönetimi ve İnsani Yardım Lojistik Süreçler ve Uygulamalar*. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Köseoğlu, A. M., ve Çevikel, G. (2014). Yumuşak güç: insani yardım operasyonları ve türkiye deki suriyeli mülteciler. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, (43).
- Krajewski, L. J., Ritzman, L., ve Malhotra, M. (2009). *Operations Management Process and Supply Chains* (9. bs.). New York: Pearson Education.
- Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of political economy*, 99 (3), 483-499.
- Kuşcuoğlu, M., ve Çağlar, B. (2013). İnsani yardım ve lojistik yönetimi. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, (29), 45-52.
- Kuzu, S., ve Önder, E. (2014). Research into the long-run relationship between logistics development and economic growth in Turkey. *Journal of Logistics Management*, 3 (1), 11-16. <http://dx.doi.org/10.5923/j.logistics.20140301.02>
- Lee, H. (2002). Aligning Supply Chain Strategies With Product Uncertainties. *California Management Review*, 44 (3), 105-119. <http://dx.doi.org/10.2307/41166135>
- Li, Z., ve Zhang, Y. (2007). The Study on the Suitability Evaluation of System Regional Logistics. *Logistics Technology*, 7, 54-56.

- Lin, C. F. ve Chang, Y. J. (2018). The Application of IS Success Model on Continuous Intention and Information Sharing for Caller ID Apps Usage. In *International Conference on HCI in Business, Government, and Organizations* (pp. 91-105). Springer, Cham. http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-91716-0_8
- Liu, S. (2009). A research on the relationship of logistics industry development and economic growth of China. *International Business Research*, 2 (3), 197-200. <http://dx.doi.org/10.5539/ibr.v2n3p197>
- Lütkepohl, H. (2005). *New introduction to multiple time series analysis*. Springer Science & Business Media.
- Mackintosh, K. (2000). The Principles of Humanitarian Action in International Humanitarian Law, *Humanitarian Policy Group Report*, Overseas Development Institute, Londra.
- Madden, G., ve Savage, S. J. (2000). Telecommunications and economic growth. *International Journal of Social Economics*, 27 (7/8/9/10), 893-906. <http://dx.doi.org/10.1108/03068290010336397>
- Malena, C. (1995). *Working with NGOs: a practical guide to operational collaboration between the World Bank and nongovernmental organizations*. The World Bank.
- Malhotra, G., ve Mishra, S. (2019). Effect of economic growth on the logistics sector in India. *Theoretical Economics Letters*, 9 (1), 210-222. <http://dx.doi.org/10.4236/tel.2019.91016>
- Mangan, J., ve Christopher, M. (2005). Management Development And The Supply Chain Manager Of The Future. *The International Journal Of Logistics Management*, 16 (2), 178-191. <http://dx.doi.org/10.1108/09574090510634494>
- Maxwell, D. (2009). *The Princeton Encyclopedia Of The World Economy*.
- Menteş, O. (2020). *2001 yılı sonrası Afganistan'a eğitim alanında yapılan uluslararası yardımlar*. (Doktora Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Mody, A., ve Wang, F. Y. (1997). Explaining industrial growth in coastal China: economic reforms... and what else?. *The World Bank Economic Review*, 11 (2), 293-325.
- Mullerat, R. (2010). *International corporate social responsibility: the role of corporations in the economic order of the 21st century*. Kluwer Law International BV.
- Navickas, V., Sujeta, L., ve Vojtovich, S. (2011). Logistics systems as a factor of country's competitiveness. *Ekonomika ir vadyba*, (16), 231-237.
- Nikbakhsh, E., ve Farahani, R. Z. (2011). *Humanitarian logistics planning in disaster relief operations. Logistics operations and management: Concepts and models*. London, U.K. : Elsevier. <http://dx.doi.org/10.1016/B978-0-12-385202-1.00015-3>

