

T.C.
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

**GAZİANTEP'İN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİNİN
BELİRLEYİCİLERİ: AMPİRİK BİR ÇALIŞMA**



YÜKSEK LİSANS TEZİ

HATİCE SERAP SAY

GAZİANTEP
KASIM 2015

T.C.
GAZIANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

**GAZIANTEP'İN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİNİN
BELİRLEYİCİLERİ : AMPİRİK BİR ÇALIŞMA**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HATİCE SERAP SAY

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr., Aylin, KONU

GAZIANTEP

KASIM 2015


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

**GAZİANTEP'İN LOJİSTİK ÜS OLMA POTANSİYELİNİN
BELİRLEYİCİLERİ : AMPİRİK BİR ÇALIŞMA**


HATİCE SERAP SAY

Tez Savunma Tarihi: 17.11.2015


Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı


Prof. Dr. Hilmi BAYRAKTAR
SBE Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları sağladığımı onaylarım.


Doç. Dr. Hanifi Murat MUTLU
Enstitü ABD Başkanı

Bu tez tarafımızca okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.


Yrd. Doç. Dr. Aylin KONU
Tez Danışmanı

Bu tez tarafımızca okunmuş, kapsam ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.


Jüri Üyeleri:

İmzası

Yrd. Doç. Dr. Aylin KONU

Doç. Dr. Hanifi Murat MUTLU

Yrd. Doç. Dr. İbrahim AKBEN


Three horizontal lines with handwritten signatures above them, corresponding to the jury members listed on the left.

ÖZET

Gaziantep'in Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Belirleyicileri: Ampirik Bir Çalışma

SAY, Hatice Serap

Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Aylin KONU

Kasım 2015, 114 sayfa

Lojistik, küreselleşen ekonomik düzen içerisinde son yıllarda önemi artan bir kavramdır. Firmaların fark yaratmak, maliyetlerini azaltmak ve rekabet gücünü arttırmak için lojistik faaliyetleri önemsedikleri görülmektedir. Lojistik faaliyetler arttıkça, dünya üzerinde lojistik üs potansiyeline sahip merkezler ön plana çıkmaktadır. Bu çalışmanın temel amacı, coğrafi konumu, güçlü sanayi yapısı, İpekyolu güzergahı üzerinde olması sebebiyle Gaziantep'in lojistik üs olma potansiyelinin araştırılmasıdır. Çalışma lojistik kavramının tanımı, lojistik yönetimi, Türkiye ve Gaziantep'te lojistik sektörünün gelişimi ve Güçlü-Zayıf-Fırsat-Tehdit (GZFT) analizlerini içermektedir. Tezin son bölümünde Gaziantep'te faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası ölçekli lojistik firmalar ile yapılan anket çalışmasının analizi yer almaktadır. Yapılan çalışmada Gaziantep'in Türkiye'de lojistik üs olma potansiyelinin var olduğu ancak sektörde faaliyet gösteren firmaların kalifiye insan gücüne ihtiyaç duydukları, yasal düzenlemelerin ve profesyonel yönetim anlayışının gerekliliği, bilgi teknolojilerinin yaygın olarak kullanılması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Üs, Lojistik Yapılanma Modelleri

ABSTRACT

Determinants of Becoming A Logistics Hub Of Gaziantep:An Emprical Study

SAY, Hatice Serap

Master Thesis, Department of International Trade and Logistics

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Aylin KONU

November 2015, 114 pages

Logistics has becoming an important term in global economics at recent years. The firms pay attention to logistics activities to have difference, reduce costs and increase competitiveness. By increasing logistics activities, the centers which has potential to be logistics centers in the world are coming into prominence. The main purpose of this thesis is researching Gaziantep's logistics potential due to its geographical location, strong industrial structure and on the way of Silkroad location. The study includes definition of logistics term, management of logistics, development of logistics sector and SWOT analysis of Turkey and Gaziantep. In the last part, there is an analysis of survey with national and international logistic firms located in Gaziantep. The outcome of the research is Gaziantep has a potential to be a logistic center in Turkey but the sector needs skilled manpower, legal regulation, professional management apprehension and the widespread use of information technology.

Keywords: Logistics, Logistic Centers, The Structure of Logistics Model

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER	iii
TABLOLAR LİSTESİ	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ	x
KISALTMALAR	xi
BİRİNCİ BÖLÜM	1
GİRİŞ	1
1.1. GİRİŞ	1
İKİNCİ BÖLÜM	3
LİTERATÜR	3
2.1. LOJİSTİĞİN KAVRAMSAL BOYUTU	3
2.1.1. Lojistiğin Tanımı	3
2.1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	4
2.1.3. Lojistiğin Dinamikleri	6
2.1.4. Lojistiğin Önemi	8
2.1.5. Lojistik Prensipler	10
2.1.6. Lojistik Unsurlar	11
2.1.6.1. Tedarik Lojistiği	12
2.1.6.2. Üretim Lojistiği	12
2.1.6.3. Dağıtım Lojistiği	13

2.1.7. Lojistik Temel Faaliyetleri.....	13
2.1.7.1. Talep Yönetimi	14
2.1.7.2. Müşteri İlişkileri Yönetimi.....	14
2.1.7.3. Sipariş Yönetimi	14
2.1.7.4. Tedarik/Satın Alma	15
2.1.7.5. Paketleme/Ambalajlama	15
2.1.7.6. Elleçleme.....	16
2.1.7.7. Depo Yönetimi	17
2.1.8. Lojistik Bileşenler.....	17
2.2. LOJİSTİK YÖNETİMİ.....	18
2.2.1. Taşımacılık Modları	18
2.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı.....	18
2.2.1.2. Havayolu Taşımacılığı.....	20
2.2.1.3. Denizyolu Taşımacılığı.....	20
2.2.1.4. Demiryolu Taşımacılığı.....	21
2.2.1.5. Depolama.....	22
2.2.1.6. Gümrükleme.....	24
2.2.1.7. Kombine Taşımacılık.....	24
2.2.2. Lojistik Uygulamaları	25
2.2.2.1. İç Kaynak Kullanımı.....	25
2.2.2.1.1. Sorunlar	25
2.2.2.2. Dış Kaynak Kullanımı.....	26
2.2.2.2.1. Sorunlar	29
2.2.2.3. Tedarik Zincir Yönetimi	30
2.2.2.3.1 Sorunlar.....	32

2.2.3. Lojistik Sektöründe Son Eğilimler.....	33
2.2.3.1. Tersine Lojistik	33
2.2.3.2. Üçüncü Parti Lojistik	35
2.2.3.3. Dördüncü Parti Lojistik.....	36
2.2.3.4. Küresel Lojistik.....	38
2.2.3.5. E-lojistik Uygulamaları.....	39
2.2.4. Lojistik Yapılanma Modelleri.....	41
2.2.4.1 Lojistik Üs.....	41
2.2.4.2. Lojistik Merkez	43
2.2.4.3. Lojistik Köy	46
2.2.4.4. Uluslararası Lojistik Merkez.....	49
2.3. TÜRKİYE'DE VE GAZİANTEP'TE LOJİSTİK SEKTÖRÜ	49
2.3.1. Türkiye'de Lojistik Sektörü Gelişimi	49
2.3.2. Türkiye'de Lojistik Sektöründeki Sorunlar	56
2.3.3. Türkiye'de Lojistik Sektörü Güçlü-Zayıf Noktalar	57
2.3.4. Türkiye'de Lojistik Sektörü Trendleri.....	59
2.3.5. Gaziantep'te Lojistik Sektörü Gelişimi Ve Sorunlar	59
2.3.6. Gaziantep'te Lojistik Sektörü Güçlü-Zayıf Noktalar	72
2.3.7. Lojistik Sektörünün Gelişimi İçin Stratejiler	74
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	80
MATERYAL VE YÖNTEM.....	80
3.1. MATERYAL	80
3.1.1. Araştırmanın Amacı.....	80

3.1.2. Araştırma Hipotezleri.....	80
3.1.3. Kullanılan Ölçekler	81
3.1.5. Araştırma Örnekleme ve Verilerin Toplanması	81
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	83
ANALİZ VE BULGULAR.....	83
4.1. ÖRNEKLEME İLİŞKİN TEMEL ÖZELLİKLER.....	83
4.2. ÖLÇEKLERE İLİŞKİN DAĞILIMLAR.....	86
4.2.1. Lojistik Sektöründe Firmaların Karşılaştıkları İç Kaynaklı Sorunlar	86
4.2.2. Lojistik Sektöründe Firmaların Karşılaştıkları Dış Kaynaklı Sorunlar ...	87
4.2.3. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı ile İlgili Yaşanan Sorunlar .	88
4.2.4. Gaziantep’te Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunlar.....	89
4.2.5. Gaziantep’te Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunların Çözülmesi İçin Yapılması Gerekenler	90
4.2.6. Gaziantep’in Lojistik Üs Olabilme Potansiyeline İlişkin Sorular.....	91
4.2.7. Gaziantep’in Lojistik Üs Olabilmesi İçin Gereksinimler	92
4.3. FİRMALARIN FAALİYET ALANLARINA GÖRE KARŞILAŞTIKLARI SORUNLARA İLİŞKİN KARŞILAŞTIRMA	93
4.3.1. Faaliyet Alanlarına Göre Firmaların Karşılaştıkları İç Kaynaklı Sorunların Karşılaştırılması	93
4.3.2. Faaliyet Alanlarına Göre Firmaların Karşılaştıkları Dış Kaynaklı Sorunların Karşılaştırılması	94
4.3.3. Faaliyet Alanlarına Göre Firmaların Karşılaştıkları Dış Kaynak Kullanımı ile İlgili Yaşanan Sorunların Karşılaştırılması.....	95

4.3.4. Faaliyet Alanlarına Göre Gaziantep'te Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunların Karşılaştırılması	95
4.3.5. Faaliyet Alanlarına Göre Gaziantep'te Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunların Çözüm Önerilerinin Karşılaştırılması	96
4.3.6. Faaliyet Alanlarına Göre Gaziantep'in Lojistik Üs Olabilme Potansiyeline İlişkin Soruların Karşılaştırılması	97
4.3.7. Faaliyet Alanlarına Göre Gaziantep'in Lojistik Üs Olabilmesi İçin Gereksinimlerin Karşılaştırılması	97
4.3. FİRMALARIN FAALİYET ALANLARINA İLİŞKİN T-TESTİ.....	98
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	101
KAYNAKLAR	106
EK A.1. ANKET FORMU.....	112

TABLOLAR LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 2. 1 Lojistiğin gelişimi.....	6
Tablo 2. 2 2015 yılı satış cinsine göre yol ağı, km.....	51
Tablo 2. 3 Taşıma modlarına göre ihracat değerleri, ABD Doları	51
Tablo 2. 4 Taşıma modlarına göre ithalat değerleri,.....	52
Tablo 2. 5 Türkiye lojistik performans endeksi.....	54
Tablo 2. 6 Türkiye lojistik sektörü GZFT analizi.....	58
Tablo 2. 7 Gaziantep merkez-ilçe mesafeleri	61
Tablo 2. 8 Gaziantep ili yol ağı durumu ve uzunlukları	63
Tablo 2. 9 Gaziantep yük taşımaları	63
Tablo 2. 10 Gaziantep havalimanı 2012-2015 yılı verileri.....	64
Tablo 2. 11 Gaziantep il merkezi giriş noktaları ağır vasıta günlük sayım sonuçları.....	65
Tablo 2. 12 Gaziantep'te üretilen bazı ürünlerin Türkiye'den aldığı pay.....	67
Tablo 2. 13 Gaziantep dış ticaret istatistikleri	67
Tablo 2. 14 Gaziantep'ten yapılan ihracatın ilk 10 ülke için sektörel dağılımı.....	68
Tablo 2. 15 Gaziantep'ten yapılan ihracatın ilk 10 ürüne göre dağılımı.....	69
Tablo 2. 16 Gaziantep lojistik sektörü GZFT analizi	73
Tablo 2. 17 Türkiye taşıma payları açısından mevcut durum ve 2023 hedefi.....	75
Tablo 4. 1 Firmaların karşılaştıkları iç kaynaklı sorunlar.....	87
Tablo 4. 2 Firmaların karşılaştıkları dış kaynaklı sorunlar	88
Tablo 4. 3 Dış kaynak kullanımı.....	89
Tablo 4. 4 Gaziantep'te lojistik sektöründe karşılaşılan sorunlar.....	90
Tablo 4. 5 Lojistik sektöründe karşılaşılan sorunların çözülmesi için yapılması gerekenler.....	91

Tablo 4. 6 Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeli	92
Tablo 4. 7 Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gereksinimler	93
Tablo 4. 8 Faaliyet alanlarına göre firmaların karşılaştıkları iç kaynaklı sorunların karşılaştırılması.....	94
Tablo 4. 9 Faaliyet alanlarına göre firmaların karşılaştıkları dış kaynaklı sorunların karşılaştırılması.....	95
Tablo 4. 10 Faaliyet alanlarına göre firmaların karşılaştıkları dış kaynak kullanımı ile ilgili sorunların karşılaştırılması.....	95
Tablo 4. 11 Faaliyet alanlarına göre Gaziantep'te lojistik sektörde karşılaşılan sorunların karşılaştırılması.....	96
Tablo 4. 12 Faaliyet alanlarına göre Gaziantep'te lojistik sektörde karşılaşılan sorunların çözüm önerilerinin karşılaştırılması	96
Tablo 4. 13 Faaliyet alanlarına göre Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeline ilişkin soruların karşılaştırılması	97
Tablo 4.14 Faaliyet alanlarına göre Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gereksinimlerin karşılaştırılması.....	98
Tablo 4. 15 Firmaların faaliyet alanlarına ilişkin T-Testi.....	99
Tablo 4. 16 Hipotez Sonuç Tablosu	100

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2. 1 Uluslararası taşımacılık ve lojistik altyapısının temel altyapı dinamikleri	7
Şekil 2. 2 Birbirine bağımlı lojistik faaliyetleri	13
Şekil 2. 4 Tedarik zinciri süreci	30
Şekil 2. 5 Ürün geri alım opsiyonları.....	34
Şekil 2. 6 Uluslararası ticaret ve taşıma zinciri	38
Şekil 2. 7 Küresel lojistiğin üç boyutu.....	39
Şekil 2. 8 Lojistik üs gelişim modeli.	42
Şekil 2. 9 Lojistik üs temel özellikleri.	42
Şekil 2. 10 TCDD lojistik merkezler	46
Şekil 2. 11 Avrupa kıtasındaki mevcut lojistik köyler.....	48
Şekil 2.12 Gaziantep'in coğrafi konumu.....	60
Şekil 2.13 Türkiye düzey 2 bölgeleri.....	60
Şekil 2.14 Türkiye'de yük hareketleri	61
Şekil 2. 15 Güneydoğu Anadolu Bölgesi yük hareketleri.....	62
Şekil 2. 16 Gaziantep'in çevre limanlarla ilişkisi.....	62
Şekil 2. 17 Gaziantep OSB firmalarının sektörel dağılımı	66
Şekil 2. 18 2012 yılı imalat sanayinde %1'den fazla pay alan iller	71
Şekil 4. 1 Firmaların faaliyet alanları	83
Şekil 4. 2 Katılımcılara ilişkin pozisyon dağılımları	84
Şekil 4. 3 Firmaların sahip oldukları araç sayılarının dağılımı	84
Şekil 4. 4 Firmaların sağladıkları lojistik hizmetlerin dağılımı	85
Şekil 4. 5 Firmaların sağladıkları lojistik hizmetlerin dağılımı	86

KISALTMALAR

Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü	AYGM
Amerika Birleşik Devletleri	ABD
Araştırma Geliştirme	AR-GE
Avrupa Birliği	AB
Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru	TRACECA
Batı Anadolu Lojistik Organizasyonlar	BALO
Demiryolu Taşımacılığı Derneği	DTD
Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği	DHMİ
Dördüncü Parti Lojistik	4PL
Gayri Safi Milli Hasıla	GSMH
Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü	GASOB
Gaziantep Sanayi Odası	GSO
Gaziantep Ticaret Odası	GTO
Gümrük ve Turizm İşletmeleri Tic. A.Ş.	GTİ
Güneydoğu Anadolu İhracatçı Birlikleri	GAİB
İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi	ILSOB
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	KKTC
Lojistik Derneği	LODER
Lojistik Performans Endeksi	LPE
Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Management)	CLM
Roll-On/Roll-Off	RO-RO
Organize Sanayi Bölgesi	OSB
Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması	SEGE
Uluslararası Nakliyeciler Derneği	UND
Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği	UTİKAD
United Parcel Service	UPS
Üçüncü Parti Lojistik	3PL
Tedarik Zinciri Yönetimi	TZY
Trans-Avrupa Otoyolu (Trans European Motor Way)	TEM
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	TCDD
Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı	TEPAV
Türk Hava Yolları	THY
Türkiye İstatistik Kurumu	TÜİK
Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği	TOBB

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1.1. GİRİŞ

Lojistik, ilk olarak malzemelerin taşınması, yerleştirilmesi, depolanması gibi faaliyetleri içeren askeri bir terim niteliğinde kullanılan bir kavram olsa da, sanayileşmenin etkisi ve dünya nüfusunun hızla artması ile lojistik kavramının kullanımı ve karşılığı değişmiştir.

Lojistiğin tanımı The Council of Management (CLM) kuruluşu tarafından müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından (kaynağından), tüketildiği son noktaya (nihai tüketici) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin en etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasını sağlayan hizmetler bütünüdür.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan hızlı gelişme, ülkeler arasında yaşanan ekonomik hareketlilik küreselleşmeyi destekler niteliktedir. Yaşanan bu değişim ciddi bir rekabet ortamı oluşturmuştur. Bu ekonomik durum, lojistik hizmetlerin önem kazanmasına sebep olmuştur. Dünyadaki gelişme ve değişime paralel olarak, Türkiye'de nakliye firmaları aynı zamanda lojistik hizmet üreten bir yapıya da bürünmüşlerdir. Türkiye coğrafi olarak oldukça stratejik bir konuma sahiptir. Hem Ortadoğu hem Avrupa pazarına yakın bir geçiş güzergahına sahiptir. Aynı zamanda üç tarafının denizlerle çevrili olması da deniz ticareti açısından avantaj sağlamaktadır.

Bu çalışmanın amacı, Gaziantep ilinin coğrafi konumunun sağladığı avantaj ve Türkiye'nin önde gelen sanayi şehri olması sebebiyle lojistik üs olma potansiyelinin araştırılmasıdır. Araştırma Gaziantep'te faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası ölçekli lojistik firma yetkilileri ile gerçekleştirilen anketlerle yapılmıştır.

Tezin ilk bölümünde lojistik kavramının tanımı yapıp, tarihsel süreç içerisindeki gelişimi, dinamikleri, önemi, prensipleri, bölümleri, bileşenleri ve temel lojistik faaliyetlerle ilgili bilgi verilmiştir. İkinci bölümde lojistik yönetimi, taşımacılık modları, lojistik uygulamalar, lojistik sektörde son eğilimler, lojistik yapılanma modelleri alt başlıkları altında incelenmiştir. Türkiye ve Gaziantep'te lojistik sektörünün irdelendiği bir sonraki bölümde, sektörün gelişimi, sorunları işlenerek, Türkiye ve Gaziantep lojistik sektörünün GZFT analizi yapılmıştır. Anket çalışmasının yer aldığı bölümde, ankete verilen cevaplar t-testi ve ortalama varyans hesabı ile yorumlanmıştır. Yapılan çalışma sonucunda Gaziantep'in Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde önemli bir sanayi şehri olduğu, coğrafi konum itibari ile lojistik üs olma potansiyeline sahip olduğu görülmüştür.



İKİNCİ BÖLÜM LİTERATÜR

2.1. LOJİSTİĞİN KAVRAMSAL BOYUTU

Lojistiğin kavramsal boyutunun incelendiği bu bölümde, tarihsel süreç içerisindeki gelişimi, lojistiğin dinamikleri, önemi, bölümleri, lojistik faaliyetler ve prensipleri açıklanmaktadır.

2.1.1. Lojistiğin Tanımı

Lojistik (Logistics) kelime kökü itibariyle Latin dilinden Logic (mantık) ve statics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ve sözlük anlamı “mantıklı istatistik (hesap)” tir. Lojistiğin günümüzde kabul gören en geçerli tanımı The Council of Management (CLM) kuruluşu tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından (kaynağından), tüketildiği son noktaya (nihai tüketici) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin en etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasını sağlayan hizmetler bütünüdür.

Lojistik, askeri alandaki malzemelerin taşınması ve yerleştirilmesi gibi faaliyetlerle tanımlanmış bir kavramdır. Ancak sanayileşme süreci ile birlikte üretimin dış pazarlara kayması kavramı stratejik bir konuma getirmiştir. Lojistik faaliyetler işletme içerisinde yer alan üretim planlaması, satın alma, depolama, ambalajlama, stok yönetimi, nakliye gibi faaliyetleri hem kapsamaktadır, hem de her bir faaliyetle ayrı ayrı ilgilidir.

Lojistik konusunda ilk metin 1960'ların başında ortaya çıkmıştır. Bu dönemde, dünyadaki ekonomik durum ve değişen eğilimler, lojistiğin gelişimi için uygun bir ortamın oluşmasına katkı sağlamıştır. Lojistiğin amacı; “ürün, hammadde, ara mamul ve yardımcı malzemelerin ihtiyaç duyulduğunda, uygun koşullarda, ihtiyaç olan yerde en düşük maliyetle teslimatını sağlamaktır ” (Onay ve Kara, 2009:595).

Lojistik kavramının ticari alanda kullanımı oldukça yeni bir olgudur. Askeri literatürde çok eski bir geçmişe sahip olan lojistik kavramı, iş literatürüne yakın bir zamanda girmiş ve bu kavramın getirdiği anlayış oldukça hızlı bir şekilde yayılmaya başlamıştır. Eskiden var olan salt nakliyenin yerine, günümüzün gerektirdiği hizmetleri sağlayabilmek için faaliyet, kapsam ve konu alanları geliştirilmiş bir şekilde yeni bir hizmet anlayışı ortaya çıkmıştır. Bu kavram çeşitli şekillerde tanımlanmıştır. Lojistiği en iyi ifade eden kavram "doğru şeyin, doğru yerde, doğru zamanda olmasını sağlamak"tır. Ancak buna bir dördüncü parametreyi daha ekleyebiliriz. Böylelikle de, uluslararası rekabet şartları çerçevesinde istenilen şeyi makul ve kabul edilebilir bir masrafla yani rekabet edebilir bir fiyatla sağlamayı yukarıda saydığımız üç kriterli tanıma dahil edebiliriz (Ertan, 2010:54).

Genel anlamda lojistik; müşteri beklentilerinin karşılanması için malların, hizmetlerin ve bilgilerin, çıkış noktalarından tüketim noktalarına doğru fiziksel akışının planlanması, yürütülmesi ve kontrol faaliyetlerini kapsayan süreçler bütünüdür. Kısaca doğru ürünün, doğru müşteriye, doğru yer ve zamanda sağlanmasına olanak veren faaliyetlerdir (Kotler ve Armstrong, 2004:419).

2.1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Lojistik kavramı öncelikle askeri bir kavram olarak ortaya çıkmıştır. I.Dünya Savaşı'na kadar süren zaman diliminde de askeri tanımının dışında bir tanım yapılmamıştır. Lojistik, ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi şeklinde tanımlanmıştır.

Ekonomi bilimi içerisindeki kullanımı ilk olarak tarım alanında olmuştur. 1960'lı yıllarda akademik çalışmalarda da yerini almıştır. Lojistiğin tarihsel süreçte kavram olarak yaygınlaşması Amerika Birleşik Devletleri (ABD) akademisyenlerinin kullanımı ile gerçekleştirilmiştir. Böylece, lojistik kavramına askeri tanımla birlikte, endüstriyel tanımda eklemiştir. Bu dönem II.Dünya Savaşının yaşandığı döneme denk gelmektedir. Müttefiklerin Avrupa'da ve Uzakdoğu'daki başarısı doğru lojistik uygulamalarla olmuştur (Sezgin, 2008:23).

Lojistiğin tarihteki aşamalarını ve gelişimini şöyle sıralayabiliriz:

- 1940–1960 yılları arası: Lojistik aşamasını kurma
- 1960–1970 yılları arası: Lojistik fikrinin yaygınlaşması ve kabul görmesi
- 1970–1980 yılları arası: Önceliklerin ve modellerin değişme çağı
- 1980- günümüze kadar: Ekonomik ve teknik değişimin yeni çağı.

Lojistik, 1960'lı yıllara denk gelen dönemde işletmelerin maliyetlerini düşürülebileceği bir kavram olarak karşımıza çıkar. Bu dönemde, fiziksel dağıtım alanındaki çalışmalar yoğunlaşmıştır. İşletmelerin kendi içerisinde yürüttüğü lojistik faaliyetlerin bölünmesi ve alt gruplara ayrılması da bu döneme denk gelmektedir.

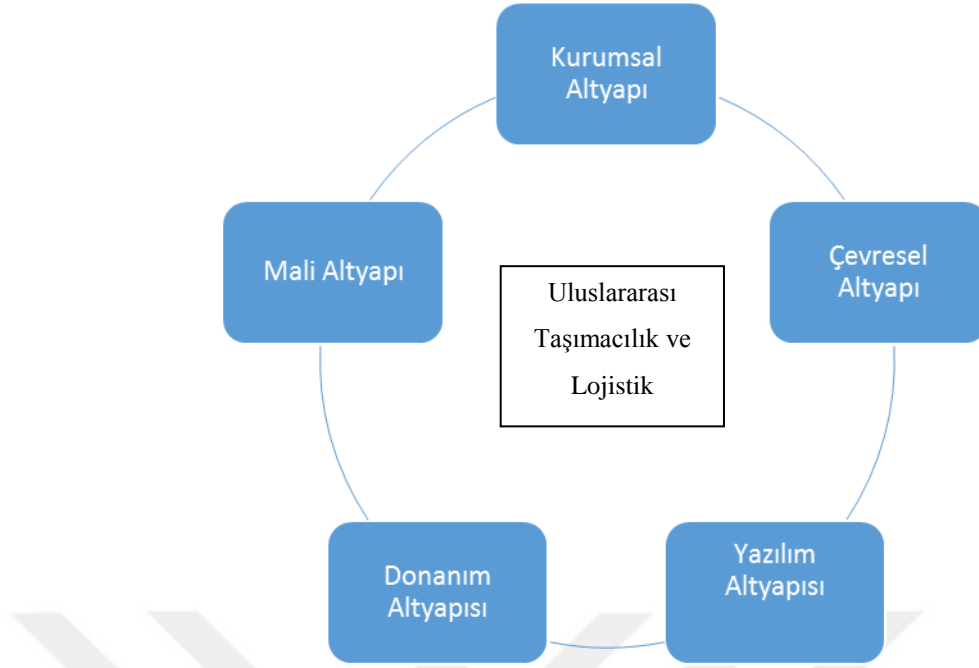
1960-1970 yılları arasında, malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım faaliyetleri ile birlikte lojistik kavramı bir bütün olarak ele alınmıştır. Lojistik kavramının kurumsallaştığı dönem 1970-1980 yılları arasına denk gelmektedir. 21. yüzyılın başlangıcında ise lojistik kavramı tedarik zinciri yönetimi ile özdeşleştirilmiştir. Böylece lojistik malların, kişilerin ve bilgilerin optimum bileşimi olarak görülmeye başlanmıştır (Akdemir, 2011:8). Globalleşen dünyada, lojistik kavramı entegre bir zincir içerisinde yerini almaktadır. Doğru yerde, doğru zamanda ve müşterilerin istedikleri değişikliklere ve taleplere cevap verecek şekilde önem kazanan kavram, önümüzdeki yıllarda gelişim sürecine devam edecektir.

Tablo 2. 1 Lojistiğin gelişimi (Ross, 2002:6)

YILLAR	AŞAMALAR	YÖNETİM MERKEZİ	ÖRGÜTSEL TASARIM
1960 Yılları	Depolama ve Ulaştırma	Satış pazarlama Depolama Stok Denetimi Ulaştırma Etkinliği	Dağınık lojistik faaliyetler Lojistik faaliyetler arasında zayıf bağlantı Düşük lojistik yönetimi otoritesi işletme başarısını destekler
1980 Yılları	Toplam Maliyet Yönetimi	Lojistiğin merkezileştirilmesi Toplam maliyet yönetimi Süreç optimizasyonu Rekabetçi bir avantaj olarak lojistik	Merkezileşmiş lojistik faaliyetler Büyüyen lojistik yönetimi otoritesi Bilgisayar uygulamaları
1990 Yılları	Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik planlama Tedarik zinciri stratejileri İşletme faaliyetleri ile bütünleşme Süreç kanalları ile bütünleşme	Lojistik faaliyetlerde genişleme Tedarik zinciri planlama Toplam kalite yönetimi için destek Lojistik yönetim faaliyetleri
2000 Yılları	Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY)	Stratejik tedarik zinciri görüşü Extranet teknoloji kullanımı Kanal güçlerini ortak bir kuvvet aracı kullanmak için tedarik zinciri Toplam kalite yönetimi göstergelerinde işbirliği yapmak	Ticari ortaklık Sanal örgüt Talepteki değişimler yeniden yapılanma
2000 Yılı ve Sonrası	E-Tedarik Zinciri Yönetimi	TZY kavramında internetin uygulanması Düşük maliyetli anında veri tabanı paylaşımı Elektronik bilgi TZY senkronizasyonu	Tedarik zinciri ağı ile ticaret ortaklığı yapmak .com, -e eklentisi vb. piyasa değişiklikleri (e-ticaret) Örgütsel çeviklik ve ölçülebilirlik

2.1.3. Lojistiğin Dinamikleri

Lojistik faaliyetlerin dinamiklerini ve altyapı alanlarını kurumsal, mali, çevresel, donanım ve yazılım altyapısı oluşturmaktadır. Sektörün gücü beş dinamiğin etkililiğine bağlıdır. Bir ülkenin lojistik üs olabilmesi için aşağıda yer alan faktörleri iyi analiz etmesi gerekmektedir.