- OCHA (Office for the Coordination of Humanitarian Affairs), U. N. (2007). Guidelines On The Use Of Foreign Military And Civil Defence Assets In Disaster Relief - "Oslo Guidelines". Erişim adresi: <https://www.refworld.org>
- Oda, S. (2008). *Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Ekileri*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Oğuz, İ. H., ve Oğuz, D. (2020). Türkiye ekonomisinde lojistik. *International Journal of Business and Economic Studies*, 1 (2), 65-74.
- Overstreet, R., Hall, D., Hanna, J., ve Rainer, Jr , R. (2011). Research In Humanitarian Logistics. *Journal Of Humanitarian Logistics And Supply Chain Management*, 1 (2), 114-131. <http://dx.doi.org/10.1108/20426741111158421>
- Özcan, L. (2011). Türk Kızılay müessesesinin milletlerarası Kızıllaç ile olan münasebetleri. *Journal of Istanbul University Law Faculty*, 30 (3-4), 609-653.
- Özdemir, A. İ. (2004). Tedarik zinciri yönetiminin gelişimi, süreçleri ve yararları. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (23), 87-96.
- Özer, M. (2023). Education Policy Actions by the Ministry of National Education after the Historical Earthquake Disaster on February 6, 2023 in Türkiye. *Bartın University Journal of Faculty of Education*, 12(2), 1-14.
- Özgüner, Z. (2019). *Üretim İşletmelerinin Lojistik Faaliyetlerinde Süreçsel Etkinliğin Başarı Dinamikleri*. İstanbul: Hiperlink Eğit. İlet. Yay. San. Tic. ve Ltd. Şti..
- Özoğlu, B., ve Demirci, S. B. (2021). Türkiye’de karayolu taşımacılığının değerlendirilmesi: Bir literatür taraması. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14 (2), 670-687. <https://doi.org/10.25287/ohuiibf.863230>
- Öztürk, D. (2016). Tedarik zinciri yönetimi süreçlerini etkileyen faktörler. *International Journal of Social and Economic Sciences*, 6 (1), 17-24.
- Öztürkel, M. (2021). *Afet Yönetimi, Afet Lojistiği ve İnsani Yardım Lojistiği Alanında Yapılan Tez Çalışmalarının Bibliyometrik Analizi*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Pan American Health Organization (PAN). (2001). Emergency Preparedness, Disaster Relief Coordination Program, World Health Organization. Division of Emergency, & Humanitarian Action. Humanitarian supply management and logistics in the health sector. Erişim adresi: <https://www.paho.org>
- Park, J. S., ve Seo, Y. J. (2016). The impact of seaports on the regional economies in South Korea: Panel evidence from the augmented Solow model. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 85 (3), 107-119. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tre.2015.11.009>
- Peker, İ. (2012). *Analitik Ağ Süreci yöntemiyle lojistik merkez yeri seçimi: Trabzon örneği*. (Doktora Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)

- Peker, İ., Korucuk, S., Ulutaş, Ş., Okatan, B. S., ve Yaşar, F. (2016). Afet Lojistiği Kapsamında En Uygun Dağıtım Merkez Yerinin AHS-VIKOR Bütünleşik Yöntemi ile Belirlenmesi: Erzincan İli Örneği. *Journal of Management and Economics Research*, 14 (1), 82-103.
- Perron, P. (1988). Trends and random walks in macroeconomic time series: Further evidence from a new approach. *Journal of Economic Dynamics and Control*, 12, 297-332. [https://doi.org/10.1016/0165-1889\(88\)90043-7](https://doi.org/10.1016/0165-1889(88)90043-7)
- Perron, P. (1994). Trend, unit root and structural change in macroeconomic time series. In *Cointegration: for the Applied Economist* (pp. 113-146). London: Palgrave Macmillan UK.
- Phillips, P. C., ve Perron, P. (1988). Testing for a unit root in time series regression. *biometrika*, 75 (2), 335-346. <http://dx.doi.org/10.1093/biomet/75.2.335>
- Pınar, A. (2019). *Lojistik Üslerin Küresel Ticaret içerisindeki Yeri ve Türkiye Ekonomisine Etkisi Üzerine Bir İnceleme*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Pınar, M. (2014). 1950-1951 Bulgaristan'dan Türkiye'ye göçler ve demokrat parti'nin göçmen politikası. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 30 (89), 61-94.
- Plattner, D. (1996). ICRC Neutrality and Neutrality in Humanitarian Assistance, *International Review of the Red Cross*, 36 (311), 161-180. <https://doi.org/10.1017/S0020860400084072>
- Reza, M. (2013). The relationship between logistics and economic development in Indonesia: Analysis of time series data. *Jurnal Teknik Industri*, 15 (2), 119-124. <http://dx.doi.org/10.9744/jti.15.2.119-124>
- Richard, B. P. (1972). *Dimensions of the Great Famine, Famine in China and the Missionary: Timothy Richard as Relief Administrator and Advocate of National Reform, 1876–1884*, Leiden: Brill Press.
- Robbins , S., ve Coulter , M. (2012). *Management*. New Jersey: Pearson Education.
- Roller, L.H., ve Weverman, L. (2001). Telecommunications infrastructure and economic development: A simultaneous approach. *Am Econ Rev*, 91 (4), 909-923.
- Ross, D. F. (2008). *The Intimate Supply Chain: Leveraging The Supply Chain To Manage The Customer Experience*. New York: CRC Press Taylor and Francis Group.
- Rushton, A., Croucher, P., ve Baker, P. (2006). *The handbook of logistics distribution management* (3. bs.). New York: Kogan Page.
- Rysaback-Smith, H. (2015). History and principles of humanitarian action. *Turkish Journal of Emergency Medicine*, 15 (Suppl 1), 5-7. <http://dx.doi.org/10.5505/1304.7361.2015.52207>
- Saban, M., ve Gülerçin, G. (2009). Deniz taşımacılığı işletmelerinde maliyetleri etkileyen faktörler ve sefer maliyetleri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 1 (1), 1-16.