Şekil 2. 1 Uluslararası taşımacılık ve lojistik altyapısının temel altyapı dinamikleri

Kurumsal Altyapı

Globalleşen dünya düzeninde ülkeler ticaret hacmini arttırmak ve büyümek için ürün, hizmet ve sermaye akışlarının kolaylaştırmak durumundadır. Uluslararası arenada kamu ve özel sektör öncelik sıralamalarını farklılaştırarak, yerel anlayıştan küresel bir bakış açısına geçmektedir. Uluslararası düzenlemeleri havayolu kargo taşımacılığı, denizyolu eşya taşımacılığı, demiryolu eşya taşımacılığı ve karayolu eşya taşımacılığı yapan büyük ölçekli firmalar yapmaktadır. Türkiye'deki durumu ele alacak olursak, kurumların 2000'li yıllardan itibaren daha organize bir yapılanma içerisinde olduğunu, özellikle de kamu-özel sektör arasında işbirliğinin arttığı görülmektedir.

Mali Altyapı

Lojistik sektöründe mali altyapı konusunda öne çıkan konular kamu sektörü için kaynak yaratımı, özel sektör için ise finansal tabloların güçlü olmasıdır. Kamuda sektörü destekleyecek yasal düzenlemelerin yapılması ve kolaylaştırıcı olması önem arz etmektedir. Özel sektör içinse altyapı yatırımları, araç sahipliği gibi finansal olarak yüksek gider kalemleri bulunmaktadır. Uluslararası alanda rekabet edebilmek mali güçle sağlanabilir. Dolayısıyla gelişmekte olan ülkelerin sektörde rekabet edebilmesi oldukça güçtür. Aynı durum Türkiye'de yer alan lojistik firmalar içinde geçerlidir. Özellikle finansal olarak karşılaştırıldığında uluslararası rakipleri ile kıyaslamak mümkün olmamaktadır.

Çevresel Yapı

Dünyada iletişim kanalları çoğaldıkça, ülkeler arasındaki sınırlar neredeyse kalkma noktasına gelmiştir. Bu gelişmeler aynı zamanda çevresel problemleri de tetiklemiş ve çoğaltmıştır. Çevre bilinci geliştirilmeye çalışılsa da, konuyla ilgili ilerlemeler oldukça yavaştır. Lojistik sektöründe kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılığında kullanılan yakıtlar çevre dostu olsalar bile enerji türüne bağlı olarak atıklar oluşturmaktadır.

Donanım Altyapısı

Donanım unsurları tedarik zinciri içerisinde yer alan araç-gereçler, hammaddelerin işlenmesi, ürün haline getirilmesi ve müşterilere ulaştırılması adımlarını içerir. Tüm bunların hepsi lojistik hareketlerin adımlarını oluşturmaktadır. Donanım altyapısı sektörün somut unsurlarıdır. Bu minvalde, karayolunda çekici, kamyon vs. gibi her türlü araç, denizyolunda her türlü gemi, liman, tersane vs., havayolunda altyapı sistemleri, demiryolunda raylı sistemler, vagonlar vs., boru hattı taşımacılığında özel alaşımlı boru, altyapı başlıca donanım sistemleridir.

Yazılım Altyapısı

Bilgisayar ve iletişim teknolojilerini kapsayan yazılım altyapısı özellikle e-lojistik alanlarında yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Dünyada gelişen internet teknolojileri ile 7/24 istenilen ürüne ulaşmak mümkün olmuştur. Lojistik sektörünün yazılım altyapılarını, iletişim teknolojilerini hızlandırması sektörün gelişimi için oldukça önemlidir. Hali hazırda taşımacılık sektöründe araç izlemede konum belirleme sistemleri, barkod, otomasyon ve mobil iletişim kullanılmaktadır (Erdal ve Demirkol, 2003:16-19) .

2.1.4. Lojistiğin Önemi

Lojistik, ürünlerin dünya genelinde 7 gün 24 saat dolaşımını sağlamak üzere planlama yapılmasıdır. Lojistik kavramı globalleşen dünya ve sınır tanımayan ekonomik düzen içerisinde önem kazanan bir gündem maddesi olmuştur. İşletmeler maliyetlerin azaltılmasına ve müşteri memnuniyetine odaklanarak lojistik çalışmalarını daha fazla önemsemişlerdir. Doğru bir lojistik planlama yapılmadan ulusal/uluslararası pazarda başarılı olmak söz konusu olmamaktadır. Lojistiğin ekonomiye olan katkısı, günümüzde yaşanan hızlı gelişmelerle artarak devam etmiştir. Tüketicilerin talepleri doğrultusunda yeni ürün ve hizmetler dünyanın birçok yerinde satışa sunulmuştur. Bu durum işletmeleri karmaşık bir yapıya yöneltmiştir. Ürünlerin tek bir yerde üretiminin yapıldığı sistem yerini, üretimin her

aşamasının farklı ülkelerde yapıldığı yeni bir sisteme bırakmıştır (Lambert ve Stock, 1998:6).

Lojistik biriminin, işletme içerisinde diğer tüm birimlerle dolaylı ve doğrudan ilişkisi bulunmaktadır. Lojistik departmanı üretim departmanı ile ilgili üretim planlaması, kontrolü, hammadde stokları; pazarlama departmanı ile müşteri hizmetleri, dağıtım merkezleri, envanter seviyeleri; finans departmanı ile stok tutma, mali işler, maliyetler gibi konuları içeren bir ilişki içerisinde. Bu yüzden, her departmanla koordineli ve bilgi akışının sağlandığı bir ortamda çalışılması işletmenin başarısı için gereklidir.

Globalleşen ekonomik faaliyetler içerisinde yaşanacak en ufak bir aksaklık firmaların imajını zedeleyebilecektir. Ürünlerin sadece taşınması değil, aynı zamanda depolanması, gümrüklenmesi, elleçlenmesi, ambalajlanması da talep edilmektedir. Dolayısıyla lojistik faaliyetlerin her adımının dikkatli ve özenli bir şekilde gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Lojistik faaliyetler ne kadar iyi yönetilirse, firmaların uluslararası pazarda rekabet gücü o kadar artacaktır. Rekabet gücünün artması aynı zamanda müşteri memnuniyeti ve düşük maliyetlerin de sağlandığı planlı bir lojistik yönetimi ile mümkündür. Ürün çeşitliliğinin artması, tüketici taleplerindeki değişim, haberleşme sistemlerinin gelişmesi, taşıma uzaklıklarının artması ve buna bağlı olarak taşıma maliyetlerinin artması lojistik konusunu daha da önemli hale getirmiştir.

Ürünlerin müşterilere istedikleri zamanda ve yerde tedarik edilmesini sağlamak lojistik faaliyetleri ile mümkündür. Bu süreç hammaddenin tedarikçiden alınıp, işletmeye getirilmesi, üretilen ürünün müşteriye taşınması döngüsünü içermektedir. Lojistik müşteri memnuniyetini, işletme performansını etkilemektedir. Müşteri memnuniyetsizliğinin %50'si başarısız lojistik faaliyetlerden kaynaklanmaktadır (Novich, 1990:53). İyi bir lojistik sistemi işletmeleri ulusal ve uluslararası ekonomide rekabet gücünü artırıcı bir etken sağlayacaktır. İşletmelerin varlık sebebi olan "kar etmek" aynı zamanda işletmelerin yönetim başarısını da karlılık oranı ile desteklenmektedir. Bu oranın yükselmesi yapılan satış miktarının artması ve üretim maliyetlerinin düşmesine bağlıdır. İşletmeler karlılıkla birlikte yaşanan değişimlere de uyum sağlamak zorundadırlar.

“Çağımızda her on yılda bir yaşanan değişim, kendinden önceki bütün tarih boyunca yaşanan değişimlerin birkaç katından daha fazladır. Yeni teknolojilerin bulunması, yeni aletler, yeni patentler, ekonomik ve siyasi

değişimler içinde yaşadığımız çağın akılları durduracak bir dönem olacağını ortaya koymaktadır. Değişim bir yandan yeniliklere hızlı uyum zorunluluğu yaratmaktadır.” (Yıldıztekin, 2004:20)

Yakın gelecekte işletmelerin rekabet gücü ürettikleri ürünlerde veya tüketilen ülkelerde değil, kullandıkları tedarik zincirleri arasında olacaktır (Christopher, 2006:144). Küreselleşen ekonomide ürünler birbirine çok yakın içeriklerle üretilmektedir. İşletmelerin fark yaratması ve rekabet gücünü artırması müşteriye ürünleri en hızlı ve doğru şekilde temini ile mümkündür. Bu yüzden lojistik faaliyetlerin doğru bir şekilde uygulanması büyük önem taşımaktadır.

Lojistik faaliyetlerin önem kazanma nedenleri şu şekilde sıralanabilir (Kobu, 2005:237) ;

- ✓ Ürün çeşitliliğinin hızla gelişen ve değişen tüketici isteklerini karşılama zorunluluğu,
- ✓ Büyük uluslar arası üretim ve satış firma sayısında artış,
- ✓ Bilgisayar kullanımının yaygınlaşması ve haberleşme sistemlerinin gelişmesi,
- ✓ Maliyet düşürmek için lojistik alanına yönelmesi,
- ✓ Taşıma uzaklıklarının ve maliyetlerinin artması,
- ✓ Çevreyi korumak için kullanılmış malzemelerin yeniden kullanılmak üzere işlenmesi.

2.1.5. Lojistik Prensipler

Lojistik hizmetlerin optimal bir şekilde yerine getirilmesi için faaliyetlerin bazı prensipler dahilinde yapılması gerekir. Lojistik prensipler, lojistik faaliyetlerin planlanması ve icrası için rehber olarak kullanılmalıdır (Keskin, 2009: 34).

Standartlık: Desteklenen sistemlerde kullanılan lojistik hizmetlerin standart olması önemlidir. Malzeme, hizmetlerde ve usullerde standartlık sağlanmalıdır. Lojistikle ilgili uygulamalarda uluslararası standartların kullanılması da önemlidir. Standartlık konusunda müşterek çalışabilme, kullanılabilme, yönetilebilme asgari hedefler olmalıdır.

Ekonomik Olma: İktisatta ifade edildiği gibi kaynaklar kıt, ihtiyaçlar sonsuzdur. Ekonomiklik prensibi, en az masrafla maliyet etkin bir şekilde lojistik desteğin sağlanmasıdır. Kaynaklar, ihtiyaçların tamamını karşılamak için yetersiz olduğundan kaynakların tahsis edilmesi ve önceliklerin belirlenmesinde ekonomi faktörü gerek maliyet gerekse zaman açısından dikkate alınmalıdır.

Yeterlilik: Yeterli desteğin sağlanması, lojistik operasyonlar için hayati öneme sahiptir. Lojistik kaynakların yeterlilik seviyesinde belli oranlar yakalanmalıdır. Yeterlilik prensibinde fazla stok tutmak yerine sürdürülebilirlik ve karşılanabilirlik esas alınmalıdır.

Elastikiyet: Lojistik teşkilat ve usullerin değişen durumlara, görevlere ve konseptlere uyum sağlayabilecek bir yapılanma içinde olması gerekmektedir.

Sadelik: Kompleks oluşumlar yerine hem planlamada hem de icrada lojistiğin tüm alanlarında sadelik esas alınmalıdır. Sadelik, etkinliği artırır. Sadeliğin sağlanması neticesinde kaynakların etkin kullanımı sağlanır.

İzlenebilirlik: Elektronik imkanlarla bilgi işlem teknoloji kullanımı ile tüm operasyonların miktar, durum, zaman ve yer itibarıyla en gerçekçi biçimde izlenebilmesi; sorunların önceden veya en erken seviyede çözülmesi adına gereklidir.

Koordinasyon: Lojistik desteğin etkinliğinin sağlanması, koordinasyon sağlanması şartına bağlıdır. Lojistik planlamacılar ile icracılar ve müşteriler arasında mutlaka koordinasyon sağlanmalıdır (Keskin, 2009: 34).

2.1.6. Lojistik Unsurlar

Lojistik unsurlar içinde buldukları sektöre, mevcut döneme göre değişiklikler gösterebilmektedir. Süreç içerisindeki gereksinimler değiştikçe lojistik unsurlarda zaman içinde değişmiştir. Ancak genel olarak kabul gören unsurlar aşağıdaki gibidir (Keskin, 2006).

- ✓ Proje yönetimini içeren araştırma, tasarım, geliştirme, üretim süreci gibi faaliyetleri
- ✓ Tedarik faaliyetleri
- ✓ Taşıma faaliyetleri
- ✓ Kalite güvencesinin sağlanması, kontrolünün temini, emniyet standartları, deneme testlerini içeren kalite faaliyetleri
- ✓ Kodlandırma faaliyetleri (dokümantasyon ve kodlandırma)
- ✓ Ambalajlama, yükleme, depolama, nakliye ve dağıtım, teslim ve teslim faaliyetlerini içeren son işlem faaliyetleri
- ✓ İşletme desteği faaliyetleri (sistem, malzeme, katalog, tedarik ve kontrat yönetimi)
- ✓ İşletme idame desteği faaliyetleri (bakım, onarım, yenileştirme faaliyetleri ve desteği)
- ✓ Sağlık yönetimi

- ✓ İnşaat-eylak faaliyetleri
- ✓ Çevresel faaliyetler (çevrenin korunması ve atıkların ekonomiye kazandırılması)
- ✓ Bilişim faaliyetleri (bilgisayar benzeri bilişim teknolojisi ürünleri veri tabanları)

Lojistik konusunu ele alırken alt bölümlerinin incelenmesi sürecin bütünlüğünü görebilmek için önem arz etmektedir. Tedarik, üretim, dağıtım ve tersine lojistik başlıkları altında incelenecek süreç sıralaması lojistik uygulamalarında da aynı sırada yer almaktadır.

2.1.6.1. Tedarik Lojistiği

Üretim için gerekli hammaddenin sağlanması, materyallerin tedarikçiden üreticiye ulaştırılması, depo ambar planlaması, ürün akışının sağlanması tedarik lojistiğini kapsamaktadır. Bu faaliyetler üretim öncesinde gerçekleştirilmektedir. Bu akışın doğru ve sorunsuz işlenmesi diğer süreçlerin de başarısını etkileyecek bir unsurdur. Üretim sürecinde uygun hammadde uygun bir fiyatla ve koşullarla üretim hattına dahil edilmelidir. Üretim öncesinde imalat konusunda çalışan işletmelerin lojistik faaliyetleri; hammadde, yarı mamul ve hazır parçaların üretim ortamına taşınması işlemlerinin takip edilmesidir (Çancı ve Erdal, 2003:22).

Üretim öncesinde lojistik operasyonlar iki aşamada gerçekleşmektedir. Bilgi akışının sağlanması ilk adım olarak nitelendirilmektedir. Hizmet sağlayıcının ne seçtiği ve stokların yönetimi bu operasyondadır. İkinci adım olan malın fiziki akışında ise, firma hizmet sağlayıcıdan sözkonusu mal için stok yönetimini gerçekleştirmesini, gerekli girdilerin istek üzerine temin edilmesini, özellikle ürünlerin depolanmasını veya doğrudan üretim zincirine dağıtım yapılmasını ve yahut bazı özel durumlarda ise üretim öncesi bir takım taleplerde bulunabilir.

2.1.6.2. Üretim Lojistiği

Üretim lojistiğinde amaç, doğru malzemenin, doğru yer ve zamanda, optimum şekilde ve en düşük maliyetle tedarik edilmesidir. Bu aşamada üretim için malzemelerin hazır bulunması önemlidir. Malzemelerin enformasyon akışını planlamak ve kontrol etmek işletmenin yapması gereken diğer önemli işlerdir. İşletmeler açısından imalat aşamasında müdahale daha kolay ve pratiktir. Bu konuyla ilgili yapılan ana üretim programları süreci kolaylaştırarak, müşterilerden gelecek şikayetleri de azaltacaktır.

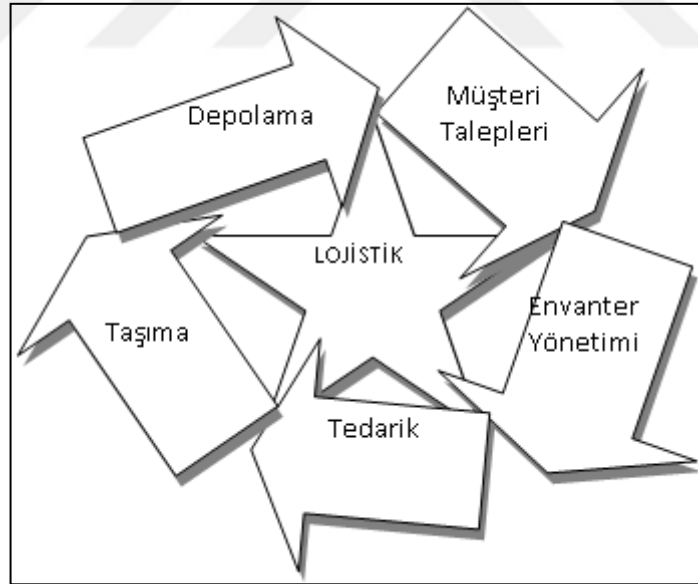
Üretim lojistiği, endüstriyel işletmelerde kullanılan mal ve ona ait bilgi akışlarının planlanması, yönetimi ve kontrolünü kapsamaktadır (Koban ve Keser, 2007:82). Lojistik faaliyet sonucunda elde edilen ürünün imalatının tamamlanıp tüketiciye ulaşıncaya kadarki süreci ifade etmektedir (Keskin, 2006:39).

2.1.6.3. Dağıtım Lojistiği

Üretim sürecinin tamamlandığı, üretilen malların dış pazarlara ve müşterilere ulaştırıldığı lojistik bölümdür. Bu süreç fiziki dağıtım kanallarını kapsayan ve malın müşteriye ulaşmasını sağlayacak faaliyetleri içeren iş akışıdır (Koban ve Keser, 2007:83). Fiziksel dağıtım hizmetlerinin yer aldığı bu bölümde müşteriyle iletişim yoğun bir şekilde olmaktadır. Stok yönetimi ve malın müşteriye ulaşmasını içeren bilgilendirme faaliyetleri, akışın kontrol altında olmasını sağlar.

2.1.7. Lojistik Temel Faaliyetleri

Lojistik süreci faaliyetler bütünüdür. Her bir faaliyetin doğru ve eksiksiz yapılması sürecin yönetimi ve sağlıklı işleyişi için önemlidir. Birbiriyle ilgili olan faaliyetler bir zincir niteliğindedir. Bu yüzden bir faaliyette yaşanacak aksaklık veya sıkıntı bir sonraki süreci olumsuz etkileyebilecektir. Aşağıda verilen şekilde Frazelle (2002) birbirine bağlı lojistik aktiviteleri beş ana başlık altında toplamıştır:



Şekil 2. 2 Birbirine bağımlı lojistik faaliyetleri (Frazelle, 2002:12)

Lojistik, doğasında tahminleme, planlama, örgütleme, organizasyon, koordinasyon ve kontrol unsurlarını taşımaktadır. Lojistik, bir ürün veya hizmetin üretilmesi ve dağıtılmasıyla ilgili olarak tüm faaliyetleri sevk ve idare eder. Lojistikte amaç; firmanın varlığını sürdürebilmesi için organizasyonu kalite, fiyat, zaman ve

hizmet gibi hayati pazar değişkenlerine karşı dayanıklı hale getirmektir (Çancı ve Erdal, 2009).

Planlama, uygulama ve sürecin kontrol edildiği, lojistik konusunda faaliyet niteliğindeki 7 ana başlıkla ilgili ayrıntılar aşağıda açıklanmıştır.

2.1.7.1. Talep Yönetimi

Müşterilerin talepleri doğrultusunda doğru ürünlerin, doğru zamanda, istenilen kalitede ve istenilen yerde temin edilmesi talep yönetimi ile karşılanmaktadır. Bilgi teknolojilerinin en yoğun kullanıldığı alan talep yönetimidir. Bu bilgiye bağlı olarak tahminin maksimum düzeyde doğru yapılmasını sağlamaktadır.

Meydana gelecek hataların minimize edilebilmesi doğru bir pazar araştırması ve güncel bir veri tabanının kullanılmasına bağlıdır. Satış tahminleri talep için girdi niteliğinde veri sağlamaktadır. Etkili bir stok yönetimi için stok ihtiyaçları konusunda doğru bir tahmin yapılması gerekmektedir. Lojistik bölümünde çalışan personeller müşteriden gelecek talep tahminlerine göre satış tahminleri yapmaktadırlar.

2.1.7.2. Müşteri İlişkileri Yönetimi

Lojistik faaliyetlerin fonksiyonu satıcı ile müşteri arasındaki koordinasyonun sağlanmasıdır. İşletmelerin lojistik faaliyetleri müşterilerin eline doğru zamanda, doğru ürünlerin ulaşmasını gerçekleştirme işlemlerinin bütünüdür. Müşteri ilişkileri yönetimi işletmelerin başarısı ve sektörde belirli bir yer edinmeleri için kritik önem taşımaktadır. Sınırların kalktığı ve iletişimin hızlandığı globalleşen dünyada, pazar rekabetinin arttığı, ürünlerin pazarda dolaşım sürelerinin kısaldığı görülmektedir. Bu noktada müşteriye ulaşmak ve memnuniyetini sağlayacak şekilde yönlendirme yapmak büyük önem arz etmektedir.

Servis desteği, yerleşim, geri dönen malların değerlendirilmesi, mal kurtarma ve müşteri şikayet ve taleplerinin değerlendirilmesi lojistik iş akışında destek hizmetler arasında yer almaktadır (Çakırlar, 2009:21).

2.1.7.3. Sipariş Yönetimi

Sipariş yönetimi sipariş işleme, işletmede alıcılardan gelen siparişlerin içeride ve dışarıda akışını düzenlenmesi, gerekli işlemlerin yapılması, taleplerin uygun olarak paketlenmesi, taşıma araçlarına yüklenmesi ve transfer edilmesidir. Siparişler müşteriye teslim edilene kadar işletme yetkilileri tarafından kontrol edilmelidir. Sipariş sürecinde en uzun zaman dilimini taşıma almaktadır ve bu

sürecin etkin kullanılması için çalışmalar yapılması gerekmektedir (Claycomb vd, 2009).

Tedarik zincirinde yer alan faaliyetler dizisi ürünün sipariş edilmesinden başlayarak, müşteriye teslim edilmesi ile son bulur. Bu faaliyetler arasındaki zamanın kısa ve etkin bir şekilde yerine getirilmesi, lojistik faaliyetin kalitesini direkt etkilemektedir. Lojistik faaliyetlerde doğru bilginin aktarılması sipariş işleme açısından büyük önem taşımaktadır. İnternet üzerinden alınan siparişler daha az maliyetle ve etkin bir şekilde yürütülmektedir. Bunun için, bu departmanda çalışanların eğitimi ve akışa hakim olması gerekmektedir.

2.1.7.4. Tedarik/Satın Alma

Satın alma faaliyeti, gelen talepleri karşılayabilmek ve üretimin devamlılığını sağlayabilmek için tedarikçilerden hammadde ve yarı mamullerin temin edilmesini kapsamaktadır. İşletmeler müşterilerden aldıkları siparişleri tedarikçilerden temin etmek üzere planlama yaparlar. Planlama yapılırken stoklar, maliyetler, nakliye vs. konuları satın almayı etkileyen unsurlardır. Lojistik faaliyetler satın alma kararlarını etkilemektedir.

İşletmelerde yer alan satınalma departmanlarının görevleri şu şekildedir (Erdal, 2006: 112):

- ✓ Stratejik satın alma faaliyeti içerisinde bölümler arası koordinasyon sağlanması,
- ✓ Satın alma veritabanının hazırlanması ve güncelleştirilmesi,
- ✓ E-ticaretin kullanımı ve internet tabanlı satın alma prosedurlerinin oluşturulması
- ✓ Problemler konusunda profesyonel yaklaşımın oluşturulması,
- ✓ Tedarikçi kalitesi, verimlilik ve optimizasyon kaynak stratejisinin belirlenmesi,
- ✓ Tedarikçilerin performansının değerlendirilmesi,
- ✓ Hizmet sürekliliği ve maksimum maliyet etkinliğinin gerçekleştirilebilmesi,
- ✓ Sözleşme yönetimi ve satın almanın hukuki yönleri ve konusunda uzmanlarla birlikte hareket edilmesi,
- ✓ Satın alma personelinin güncel eğitimlerle desteklenmesi.

2.1.7.5. Paketleme/Ambalajlama

Üretim sürecini tamamlayan ürün bir sonraki aşamada lojistik faaliyetler içerisinde yer alan ambalajlama aşamasına geçer. Burada temel amaç ürünü dış

etkenlerden korunması, ürünle ilgili teknik bilgilere yer verilmesi ve teslimatla ilgili sürecin kolaylaştırılmasıdır. Pazarlama ve lojistik fonksiyonlarının tamamlayıcısı ambalajlama veya diğer adıyla paketlemedir. Pazarlama içerisinde ambalaj ise ürünün tanıtımı ve reklamının yapılmasıdır. Lojistik açısından ambalaj ürünün hasarsız ve doğru bir şekilde teslimatını kolaylaştıran bir unsurdur (Küçüksolak, 2006: 20).

Ambalaj, ürünün imalatçıdan tüketiciye kadar uzanan dağıtım kanalları içerisinde bilgi teknolojilerini kullanarak güvenli ulaşımı sağlayan koruyucu araçların tümüdür (Karahana ve Canitez, 2005:172). Ambalajlama faaliyetinde bilgi teknolojilerinin kullanılması özellikle barkod sisteminin yer alması sürecin sağlıklı işleyişi açısından oldukça önem arz etmektedir. Barkod sistemi ile ürünlerle ilgili teknik bilgilere kolayca ulaşılmaktadır.

Yurt dışı pazarlar için farklı etiketlemenin kullanılması gereklidir. Ortak bir dilin kullanılacağı etiketleme sisteminde semboller, ürünlerin nasıl taşınacağı ve depo ile ilgili bilgiler yer almalıdır. Bunun yapılmaması durumunda ürünün değer kaybetmesi ve maliyetlerinin artması söz konusu olacaktır (İTO, 2006: 22).

2.1.7.6. Elleçleme

4458 sayılı Gümrük Kanunu'nda elleçleme kavramı, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade etmektedir.

Kapalı alanlarda veya kısa mesafeli malzeme hareketlerinden kaynaklanan faaliyetlerin tanımı Türkçe'de "elleçleme"dir. Depolardaki ve antropolardaki eşyaların niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, lokasyonlarının değiştirilmesi, kaplardan aktarım yapılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemlerini kapsayan faaliyetler bütündür. Bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde insan ağırlıklı bir çalışma şekli söz konusu olsa da, forkliftler ve vinçler gibi temel elleçleme araçlarından da istifade edilir (Gülen, 2011:35).

Elleçme faaliyetinin içerisinde ürünlerin istiflenmesi, paketlenmesi, yerleştirmesini içeren depo operasyonları yer almaktadır.

2.1.7.7. Depo Yönetimi

Depo hammadde, yarı mamül ve mamüllerin tutulduğu sabit bir yer iken, depolama ise hammadde, yarı mamül ve mamülleri stoklayan ve takibini yapan lojistik faaliyettir.

Lojistik faaliyet zincirinde depolama faaliyetleri, taşıma ve ambalajlama faaliyetleri ile bütünleştirildiğinde mal hareketleri daha akıcı bir şekilde gerçekleşmektedir. Depolama faaliyetleri, lojistiğin üretim öncesi, üretim ve üretim sonrası dağıtım evrelerinin her birinde hayati önem taşıyan faaliyetlerdir (Meriç, 2005: 28). Depo yönetimi fiyat dalgalanmalarından yararlanmak, arz ve talebi karşılamak, zaman kısıtı engelini ortadan kaldırmak açısından önemlidir.