- Şağbanşua, L., ve Bişkek, K. (2006). Strateji, Rekabet ve Rekabet Gücü İlişkileri. Akademik Bakış, Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, 9, 1-14.
- Sağlam, M. (2020). *Tedarik Zinciri Yöneticisi Liderlik Tarzlarının Endüstri 4.0 Öncesi ve Sonrası Karşılaştırılması: İmalat Sektörü Açısından Üç Firma Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Sarıbeyoğlu-Skalar, M. S. (2021). Uluslararası Kızılhaç Komitesi'nin uluslararası nitelikte olmayan silahlı çatışmalarda faaliyetlerine ilişkin bir değerlendirme: Taraflara hizmetlerini teklif etme hakkı. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 27 (1), 48-63. <https://doi.org/10.33433/maruhad.896749>
- Scholten, K., Scott, P.S. ve Fynes, B. (2010). (Le) agility in humanitarian aid (NGO) supply chains. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 40 (8/9), 623-35. <http://dx.doi.org/10.1108/09600031011079292>
- Selçuk, F. ve Yeldan, E. (2001) "On The Macroeconomic Impact of the August, 1999 Earthquake in Turkey: A First Assessment", *Economic Research Forum (ERF)*, Working Paper., 1 – 17.
- Senir, G. (2021). COVID-19 salgınında insani yardım lojistiğinin ve tedarik zinciri yönetiminin önemi. *Fiscaoeconomia*, 5 (1), 296-308. <https://doi.org/10.25295/fsecon.824435>
- Sezer, S. (2016). *Lojistik Sektörünün Ekonomiye Etkisi: OECD Ülkeleri Üzerine Bir Uygulama*. (Doktora Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Sezer, S., ve Abasız, T. (2017). The impact of logistics industry on economic growth: An application in OECD countries. *Eurasian Journal of Social Sciences*, 5 (1), 11-23. <http://dx.doi.org/10.15604/ejss.2017.05.01.002>
- Shani, S, K. (2011). The analysis of relationship between the general budget and gross domestic product (GDP) in Iraq. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). University of Karbala, Iraq.
- Sharipbekova, K. ve Raimbekov, Z. (2018). Influence of logistics efficiency on economic growth of the CIS countries. *European Research Studies Journal*, XXI (2), 678-690. <http://dx.doi.org/10.35808/ersj/1032>
- Shirley, C., ve Winston, C. (2004). Firm inventory behavior and the returns from highway infrastructure investments. *Journal of Urban Economics*, 55 (2), 398-415. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jue.2003.11.001>
- Siarni-Namini, S. (2017). Granger causality between exchange rate and stock price: A Toda Yamamoto approach. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 7 (4), 603-607.
- Sørensen, B. R. (2003). *Violence and Humanitarian Assistance: Reflections on an Intricate Relationship*, Copenhagen: University of Copenhagen.
- Spieker, H. (2010). The Right to Give and Receive Humanitarian Assistance. *International Law and Humanitarian Assistance: A Crosscut Through Legal*