2.1.8. Lojistik Bileşenler

Lojistik bileşenlerinin ana başlıklarını Dağıtım Kaynakları Planlaması ve Fiziksel Dağıtım olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür. Müşteri yönetimi, üretim, taşıma, dağıtım, depolama, gümrükleme, sigorta lojistiğin temel unsurları arasında yer almaktadır.

Dağıtım kaynakları planlaması, üretilen ürünlerin dağıtım merkezlerinde kararlı taleplerin oluşturulduğu, geriye doğru talebe ilişkin bilgi akışının sağlandığı, üretim ve materyal sistemdeki girdileri temsil eden bir sistemdir (Lamert ve Stock, 2001:303). Bu planlama tedarik-üretim-tüketim zincirinde yer alan ve gerekli olan kaynakların doğrudan ve güvenilir bir şekilde taşınmasını amaçlar. İşletmeler lojistik yönetimi içerisinde dağıtım, taşıma ve ulaştırma işlemleri için etkili bir planlama yapmak durumundadır.

Dağıtım kaynakları planlaması, işletmede birçok dağıtım aşaması ve dağıtım özelliklerine ilişkin planlama yoludur ve müşteri talepleri doğrultusunda planlama yapılmaktadır. Depolama ve dağıtım planlarında yöneticinin koordinasyon sorumluluklarından oluşan dağıtım kaynakları planlamasında zaman, müşteri özellikleri ve siparişlerinin, işletmeden müşteriye ulaştırılmasındaki süreyi yansıtmaktadır (Bowerbox, 2002:314).

Dağıtım kaynaklarının planlanması ürünün müşteriye sunulmasına kadar geçen süreyi de kapsayacak şekilde birçok fonksiyonu barındırmaktadır. Bunlar pazar tahmini, stok durumu, müşteri siparişleri ve müşteri tatminidir. İlk adım olan pazar tahmini temel ögedir. Müşteri taleplerini karşılamak adına stok durumunun belirlenmesi önem arz etmektedir. Müşteri siparişlerinin güvenilir bir şekilde teslim

edilmesi işletmelerin etkin bir planlama sistemi kurmasına bağlıdır. Etkin bir planlama sistemi ile müşterilerin işletmeye sadık kalması sağlanır.

Fiziksel dağıtım; çeşitli faaliyetlerle ürünlerin hazır duruma getirildikleri noktalardan alıcılar veya tüketicilere, işletmenin hedef aldığı pazarlara, işletmenin sahip olduğu amaç ve politikalara uygun bir biçimde ulaştırılmasını sağlayan; taşıma, depolama ve bilgi işleme faaliyetlerinden oluşan bir sistemdir (Kaya, 1976:9).

Müşteri memnuniyeti için iyi bir stok yönetiminin kurulması hem müşterilerin ihtiyaçlarını hem de isteklerini karşılamak açısından satışları arttıran bir faktördür. Özellikle teknolojiye meydana gelen hızlı değişimler, dağıtım araçlarının gelişmesi, pazarlama ağlarının gelişmesi, müşteri odaklı üretim, bilginin önemli hale gelmesi fiziksel dağıtımı önemli kılan unsurlar arasında yer almaktadır.

2.2. LOJİSTİK YÖNETİMİ

Lojistik yönetimi başlığı altında taşımacılık modları, iç ve dış kaynak kullanımı, tedarik zincir yönetimi ve sorunları, sektörde yaşanan son eğilimler lojistik sektörü açısından ele alınacaktır. Son bölümde lojistik yapılanma modellerinden lojistik üs, merkez, köy ve uluslararası lojistik merkezler irdelenecektir.

2.2.1. Taşımacılık Modları

Lojistik sektörü için taşımacılık modları oldukça önemlidir. Taşımacılık modları arasında en yaygın kullanılan karayolu taşımacılığıdır. Limanların bulunduğu kentlerde deniz taşımacılığı da karayolu ve demiryolu taşımacılığına entegre bir şekilde kullanılmaktadır.

2.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Dünyada en yaygın kullanımı olan karayolu taşımacılığı, yük türünde çeşitlilik, elleçleme işleminde kolaylık, kapıdan kapıya teslim imkanını olması gibi avantajlar sağlamaktadır. Ancak aynı zamanda karayolu taşımacılığı çevre kirliliği, yakıt israfı ve uzun mesafelerde zaman kaybı yarattığı için dezavantajlı bir durum da yaratabilmektedir (Yılmaz, 2009: 29).

Her türlü araziye uygulanabilen karayolu ulaştırması, kademeli olarak da gerçekleştirilebilmektedir. Bu sebepten ulaşım ağı konusunda sıkıntı yaşanmamaktadır. Engebeli ve ulaşılması zor yerlere özellikle diğer taşıma yöntemlerinin yetmediği yerlere ulaşabilme özelliğine sahiptir. Taşıma kapasitesinin belirli bir kotada olması, işletmelere avantaj sağlamaktadır. Küçük miktarda mal

gönderme imkanına sahip olan işletmeler, böylelikle yükleme süresini de kısaltmaktadırlar.

Karayolu taşımacılığının sağladığı avantajları aşağıda verildiği gibidir (Uygun ve Dölek, 2011: 35) :

- Denizyoluna kıyasla nakliye sürelerindeki kısalık, süre azlığı,
- Diğer nakliye türlerine göre daha esnek bir çalışma sisteminin yürütülebilmesi imkanı,
- Nakliyeye konu olan eşyaların fiziki özelliklerine göre farklı yükleme miktarları ve tonajların ayarlanabilmesine olanak sağlanması,
- Parsiyel yüklerdeki taşıma kolaylığı,
- Maliyet faktörü,
- Adrese teslim yüklemelerde sağlanan kolaylıklar,
- Çok fazla, hatta neredeyse hiç aktarma olmadan ülke içindeki her noktaya ulaşım imkanının mümkün olması,
- Denizyolu ve havayoluna göre nispeten hava koşullarından daha az etkilenen bir taşıma türü olması,
- Bazı ülke ve bölgelerde geniş bir nakliye ağına sahip olması.

Karayolu taşımacılığının dezavantajları ise (Uygun ve Dölek, 2011:36) ,

- Parsiyel yüklerde her noktaya her zaman için sevkiyatı hızlı yapabilmenin mümkün olamaması,
- Küçük tonajlı mallarda maliyet-zaman dengesinde yaşanan sıkıntılar,
- Ülkelerin gümrük mevzuatlarından kaynaklı sınır geçişlerinde yaşanan zorluklar ve bunlara bağlı olarak gündeme gelen gecikmeler,
- Bazı ülkelerin karayolu altyapısının yetersizliğine bağlı olarak gündeme gelen sorunlar,
- Ülkelerin karayolu taşımasına getirmiş olduğu sınırlamalar ve uyguladığı kotalar nedeniyle her zaman her noktaya ulaşımın mümkün olamaması,
- Yüksek tonajlı malların taşınmasında yaşanan sorunlar, hatta imkânsızlıklar,
- Nihai varış ülkesine ulaşım için geçilecek transit ülkelerde yaşanan sorunlar, güzergâhtan kaynaklı sıkıntılar,
- Diğer nakliye türlerine kıyasla nispeten daha az sistematik olması, şoför vb. hizmet sağlayıcılardan kaynaklı keyfi uygulamalar.

2.2.1.2. Havayolu Taşımacılığı

En yüksek maliyetlere sahip olan havayolu taşımacılığı, sağladığı hız avantajıyla uluslararası taşımacılıkta en çok kullanılan taşıma şeklidir. Ayrıca yükleme ve boşaltma işlemlerinin sıklıkla yapılabilmesi, depolama maliyetlerinin nispeten daha uygun olması sebebiyle de yaygındır. Maliyetlerle kıyaslandığında, teslimat hızının öncelikli olduğu durumlarda önem kazanmaktadır (Water, 2003). Özellikle belirli koşullar altında geniş ulaşım ağına güvenle ulaşım sağlayan bir yoldur. Sınırların neredeyse kalktığı dünya ekonomisi içerisinde malların dolaşımını sağlayan en yaygın yöntemdir. Dış ticarete sermaye yapılarının farklılaşması, havayolu ve kargo taşımacılığının uluslararası taşımada önemli bir paya sahip olmasını sağlamıştır (Koban ve Keser, 2007). Havayolu taşımacılığı diğer taşıma şekilleri ile karşılaştırıldığında en hızlı ulaşım şeklidir.

Havayolu transferi ile eşya transferi yapılmasını isteyen birçok gönderici, süreçlerin karmaşıklığı ve kâğıt işlerinin fazlalığı sebebiyle hava yolları ile doğrudan bağlantı kurma yerine alanında uzman bir işletme ile ilişkiye geçmeyi tercih etmektedir. Havayolu eşya taşımacılığında daha çok hacmi ve ağırlığı nispeten düşük fakat değeri yüksek olan eşyalar taşınmaktadır (www.utikad.org).

Dünya'daki en önemli hava koridorları Avrupa, Asya ve Amerika'da yer almaktadır. Avustralya'da çeşitli koridorlarla bu kıtalara bağlanmaktadır.

2.2.1.3. Denizyolu Taşımacılığı

Hava şartlarından çok etkilenmeden ve düşük maliyetlerle yapılan bir taşıma türüdür. En büyük dezavantajı hızının çok yavaş olması ve kapasitenin liman kapasitesi ile sınırlı olmasıdır. Kimyevi maddeleri, muhtelif yağlar, madenler, çimento, kereste, canlı hayvan, metaller gibi büyük hacimli ve düşük değerli ürünlerin taşınmasında kullanılır. Bu yüzden deniz taşımacılığı düşük maliyetle büyük hacimli taşımalar için en elverişli ulaştırma sektörüdür. Binlerce ton yükün az miktarda yakıtla taşınması, yol bakım masraflarının olmaması, uzak mesafelere güvenli taşımının yapılabilmesi, istenildiği takdirde güzergahta değişiklik yapabilme olanağı gibi sebepler deniz taşımacılığında maliyeti düşüren faktörlerdir.

Taşıma maliyetleri kıyaslandığında denizyolları, demiryollarına göre 3,5 kat, karayollarına göre 7 kat, havayollarına göre 22 kat daha ucuzdur (Narin, 2009: 69). Ancak limanlarla yapılabilen deniz taşımacılığı, karayolu, demiryolu ve havayolu ile ulaşım alternatiflerini devamlılığı açısından zorunlu kılmaktadır.

Limanların şekillenmesi, dünyadaki yüklerin konteynerlerle taşınmasına paralel olarak gerçekleşmiştir. Doğu ve batı arasında taşımacılıkta en büyük pazarı Asya-Amerika arası oluşturmaktadır. Konteyner taşımacılığı ile birlikte dünyada Trans-Pasifik hattı (Asya-ABD), Trans-Atlantik hattı (Avrupa-ABD) ve Asya-Avrupa olmak üzere üç ana koridor deniz hattı ortaya çıkmıştır. Avrupa'da Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Marsilya, Barselona, Valencia, Asya'da Dubai, Hong Kong, Şangay, Singapur, Pusan, Amerika'da ise Los Angeles dünyadaki en önemli limanlardır. Avrupa'da liman açısından en önemli ülke Hollanda'dır ve 12 limanı bulunmaktadır. Belçika'da yer alan Antwerp limanı yüksek işçi verimliliği ile taşımacılık sektöründe önemli bir yere sahiptir. İspanya'da yer alan Barselona limanı Akdeniz'de en büyük konteyner elleçleme limanlarından birisidir. Asya'da ise Singapur, Hong Kong, Şangay, Pusan ve Dubai limanları ön plana çıkmaktadır. Singapur limanı hem en işlek liman olması özelliğiyle hem de bilişim teknolojilerini kullanarak sağladığı verimlilikle Asya için oldukça önemli bir lokasyona sahiptir (GTO, 2015: 30).

2.2.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Ağır yüklerin taşınabilmesi, uzun mesafeli taşımacılıkta maliyet avantajı sağlanması, daha az kaza riski olması ve çevre kirliliğine neden olmaması sebebiyle demiryolu taşımacılığı avantajlıdır. Ağır ve hacimli yüklerin çok yüksek olmayan maliyetlerle transfer edilmesini sağlar. Aynı zamanda çevre dostu olan bu taşımacılık şekli, maliyetlerde de ciddi avantaj sağlamaktadır. Belirli güzergahların kullanılması, kapıdan kapıya taşımacılığın yapılmaması, elleçleme maliyetinin yüksek olması gibi dezavantajlara da sahiptir. Küresel ticaretin yaygınlaşmasıyla yapısal ve teknik değişim kaçınılmaz hale gelmiştir. Uluslararası demiryolu hatlarında yeniden yapılanma çalışmaları küresel ticareti destekleyecek şekilde hız kazanmıştır.

Türkiye'de karayolu ile yük taşıma oranı %90'ın üzerinde olmasına rağmen demiryolu yük taşımacılığı %5 oranındadır. Bunun yanı sıra demiryolu ile yük taşımacılığı son 50 yılda %60 oranında azalmıştır (Keskin, 2012:177).

Demiryolu taşımacılığının avantajları (Uygun ve Dölek, 2011:39),

- Taşıma maliyetlerinin düşük olması,
- Hacimli, büyük tonajlı, ağır yükler için ideal bir taşıma türü olması,
- Güvenli olması,
- Karayolundaki gecikmeler ve aksamalarla karşılaşılması,

- Karayoluna kıyasla gümrük geçiş işlemlerinin daha hızlı ve kolay olması. Demiryolu taşımacılığının dezavantajları (Uygun ve Dölek, 2011: 39),
- Demiryolu ağının yetersizliği ve her bölgeye ulaşımın imkan dahilinde olmaması,
- Kapıdan kapıya taşımalarda yaşanan zorluklar ve ek maliyetler,
- Demiryolu ağlarının çoğunlukla devlete bağlı kurumlarca yönetilmesinden kaynaklı yaşanan bürokratik sıkıntılar, idareden kaynaklı gecikmeler,
- Demiryolu altyapısının yetersizliğine bağlı yaşanan zorluklar,
- Taşıman yüklerin niteliklerine göre her zaman istenilen özellikte vagon ve yükleme araçlarının bulunamaması olarak sıralanabilir.

2.2.1.5. Depolama

Depolama ürünün daha sonra pazarlanmak üzere kalitesini koruyacak koşullarda bekletilmesi işlemine denir. Dağıtım merkezleri olarak da anılan depolama, kullanıma hazır ürünlerin tüketiciler için stoklandığı yerdir. Depolar, hammadde, yarı ve tam mamullerin bulundurulduğu, üretimle tüketim merkezleri arasındaki dağıtım zincirleri arasında ve işletme içerisindeki yerlerdir (Koban ve Keser, 2007). Depolama ise belirli bir yerden gelen mamullerin teslim alınması, elleçlenmesi ve belirli bir süre tutulduktan sonra nihai kullanıcılara teslim edilmesidir. Ticaretin ve taşımacılığın küreselleşmesi ile depolama sektörü dünyada hızla gelişme göstermiştir. Şehirlerden uzak yerlerde depolama tesislerinin yapılması ihtiyacı demiryolu, liman ilişkili lojistik köy ağlarının kurulmasını sağlamıştır. Böylelikle depo yatırım maliyetleri azalarak, ürün satış bedelleri minimize edilmiştir (GTO, 2015: 31)

Antrepo mal ve eşyaların miktar, kalite ve özelliklerinin incelenip kıymet tespitinin yapıldığı ve uygun şartlarda korunmalarının gerçekleştirildiği, gümrüklü sahalarda kurulan ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile gümrük yönetmeliğinin ilgili maddelerinde belirtilen özellikleri taşıyan yerlerdir (Çancı ve Erdal, 2009). Antrepolar ithal edilen ürünlerin gümrük işlemleri yapılmadan, gümrük vergisini resmi izin süreleri içinde KDV'sini ödemedi bekletilebilen devlet denetimindeki kapalı ve açık alanlardır. Deniz, demir veya karayolu ile gelmiş ithal ürünler, ithalat işlemleri yapılmayacaksa antrepolara boşaltılarak, kayıt altına alınır. İthalat işlemlerinin gerçekleştirilmesi ile ürünler antrepolardan alınarak, milli depolara

aktarılır. Gümrük Mevzuatının 357. Maddesinde antrepo tipleri şu şekilde sınıflandırılmıştır:

- A Tipi Antrepo; işleticisinin, stok kayıtlarını tuttuğu ve antrepoya konulan eşyada her hangi bir noksanlık olması halinde gümrük vergilerini ödemekten sorumlu olduğu genel antrepo tipidir.
- B Tipi Antrepo; antrepoya konulan eşyadan, Gümrük Kanununun 97. maddesinin birinci fıkrasında belirtilen kullanıcının sorumlu olduğu, antrepo beyannamesini kullanıcının verdiği genel antrepo tipidir. Antrepo işleticisinin sorumluluğu sınırlıdır. Antrepo işleticisi sadece antrepoyu kiralar. Antrepo stok kayıtları tutulmadığından, beyanname ve belgeler gümrük kontrolüne esas teşkil eder.
- C Tipi Antrepo; işleticisi ve kullanıcısı aynı kişi olan ve antrepoya alınan eşyadan bu kişinin sorumlu olduğu özel antrepo tipidir.
- D Tipi Antrepo; işleticisi ve kullanıcının aynı kişi olduğu, Gümrük Kanununun 104. maddesinin 3. fıkrasının uygulandığı özel antrepo tipidir. Eşyanın antrepoya alındığı tarihteki kıymet, miktarı dikkate alınarak vergiler hesaplandığından, buralara konulan eşya, basitleştirilmiş usul ile serbest dolaşıma sokulabilir.
- E Tipi Antrepo; işleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu, Gümrük Kanununun 93. maddesinin 4. fıkrası uyarınca, izin hak sahibinin depolama yerinin antrepo addedildiği veya depolama yeri olmazsa dahi eşyaya antrepo rejimi hükümlerini uygulandığı özel antrepo tipidir.
- F Tipi Antrepo, gümrük idarelerince işletilen genel antrepo tipidir.

Stokların saklanması ve korunması için yeterli büyüklük ve nitelikte yerin sağlanması, lojistik ve stok kontrolünde önemli unsurlar arasında yer almaktadır. İstenilen parçanın depoda derhal bulunmasından ziyade kolaylıkla taşınabilmesi önemlidir. Diğer önemli unsurlar kodlama, depo hacimlerinin kısımlara ayrılması ve koordinatlarına göre belirlenmesi, sık kullanılan parçaların taşıma mesafelerini kısa tutacak şekilde yerleşimler, depo bina yapısı, zemin kalitesi, araçların kolay hareket edebilmesi, yangın, güvenlik, basit fakat etkili kayıt sistemler olarak sıralanabilir. Depolama ile taşıma ve envanter kontrolü birbirine yakın lojistik unsurlardır. Taşıma şekli ve kullanılan araç sayısı, envanterdeki mal mevcudu hakkında bilgi vermektedir. envanter seviyesi yüksek tutulması ve büyük ölçekli depolar

kullanılması yavaş bir taşıma şeklinin tercih edilmesi halinde gereklidir. Hızlı bir taşıma şekli depo sayısının az ve küçük ölçekli olmasına bağlıdır (Çakırlar, 2009:24).

2.2.1.6. Gümrükleme

Uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin ayrılmaz parçalarından biri gümrük hizmetleridir. Müşterilerine dünyanın herhangi iki noktası arasında en hızlı, en güvenilir, en makul maliyette kapıdan kapıya çözümler üretmeyi görev üstlenen yük komisyoncusu (freight forwarder) mesleğinin çözümlerinden biri de taşımaya konu eşya ile ilgili gümrük hizmetlerinin yerine getirilmesini sağlamaktır. Dünyada freight forwarder ve lojistik hizmetleri gümrük işlemlerini de müşterisi adına bizzat yerine getirebiliyorken, Türkiye’de bu hizmetin ifası kanunen ortaklarının tümü A karneli Gümrük Müşavirleri tarafından yapılabilmektedir (www.utikad.org). Her ülkenin kendine has gümrük mevzuatı bulunmaktadır. İhracat ve ithalat işlemlerinde mevzuata uygun hareket etmek işlerin doğru yapılması için çok önemlidir.

2.2.1.7. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık malların en uygun şekilde kara-hava-deniz yoluyla, birbirine entegre ve organize şekilde, gümrükleme, elleçleme faaliyetlerini kapsayacak şekilde taşınmasıdır. Taşıma sistemlerinde dengeli bir dağılım sağlanması, karayolu taşımacılığının daha güvenilir ve düşük maliyetle olması için karayolu-demiryolu, karayolu-denizyolu ve denizyolu-demiryolu kombine taşımacılığı geliştirilmelidir (Çakırlar, 2009: 33). Tüm ulaştırma modlarının ve her ulaşım modu türünün kendine özgü avantajlarının, birleştirme faaliyetlerinin bütünlük olarak değerlendirilmesi gereklidir. Burada önemli olan ulaştırma türlerinin birbirini destekleyecek nitelikte dizayn edilmesidir. Ulaştırma altyapısı ve yönetimi depolama, stok yönetimi, sipariş hazırlama gibi faaliyetlerle birlikte düşünülmelidir.

Kombine taşımacılık yönetimi ile işletmeler taşımacılık faaliyetlerini lojistik firmalarına devrederek malların zamanında teslim edilmesini sağlayarak, işletmenin temel faaliyetlerine odaklanabilmektedirler (Çancı ve Erdal, 2009).

Kombine taşımacılığın üstün yönleri (MEB, 2009:4) :

- ✓ Coğrafi nedenlerden dolayı aktarmalı taşımacılığın zaman kayıplarını en aza indirmesi,
- ✓ Karayolu taşımacılığının, ekonomik mesafe dışında bulunan teslimlerde daha rasyonel bir sevkiyat tarzı olmasının getirdiği üstünlükten yararlanması,

- ✓ Gelişmiş taşıma tekniği (Parça yüklerin konteyner veya başka taşıma kapları ile birleştirilmesi ile seri sevkiyat ve teslimat imkânı),
- ✓ Taşıma sistemi içinde bulunan unsurların birbirleri ile uyumlu olmasının getirdiği optimizasyon,
- ✓ Özel yükleme araç ve gereçleri kullanılmasıyla taşıma araçlarının taşıma sürelerinde rasyonalizasyon sağlanması.

2.2.2. Lojistik Uygulamaları

İşletmeler açısından lojistik uygulamalar iç kaynak ve dış kaynak kullanımı olarak ikiye ayrılmaktadır. İşletmelerin yapısına ve ölçeğine göre iç kaynak,dış kaynak veya her ikisi de kullanılabilir.

2.2.2.1. İç Kaynak Kullanımı

İç kaynak kullanımı işletmenin kendi kaynakları ile faaliyetlerini sürdürmesi olarak tanımlanabilir. Yani dış kaynak kullanımının tam tersi bir işleyişi bulunmaktadır. İç kaynak kullanımındaki avantajların başında, problem çıkması halinde çok hızlı bir şekilde çözüm üretilerek uygulamaya geçilebilme imkanı sağlamasıdır. İşletmelerde iç kaynak kullanımının en önemli sebebi, lojistik fonksiyonların artan önemidir (Derinalp, 2007: 16). Firmalar iç kaynak kullanırken, lojistik hizmet sağlayıcılarla iletişim kopukluğu yaşanması halinde hızlıca çözebileceklerini düşünmektedirler. İç kaynak kullanımını bir örnekle şu şekilde açıklayabiliriz. Toshiba dizüstü bilgisayarı olan bir müşteri, bilgisayarı bozulduğunda tamir edilmesi için Toshiba'yı aramaktadır. Toshiba bu durumda müşteriye dizüstü bilgisayarı bir Toshiba merkezine gönderilmek üzere UPS (United Parcel Services) mağazasına bırakmasını istemektedir. Tamir edildikten sonra da müşteriye tekrar geri gönderileceğini söylemektedir. Ancak, burada Toshiba'nın müşteriye söylemediği bir şey vardır. UPS sadece Toshiba dizüstü bilgisayarı alıp ulaştırma işlemini yapmamaktadır. UPS bilgisayarı kendisi tamir etmektedir. Üstelik bunu yalnızca bir gün içinde gerçekleştirmektedir. Aynı şekilde Avrupa ve Latin Amerika'da bozulan HP (Hewlett-Packard) yazıcılar da UPS tarafından tamir edilmektedir. Fakat bu da UPS'in bugün yaptığı işlerden sadece küçük bir parçasıdır (Şağban, 2011: 22)

2.2.2.1.1. Sorunlar

İç kaynaklı kullanım sonucunda yaşanabilecek sorunlar kurumsallaşamama, bilgi teknolojilerinin kullanımının yaygınlaşamaması, yöneticilerin bilgi ve tecrübe

eksikliği, kalifiye eleman eksikliği olarak sıralanabilir. Türkiye'de işletmelerin büyük bir oranı küçük ve orta ölçeğe sahip aile işletmeleridir. Kurumsallaşmanın olmayışı bu şirketlerin ikinci kuşaktan sonra faaliyet göstermemelerine neden olmaktadır. Kurumsallaşmak bir şirketin geleceğe güvenle bakması için şarttır. Çekirdekten yetişme işadamları aile şirketlerinde yönetim, organizasyon, yetki devri, kurumsallaşma, ikinci kuşağın yetiştirilmesi gibi konularda yetersiz kalmaktadır. Aile şirketlerinde kurumsallaşma, yetki devri, yönetim organizasyonu, sorumluluk gibi iç kaynaklı sorunlar yaşanmaktadır. Kurumsallaşmayı aile birliğini koruyarak sağlamak gerekmektedir. Kurumsallaşmak ulusal ve uluslararası pazarda sürekli başarı için zorunluluk demektir. Kurumsallaşmanın göstergesi işletme anayasasının varlığı ve uygulanması, profesyonelleşme, örgüt yapısı, yetki devri yapılması, yönetim anlayışı, etkin iletişim sisteminin kurulmasıdır (Yıldırım, 2011:190). Lojistik sektöründe çalışanların büyük bir kısmı kargo ve nakliye sektörlerinde çalışmış insanlardan oluşmaktadır. Ancak sektörler için gereken bilgi, deneyim farklılıklar göstermektedir. Bu açıdan bakıldığında lojistik sektöründe kalifiye, nitelikli bilgi ve deneyime sahip kişilerin istihdam edilmesi iç kaynaklı sorunları azaltabilecek öneme sahiptir.

Lojistik firmalarda kurumsal kaynak planlama, depo yönetim sistemleri, nakliye yönetim sistemleri, ileri planlama sistemleri, elektronik ve değişimi gibi birçok program kullanılmaktadır. Bu programlar firmaların envanter kalemi yönetiminden yük takibini depodan nakliye rotalarının belirlenmesine kadar birçok faaliyetin takibini sağlamaktadır. Bu sistemlerin aktif kullanımı firmanın profesyonelleşmesini kolaylaştırmaktadır.