- Issues Pertaining to Humanitarianism*, Hans-Joachim, H. ve Zwitter, A. (eds.). Berlin: Springer Verlag.
- Stadtler, H. (2005). Supply Chain Management And Advanced Planning-Basics, Overview And Challenges. *European Journal of Operational Research*, 163, 575- 588.
- Stainsby, K., ve Gandh, H. (2007). *Develop Your Interpersonal And Self-Management Skills: A Practical Resource For Healthcare Administrative And Clerical Staff*. London: CRC Press. <https://doi.org/10.1201/9781315378701>
- Steadie-Seifi, M. (2011). Logistics Strategic Decisions. *Logistics Operations and Management*, 43–53. <http://dx.doi.org/10.1016/B978-0-12-385202-1.00003-7>
- Stock, J., ve Lambert, D. (2001). *Strategic Logistics Management* (4. bs.). Boston: McGraw Hill.
- Stoddard, A.; Harmer, A. ve DiDomenico, V. (2008). DiDomenico, Victoria; The Use of Private Security Providers and Services in Humanitarian Operations, HPG Report. Erişim adresi: <https://www.humanitarianoutcomes.org>
- Stoffels, R. A. (2004). Legal Regulation of Humanitarian Assistance in Armed Conflict: Achievements and Gaps, *International Review of the Red Cross*, 86 (855), 515-546.
- Strömberg, D. (2007). Natural disasters, economic development and humanitarian aid. *Journal of Economic Perspectives*, 21 (3), 211-212.
- Şahin, E. (2017). *Firma Performansı ile Tedarik Zinciri yeteneği Arasındaki İlişkide Tedarik Zinciri Çevikliđinin Rolü*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Şekkeli, Z. H. (2016). *Lojistik Stratejilerinin Rekabet Avantajı ve Lojistik Performansına Olan Etkileri Üzerine Türkiye Ölçeğinde Bir Araştırma*. (Doktora tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Şen, C. ve Saylam, S. (2020) İnsani Yardım Lojistiğinde Stratejik Yönetim, *Stratejik Lojistik Yönetimi Kitabı* (ss.377-404) Chapter: 14, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Şimşek, H. (2021). Havayolu taşımacılığında kriz yönetimi. *Journal of Aviation Research*, 3 (1), 21-40. <https://doi.org/10.51785/jar.777273>
- Şimşek, M. (2021). Balkan Savaşları Esnasında Alman Salib-i Ahmer (Kızılhaç) Cemiyeti'nin İstanbul ve Edirne'de Yürüttüğü Sağlık Çalışmaları. *Belleten*, 85 (302), 155-192. <https://doi.org/10.37879/belleten.2021.155>
- Tanyaş, M. (2005). Tedarik Zinciri Yönetimi ve KALDER Kıyaslama Grup Projesi. *14. Kalite Kongresi*. İstanbul: KALDER.
- Taşdoğan, O. (2018). *Türkiye'de Faaliyet Gösteren İnsani Yardım Kuruluşlarının Lojistik Performans Değerlendirmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)

- Tatham, P., Loy, J., ve Peretti, U., (2014). 3D Printing (3DP): A humanitarian logistic game changer. 4-5. In *ANZAM 2014: Proceedings of the 12th Operations, Supply Chain and Service Symposium Management Symposium Australian & New Zealand Academy of Management*. Australian. pp. 1-10.
- Temiz, S. (2021). *İnsani Yardım Lojistiğinde Tesis Yer Seçimi ve Rotalama Problemi İçin Bir Matematiksel Model Önerisi*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Thai, V. (2012). Competency Requirements For Professionals In Logistics And Supply Chain Management. *International Journal Of Logistics Research And*, 15 (2), 109-126. <http://dx.doi.org/10.1080/13675567.2012.694859>
- Thomas, A. (2003). Why logistics?, *Forced Migration Review*, (18), 4.
- Thomas, A. S., ve Kopczak, L. R. (2005). From logistics to supply chain management: the path forward in the humanitarian sector. *Fritz Institute*, 15 (1), 1-15.
- Toda, H. Y., ve Yamamoto, T. (1995). Statistical inference in vector autoregressions with possibly integrated processes. *Journal of econometrics*, 66 (1-2), 225-250.
- Tomasini, R.M. ve Van-Wassenhove, L.N. (2009). From preparedness to partnerships: case study research on humanitarian logistics. *International Transactions in Operational Research*, 16 (5), 549-59. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1475-3995.2009.00697.x>
- Trunick, P. (2005). Special Report: Delivering Relief To Tsunami Victims. *Logistics Today*, 46 (2), 1-3.
- Tunalı, H., ve Akarçay, N. (2018). Deniz taşımacılığı ile sanayi üretimi ilişkisinin analizi: Türkiye örneği. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 3 (6), 111-122. <https://doi.org/10.25204/iktisad.406183>
- Tvedt, T. (2006). The international aid system and the non-governmental organisations: a new research agenda. *Journal of international development*, 18 (5), 677-690. <http://dx.doi.org/10.1002/jid.1304>
- UN General Assembly. (2016). Report of the Secretary-General A/70/709. (2016, 2 Şubat). Erişim adresi: <https://www.securitycouncilreport.org>
- UN Security Council. (1992). Security Council Resolution 758. (1992, 8 Haziran). Erişim adresi: <http://unscr.com>
- UN Security Council. (1999). Security Council Resolution 957. (1999, 8 Eylül). Erişim adresi: <http://unscr.com>
- United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (UNOCHA). (2018). 53 per cent of Palestinians in Gaza Live in Poverty, despite Humanitarian Assistance, The Monthly Humanitarian Bulletin. Erişim adresi: <https://www.un.org>
- United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (UNOCHA). (2012). OCHA on Message: Humanitarian Principles. Erişim adresi: <https://www.unocha.org>