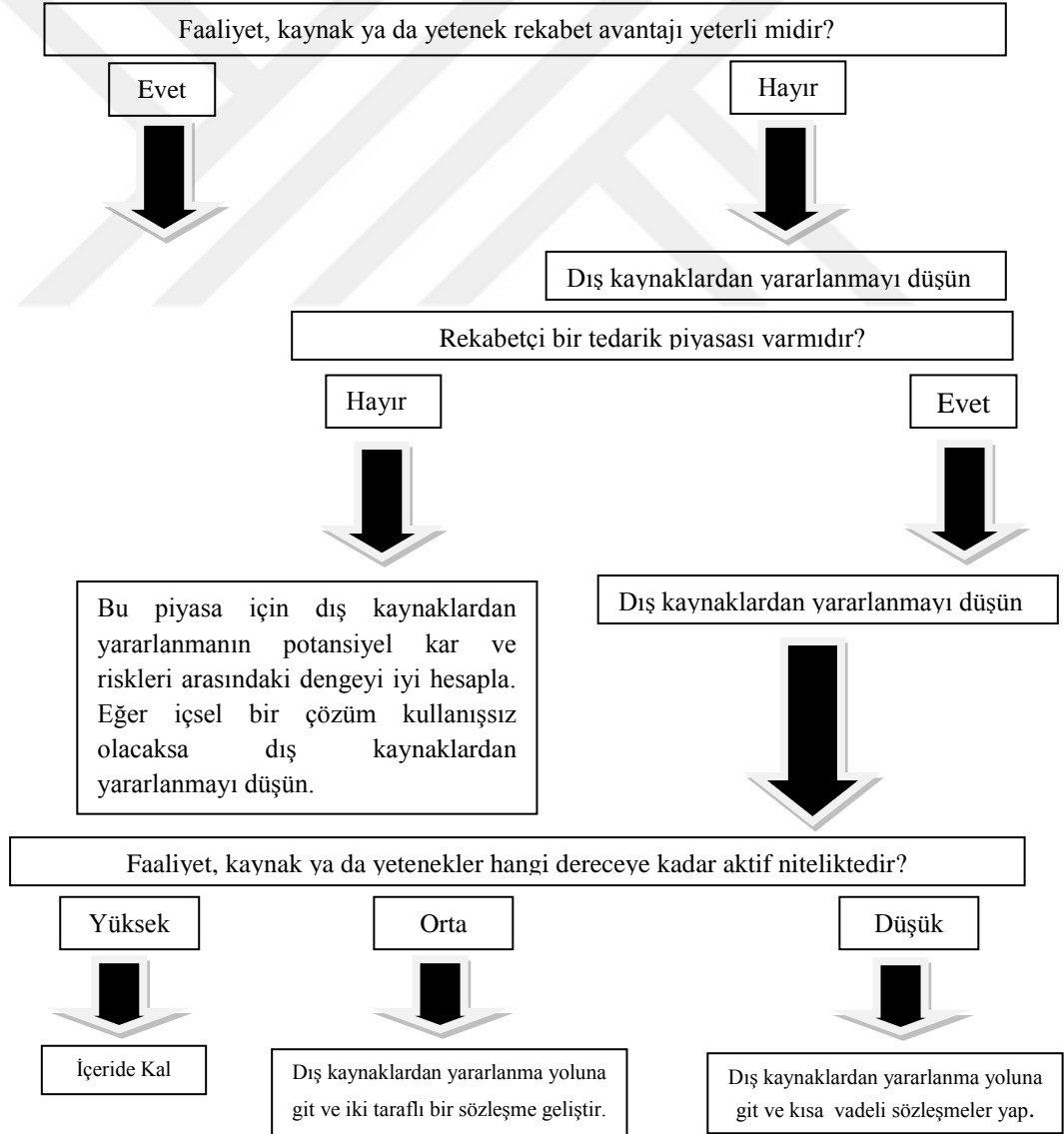
2.2.2.2. Dış Kaynak Kullanımı

Dış kaynak kullanımı firmaların maliyet tasarrufu sağlamak amacı ile süreç içerisinde bazı faaliyetlerin başka bir firmaya devredilmesi şeklinde gerçekleşir. İşletmelerin, sadece kendi sahip oldukları yetenek ve becerileri esas alan işlerin dışındaki; öz veya temel yeteneklerin kullanılmadığı işlerin, işletme dışından kendi alanında uzmanlaşmış başka işletmelerden almasına "outsourcing" veya "dış kaynak kullanımı" denir (Özbay, 2004:6). Üretim yapan bir firmanın, ürünlerinin dağıtım işini dış kaynak kullanarak yapması veya tanıtım faaliyetlerini bir reklam ajansına yaptırması dış kaynak kullanımına örnektir.

Dış kaynak kullanımı başlangıçta maliyetleri azaltmak için ortaya çıkmış olsa da, alt yapıyı güçlendirmek, esnekliği arttırmak, yeni pazarlara erişimi

kolaylaştırmak için de avantaj oluşturmuştur. 1990'lı yıllara kadar işletmeler her türlü işlerini kendi bünyelerinde yaparak, dışarıya iş yaptırma olayına pek sıcak bakmıyorlardı. Bu tutum işletmeler açısından önemli bir gücün ifadesiydi. İşlerin bir kısmının dış kaynak kullanımı yoluyla gerçekleştirilmesi bir yönetim stratejisi olarak benimsenmesinden değil, işletmelerin her işe hakim olamamasından kaynaklanıyordu. Tabii ki bu durum işletmelerin bir uzmanlık alanı yaratmalarına engel oluyor çalışanlar gereksiz işlerle uğraşırken asıl hedeflere odaklanamıyorlardı. Bunun yanında karar alma süreci yavaşlıyor, işletme yapıları da gittikçe hantallaşıyordu (Özbay, 2004:7).

Dış kaynak kullanma kararı işletmeler için stratejik bir karar niteliğindedir. Dış kaynak kullanımı ile ilgili aşağıda yer alan şekil bir model niteliğinde işletmelere yardımcı olabilir.



Şekil 2. 3 Dış kaynaklardan yararlanmada karar alma modeli (Öztürk ve Sezgili, 2002:139)

Küreselleşmenin etkisiyle ekonomik sınırlar ortadan kalktığı için işletmeler yoğun rekabet baskısıyla karşı karşıya kalmışlardır. Bunun sonucunda işletmeler sürekli yenilik yapmak, gelişmeleri yakından takip etmek ve gelişmelere uyum sağlamak zorundadırlar. Rekabet işletmelerin yeteneklerini ve kaynaklarını değişime paralel bir şekilde ayak uydurmalarını gerekli kılmaktadır (Tanyeri ve Fırat, 2005:268).

Küreselleşme ile birlikte işletmeler dünya üzerinden bir çok farklı ülke ve bölgeden hammadde tedarik ederek, ürünü en uygun dağıtım kanalları ile uluslararası pazarlara sunmaktadırlar. Rekabet ortamının artması ile, işletmeler tedarikçileri ortak olarak görmekte, müşterilerine kaliteli ürün ve hizmet sunmaya çalışmalarını mecbur kılmakta, dolayısıyla dış kaynaklardan yararlanma gereksinimi doğmaktadır (Çakırlar, 2009:57). Bir işletmenin var oluş nedenini oluşturan, taklit edilmesi zor ve rekabet avantajı kazandıran, bilgi birikimi, tecrübe, uzman insan kaynağını da kapsayan iş kültürü rekabet açısından önem arz etmektedir.

İşletmelerin dış kaynak gereksinimlerinin hangi ihtiyaçlardan kaynaklandığını irdelemek gerekmektedir. İşletmenin temel faaliyetlerine daha fazla kaynak ayırabilmesini dış kaynak kullanımı sağlamaktadır. Böylece işletme kendi yaptığı işe odaklanarak uzmanlaşma sağlayarak, dünyadaki değişimlere hızla ayak uydurup rekabet şansını arttırabilecektir. İşletmeler dış kaynak kullanımında hizmet aldıkları firmalarla koordineli çalışmaları halinde daha fazla proje gerçekleştirebilme potansiyeline kavuşurlar ve aynı zamanda projeler arasında geçişi çok kolay sağlarlar. Ayrıca hizmet alınan firmalarla risk paylaşımı da yapılmış olur. Dış kaynak kullanımı ile sağlanan uzmanlaşma ürün kalitesinin artmasına da katkı sağlamaktadır. Görüldüğü üzere dış kaynak kullanımı maliyetleri azaltmanın yanı sıra birçok avantajı da beraberinde getirmektedir. Ancak burada önemli olan faktör, dış kaynak kullanımında doğru tedarikçilerin seçilmesidir. İşletme ve tercih edilen tedarikçi firmanın hedefler ve kazanımlar konusunda uzlaşmış olması önemlidir. Bunun için tedarikçi firmaların profilinin net bir şekilde belirlenmesi gerekir. Uygun bir tedarikçinin seçimi işletme başarısını da olumlu etkilemektedir.

Dış kaynak kullanım sürecinde işletme ile tedarikçi arasında temel olarak üç tip ortaklık mevcuttur (Lambert vd., 1998: 29):

1. tipte ilişki içindeki firmalar birbirlerini “ortak” olarak algılamaktadırlar ve ortaklık süresi kısadır. İlişkinin belirli sınırları vardır, genellikle işletmelerin bir

departmanını ya da alanını ilgilendirir, ilişki koordine faaliyetler ve planlamaya dayalıdır.

2. tipte işletmeler arasında faaliyetlerin entegrasyonuna yönelik çalışmalar söz konusudur. İlişki 1. tipe göre daha uzun süreli olup, ortak işletmelerin birden fazla departmanını veya alanını ilgilendirmektedir.

3. tip ortaklıkta işletmeler, belirli bir aşamada operasyonel entegrasyon sağlamışlardır. Sonsuza dek süreceği düşünülen bu ortaklıkta, artık her iki taraf da diğerini kendi firmalarının uzantısı olarak görmektedir.

Dış kaynak daha çok yoğun yeni teknoloji uyumu ve uzman iş gücü gereksinimi olan bilgi teknolojileri alanını oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra yönetim, lojistik dağıtım ve pazarlama alanlarında da yaygın bir dış kaynak kullanımı mevcuttur (Kulahcı, 2014: 25) Lojistik faaliyetler dış kaynak ile yönetildiği takdirde, işletmelere tedarik zinciri yönetiminde karşılaşılan sorunlara çözüm üretebilmek, farklı tecrübelerden yararlanmak gibi kazanımlar sağlamaktadır.

Lojistik sektörünün her geçen gün büyümesi ile yatırım alanları genişlemekte, güçlü öz kaynak ve tecrübeye sahip işletmelerin sayısı artmaktadır. Bu işletmelerde sağlanan en büyük avantajı sadece lojistik konusunda uzmanlaştıkları için, kendi kaynaklarını veya geçici süreli edinilen kaynakları üst düzeyde verimlilik ile kullanabilmeleri ve dünya üzerindeki gelişmeleri takip ederek teknoloji yatırımları yapabilmeleridir (Çınar, 2010: 18).

2.2.2.2.1. Sorunlar

Dış kaynak kullanımında sorun yaratabilecek alanlar arasında güvenlik yer alır. Firmanın müşteri bilgileri, ticari sırlarının açığa çıkması riski firma geleceği açısından tehdit unsuru oluşturabilir. Ayrıca dış kaynak kullanımına bağlılık kontrol kaybına da sebebiyet verebilir. Bu yüzden dış kaynak kullanımına giden firma sahiplerinin ve yöneticilerin geleceğe dönük projeksiyon yapmaları gerekir. Bir diğer sorun yaratacak unsur ise mevcut müşterilerin dış kaynak sağlayan firmaya geçiş yapmalarıdır.

Dış kaynak kullanımı sırasında hizmet alan ve hizmet sunan işletmelerin karşı karşıya kaldıkları sorunlar (Koban ve Keser, 2011:78):

- ✓ Hizmet alan tarafın kontrolünü kaybetme riski,
- ✓ Hizmet sunan firmaya aşırı bağlılık,
- ✓ Hizmet sunan firmanın sözlerini zamanında ya da hiç yerine getirmemesi,
- ✓ Hizmet sunan firmanın değişime ayak uyduramaması,

- ✓ Hizmet alan işletmenin iş hedeflerini anlamada yetersizliğe bağlı hizmet yetersizliği,
- ✓ Hizmet alan işletmenin iş hedeflerini anlatmada yetersizlik,
- ✓ Firmaların gizliliğine dikkat ettikleri konuların paylaşılması riski,
- ✓ Hizmet alan ve hizmet sunan firmalar arasında bilgi akışındaki aksamalar,
- ✓ Hizmet veren firmanın bazı hizmet kanallarının ihtiyaçları karşılayamaması olasılığı,
- ✓ Hizmet veren firmaların nitelikli iş gücü eksikliği sebebiyle sunulan hizmette profesyonellikten uzaklaşma riskidir.

İşletmeler hali hazırda faaliyet gösterdikleri alan dışında yatırım yaparak büyümeyi tercih ederlerse, uzun bir projeksiyonda firmanın varoluş felsefesinden uzaklaştığı görülecektir. Bu durumda farklı alanlardaki organizasyonları yönetmek zorunda kalarak odaklanmada sorun yaşayabilecektir. Bu sebeplerden ötürü bir takım faaliyetlerin dış kaynak kullanarak karşılanması işletmeler için daha verimli olabilecekleri bir seçenektir.

2.2.2.3. Tedarik Zinciri Yönetimi

Tedarik zinciri, hammaddeleri temin etmek, nihai ürüne çevirmek ve nihai ürünleri perakendecilere dağıtmak üzere çeşitli iş ögelerinin (tedarikçiler, imalatçılar, dağıtıcılar ve perakendeciler, toptancılar ve brokerlar gibi) birlikte çalıştığı bütünlük bir süreçten oluşmaktadır (Beamon, 1998:287).



Şekil 2. 3 Tedarik zinciri süreci (Tanyaş, 2009)

Şekilde de görüldüğü gibi, tedarik zinciri, hammadde tedarikçilerini, lojistik firmaları, üreticileri, perakendecileri, tüketicileri de içerisine alan, hammadde, bilgi ve para akışını sağlayan bir süreçtir.

Tedarik zinciri, süreç içerisinde yer alan tedarikçiler ve müşteriler arasında oluşan her aşama ve fonksiyonları bünyesinde toplamaktadır. Birçok ürün üretilirken ilk tedarikçi ile son müşterisi arasında bir grup işletme arasında geçiş yapmaktadır. Süreç içerisinde arz ve talebin planlanmasından, malzeme alımı, mal ve hizmet ile ilgili programlamalar, stok yönetiminden müşteri hizmetlerine uzanan birçok faaliyet yer alır. Tedarik zinciri burada yer alan bütün faaliyetleri koordine eder. Bu şekilde müşteriye yüksek kalitede düşük maliyetle hizmet verilmeye çalışılır. İşletmeye doğru bir tedarik zinciri yöntemi rekabet avantajı sağlar.

Şirketler globalleşen ekonomi içerisinde tedarik zinciri yönetimine artan bir ivmede önem vermektelerdir. Tedarik zincirinin üretimle ilgili faaliyetlerde daha iyi tedarikçilere ihtiyaç duyulması, belirli konularda üstünlük kazanmaya yönelik araştırmalar ve uluslararası rekabette geride kalma endişesi tedarikçilerle baş edebilmek için şirketleri, kendi yeteneklerini geliştirmeye zorlamıştır (Doğan, 2013:9).

Uluslararasılaşan ve birbirlerinin kaynaklarına karşılıklı bağımlı firmalar, diğer firmaların kaynak kullanımını, yönetimini ve gelişimini takip ederek etkin çalışmaktadırlar. Sadece kendi yeteneklerine odaklı üretim ve hizmet sunan firmaların rekabet için avantaj sağlamaları ve üst düzey kalite standartlarını sunmaları küreselleşen ekonomik hayatta zorlaşmıştır. Bunun için işletmeler tedarik, üretim ve dağıtım aşamalarının tümüne hakim olarak, etkin bir yapı oluşturmak durumundadırlar. Tedarik zincirinin gittikçe önem kazanan bir konumda olmasının ilk sebebi süreç iyileştirme ve maliyet düşüren önlemler almaya yönelik faaliyetleridir. İkinci sebep dikey bütünleşme ile kaynakların geliştirilmesine dayalı stratejilerden farklı bir yön çizilmesidir. Tedarikçi firmalar sadece malzeme veya hizmet alış verişi üzerinde ilişki kurmak yerine, ürün ve süreç geliştirme, planlama, stratejik lojistik gibi rekabet farkı yaratabilecek işbirlikleri geliştirmeye başlamıştır. Diğer bir sebep globalleşen dünyada erişilmemiş pazarlara girme imkanı sağlaması, ürün ve hizmetlerin ulaşmasında hız beklentisinin artması ile tedarikçi firmalar ile işletmelerin işbirlik ağları oluşturmasıdır. Bilgi teknolojilerinin hızlı gelişimi de tedarik zincirinin önemini arttırmıştır. Tüm bu olumlu gelişmeler işletmelere yeni pazar kapıları açan etmenlerdir (Başkol, 2011: 14).