- United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (UNOCHA). (2014). Aide Memoire: For the Consideration of Issues Pertaining to the Protection of Civilians in Armed Conflict. Erişim adresi: <https://www.unocha.org>
- United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (UNOCHA). (2019). Occupied Palestinian Territory 2019. Erişim adresi: <https://www.unocha.org>
- United Nations Refugee Agency (UNHCR). Mülteci Zekât Fonu. Erişim adresi: <https://www.unhcr.org>
- Uslu, A. (2016). *Afet Sonrası İnsani Yardım Lojistiğinde Stokastik Talepli Çok Depolu Araç Rotalama Problemi: Ankara İli Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Tez Merkezi veri tabanından erişildi. (<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>)
- Uysal, D. (1999). Teknolojik gelişim ve global rekabet üzerine etkisi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 1 (3), 29-38.
- Wirtz, A., Kron, W., Löw, P., ve Steuer, M. (2014). The Need For Data: Natural Disasters and The Challenges of Database Management. *Natural Hazards*, S.70, ss.135–157.
- World Bank. (2023). Global Economic Prospects. Erişim adresi: <https://www.worldbank.org>
- Van-Wassenhove, L. N., ve Pedraza Martinez, A. J. (2012). Using OR to adapt supply chain management best practices to humanitarian logistics. *International Transactions in Operational Research*, 19 (1-2), 307-322. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1475-3995.2010.00792.x>
- Yarmalı, H. Ö. (2013). *Lojistik Sektör Raporu*. İstanbul: MÜSİAD.
- Yeşilyurt, E. (2019). Kentsel lojistik, dağıtım lojistiği ve firma performansı ilişkisi: Kastamonu ilinde bir çalışma. *The International New Issues in Social Sciences*, 7 (1), 31-58.
- Yıldırım, S. (2009). İşletmelerde tedarik zinciri yönetimi ve toplam kalite yönetimi ilişkisi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 1 (1), 175-191.
- Yılmaz, M. (2013). Küreselleşmenin oluşumuna zemin hazırladığı yeni ekonomik anlayış: Bilgi ekonomisi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 27 (1), 241-255.
- Yılmaz, Ü. (2019). İnsani yardım lojistiği faaliyetlerinde insansız hava araçlarının kullanım alanları. *Türkiye Mesleki ve Sosyal Bilimler Dergisi*, (2), 43-54. <https://doi.org/10.46236/jovosst.623075>
- Yurdakul, E. M. (2020). Türkiye’de lojistik sektörü ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin VAR analizi ile incelenmesi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 20 (40), 174-185. <https://doi.org/10.30976/susead.707425>
- Yurdakul, F. (2000). Yapısal kırılmaların varlığı durumunda geliştirilen birim-kök testleri. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2 (2), 21-34.

Yurdakul, U., Deveci , D., ve aylan , D. (2015). *Lojistik Ve Tedarik Zinciri Yöneticilerinin Beceri Ve Yetkinlikleri Üzerine Bir İnceleme* (Cilt 15). İstanbul: Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu.

Zhang, W. J. (2002). The Relationship between the Regional Economic Growth and Logistics. *Logistics Technology*, 3, 7-9.

Zhong, G. (2003). *Regional Logistics Role in Regional Economic Growth*. Beijing: Beijing University of Technology.

www.utikad.org.tr (Erişim 02.03.2023)