Tedarik zinciri yönetiminde planlama, uygulama, bilgi teknolojisi, örgütler arası yapı ve ölçüm süreçleri önemlidir. Planlama süreci tedarik zincirinin en temel aşamasıdır. Planlamayla maliyet analizi, stratejik düşünme ve toplam kalite yönetimi beraber değerlendirilerek göz önünde bulundurulmalıdır. Özellikle toplam kalite yönetimi tedarik zincirinin bütünlüğü açısından önem arz etmektedir. Stratejik düşünme ve karar alma süreç içerisinde sorunları tanımlama ve çözüm önerileri geliştirme açısından önemlidir. Maliyet analizi ise taşıma, satınalma gibi konularda etkinliği sağlamak durumundadır. Bilgi teknolojisi ise tedarik zinciri içerisinde bilginin iletilmesi ve analiz edilmesi konularını kapsar.

Tedarik zinciri yönetimi işletmelere aşağıda sıralanan faydaları sağlamaktadır:

- ✓ Etkinlik ve rekabet avantajı
- ✓ Ürün kalitesinin devamlılığı
- ✓ Üretim maliyetlerinin azaltılması
- ✓ Kaliteli hizmet ile müşteri memnuniyetinin artırılması
- ✓ Çift yönlü etkin bilgi akışının sağlanması
- ✓ Süreç hızında artış
- ✓ Temel yeteneklere ayrılan kaynaklar ile farklılaşma olanaklarının yaratılması
- ✓ Daha fazla uzmanlık ve iş bölümü ile koşullara uyum sağlayabilecek esnekliğin sağlanması (Külahcı, 2014:7)

Başarılı bir tedarik zinciri işletmelere hızlı üretim, düşük maliyet, değişen piyasa koşullarına kolay adaptasyon avantajları sunmaktadır.

2.2.2.3.1 Sorunlar

Tedarik zinciri birçok farklı unsuru aynı anda içerisinde barındırmaktadır. Farklı işlevleri, farklı kademelerle koordineli bir şekilde doğru yürütmek her zaman mümkün olamamaktadır. Tedarik zinciri doğru bir şekilde yönetilmediği takdirde işletme için aşağıda belirtilen bir takım olumsuz durumlar yaratacaktır (Külahcı, 2014: 11).

- ✓ Kar kayıpları,
- ✓ Arz- talep dengesinde yaşanacak belirsizliklerden kaynaklı gelir kayıpları,
- ✓ Taleplerin ve beklentilerin karşılanmaması sonucu müşteri memnuniyetsizliği,
- ✓ Rakiplere karşı öngörü yetersizliğinden kaybedilen pazar payı,

- ✓ Ürün teslimi ile ilgili yaşanan sıkıntılardan kaynaklı ortaklık fırsatlarının kaçırılması olarak sıralanabilir.

Tedarik zincirinde tüm süreci etkileyen problem kamçı etkisi olarak bilinen, tüketim miktarı ihtiyacı ile üretici aktarımından kaynaklanan kopukluklar sonucunda, stok miktarlarının artması, sipariş sürecinin karmaşık hale gelmesidir. Bunun tersi niteliğinde olan çekme etkisi ise tüketim seviyesini belirleyen talebin, itme etkisiyle kabullendirilmesi halidir. Burada yüksek miktarda üretim gerçekleştiren firmaların piyasada tedarikçileri ve dağıtıcıları zor durumda bırakmaları söz konusudur.

2.2.3. Lojistik Sektöründe Son Eğilimler

Lojistik sektöründe son eğilimler içerisinde tersine lojistik, üçüncü ve dördüncü parti lojistik, küresel lojistik ve e-lojistik uygulamaları yer almaktadır.

2.2.3.1. Tersine Lojistik

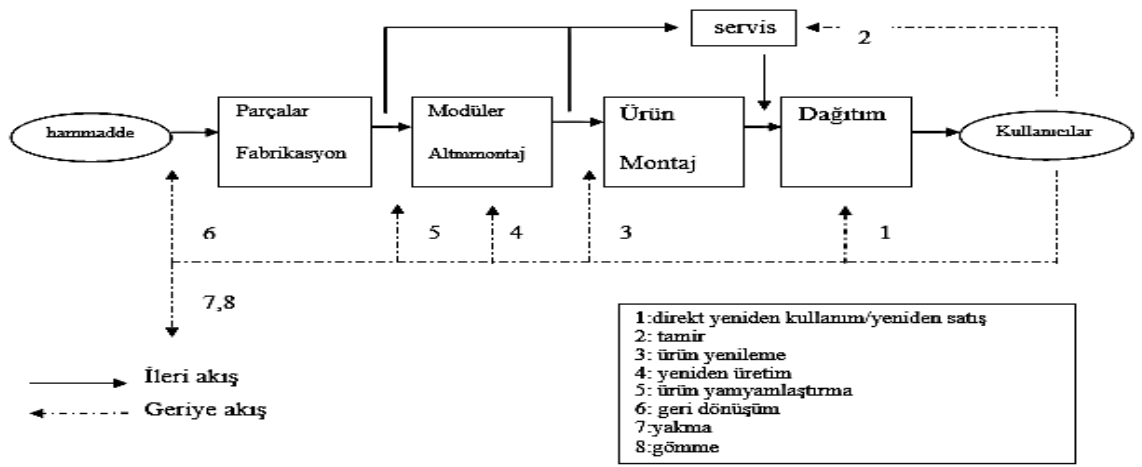
Tersine Lojistik kavramı literatürde çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır. İlk tanımlar Lambert ve Stock (1981) tarafından yapılmıştır. Buna göre tersine lojistik; ürünlerin geri dönüşümleri, kaynak azaltılması, geri kazanım, materyallerin ikamesi ve yeniden kullanılması, atıkların yok edilmesi ve yakılması, tamir ve yeniden üretimde lojistiğin rolüdür.

Ürünlerin geri dönüşüm sürecini içeren kavram, tedarik zincirinin ters yönde yeniden değer kazanması ve ikincil ürünlerin depolanması, akışın etkin bir şekilde planlanabilmesi için bir organizasyon sürecini içerir. Bu süreç hammadde, yarı mamül, nihai ürünlerin değer kaybetmeden uygun bir şekilde yok edilmesine odaklanmak üzere etkin bir akış planı ve uygulama faaliyetlerinden oluşur. Ürünün son kullanıcıdan üreticiye doğru fiziksel transferinden sonra, geri dönen ürünün üretici tarafından tekrar kullanılabilir ürün haline dönüştürülmesi önemlidir.

Lojistik Yönetim Konseyi (Council of Logistics Management) tersine lojistiği şöyle tanımlamaktadır, "Hammaddelerin, halen süreçte bulunan envanterlerin, bitmiş malların ve bunlar hakkındaki bilginin tüketim noktasından üretim noktasına tekrar değer elde etme veya düzgün bir şekilde elden çıkarma amacıyla verimli ve maliyet avantajlı akışını planlama, yürütme ve kontrol etme sürecidir" (Çakırlar, 2009: 39). Burada süreç müşteriden işletmeye doğru bir akış izlemektedir. Müşteri şikâyetleri, geri dönüşümü olan ürünler, atıklar gibi konular faaliyet alanı içerisinde yer almaktadır. İşletmelerin ürünleri ile ilgili sağladıkları garanti güvencesi müşteri memnuniyetini en üst seviyede olmasını sağlamaktadır. Firmaların

rekabet gücünü arttıracak bu husus, pazarda firmalara güvenilir bir izlenim yaratacaktır.

Tersine lojistik ağında toplama, dağıtım, kontrol- ayıklama, ürün yerleştirme, üründen parça alma, geri dönüşüm, yeniden üretim, tamir etme, yeniden dağıtım ve imha gibi faaliyetler bulunmaktadır. Tersine lojistikte ürün geri kazanım aktiviteleri Şekil 2.5'te süreçler bazında gösterilmektedir. Geri kazanım opsiyonlarının tümü, ürünlerin toplanması, yeniden işlenmesi ve yeniden dağıtılması aşamalarını içerir. Asıl farklılık yeniden işleme aşamasında kendini gösterir (Karaçay, 2005: 322).



Şekil 2. 4 Ürün geri alım opsiyonları (Karaçay, 2005: 322)

Tamir edilen üründe amaç ürünün tekrar kullanılabilir hale getirilmesidir. Ürün yenilemede, kullanılan ürün belirlenen kalite düzeyine getirilmesi söz konusudur. Yeniden üretim, kullanılmış ürünün demonte edilerek, tüm modüler parçaların kontrolden geçirilmesidir. Uygun olan parçalar, tamir edilebilir modüller onarılır ve monte edilir. Ürün yamyamlaştırma da amaç kullanılmış ürünün ufak bir kısmı tamir, yenileme veya yeniden üretim için yeniden kullanılmasıdır. Geri dönüşüm sürecinde ürünün bileşenlerinin özellikleri kaybolduğu için, bu bileşenlerin yeniden kullanılması söz konusudur. Örneğin otomotiv sektöründe ıskartaya çıkan arabaların tüm metal parçaları geri dönüşüme tabi tutulur.

Tersine lojistik uygulamasının temel nedenleri ekonomik, ekolojik ve yasal sebeplerdir. Yasalar ürünün geri toplanmasını ve yeniden değerlendirilmesini veya uygun şekilde yok edilmesini zorunlu kılmaktadır. Çevreye dost üretim ve tüketim sebebi ile tersine lojistik uygulanabilmektedir. Ürünün yeniden değerlendirilmesi

kaynak ve malzeme kullanımını açısından ekonomik fayda sağlayacağı düşünülerek tersine lojistik uygulanabilir.

Tersine lojistik iyi ve doğru bir şekilde uygulanırsa, firmaya hammadde ve materyal edinimi ile ilgili olarak maliyetleri düşürür. Bunun dışında çevreci bir bakış açısına sahip firmaya rekabet avantajı da sağlar. Ayrıca tüketicilerden üreticilere materyallerin akışı sağlanarak, ürünlerin geri dönüşümlerinden değer kazanması sağlanır.

2.2.3.2. Üçüncü Parti Lojistik

Üçüncü parti lojistik (3PL), işletme içerisinde yürütülen lojistik faaliyetlerinin bir kısmını ya da tamamını dış kaynak tarafından gerçekleştirilmesidir. Rekabet üstünlüğü elde etmek, dünyadaki değişim trendlerine uyum sağlamak, düşük maliyetlerle çalışabilmek, riski azaltmak için işletmeler lojistik faaliyetlerin bir kısmını gerçekleştirmek için orta ve uzun vadede 3PL işletmeleri ile ortaklıklar kurmak istemişlerdir. Bu amacın gerçekleşmesi ise doğru 3PL firmasının seçilmesidir (Özbek ve Eren;2013: 96).

Lojistik Derneğinin (LODER) tanımına göre üçüncü parti lojistik, "tedarik zinciri içindeki temel lojistik faaliyetlerden birkaçının (ardışık olarak en az üç farklı faaliyet-örneğin depolama, nakliye ve stok yönetimi) konusunda uzman lojistik şirketleri tarafından üstlenilmesi"dir (Keskin, 2008: 74).

3.parti lojistik şirketler aşağıda yer alan özelliklere sahiptir:

- ✓ Uzman ve profesyonel bir şekilde çalışmaları,
- ✓ Süreç yönetimi odaklı olmaları,
- ✓ Müşteriye özel çözümler bulmaları,
- ✓ Uzun dönemli işbirliği yapabilmeleri,
- ✓ Ortak risk alabilmeleri.

3PL firmaları işletmenin içine ve dışına doğru malzeme akışı sağlamada, satış sonrası faaliyetler ve depolama konularında işletmelere hizmet verebilirler. Genel olarak 3PL firmasının hizmetleri nakliye, depolama, envanter, katma değer yaratan servisler, bilişim sistemlerini içermektedir (Hergüllü, 2009:40). Gelişmiş lojistik hizmetler neticesinde 3PL sektörü küreselleşme, teslimat sürelerinin azalması, müşteri oryantasyonu avantajları sağladığından talep görmüştür. Lojistik faaliyetler dış kaynaklarla gerçekleştirildiğinde tam zamanında teslim (just in time delivery) artmaktadır. Taşıma maliyetleri kısmen arttıran zamanında teslim, toplam lojistik faaliyetlerini azaltmaktadır. Aynı zamanda işletmeye, stok miktarlarının azalması ve

işgücü maliyetlerinde optimizasyon sağlaması gibi avantajları da olacaktır. Zamanında ürünü teslim edilen müşterinin memnuniyeti de dolayısıyla artacaktır.

3PL hizmetlerin kullanılmasında bir takım riskler yer almaktadır. Öncelikle kendi lojistik faaliyetlerini yerine getirerek rekabet avantajı sağlayan bir firma, 3PL kullanarak bu avantajını kaybedebilir. İşletmeler lojistik hizmet aldıkları firma ile ilişkilendirildiğinden, 3PL firmasının kalitesi ve deneyimi işletme ile özdeşleştirilebilir. Ayrıca yönetim riski de yer almaktadır. Stratejik faktörler barındıran 3PL hizmetleri hem müşteriler hem de hizmet sağlayıcılar tarafından şeffaf bir şekilde denetlenebilmez (Sezgin, 2008: 58). Bu riskleri minimize edebilmek için 3PL firmalarından deneyim, yeniliklere açık olmak, stabil bir finansal yapı, profesyonel uygulamaların yer aldığı bir akış beklenmektedir.

2.2.3.3. Dördüncü Parti Lojistik

Dördüncü parti/taraf lojistik (4PL) tedarikçileri, kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunmak kendi organizasyon kaynaklarını, yeteneklerini ve teknolojilerini, tamamlayıcı hizmet sağlayıcılarla bir araya getiren ve yöneten bütünleştiricilerdir (Doğan, 2013: 76).

4PL kavramı 3PL firmalarının yetersiz kalması nedeniyle 1990'lardan sonra görülmeye başlanmıştır. 3PL firmaları taşıma, depolama ve gümrükleme gibi konulara yoğunlaştığından, işletmelerin karmaşık lojistik gereksinimlerine cevap vermekte yetersiz kalmışlardır. Bunun içindir ki 4PL lojistik zincirinin çözümleri üzerine uzmanlık seviyesinde hizmet verir.

Geleneksel olarak üçüncü parti lojistik tedarikçileri uygulama ve yürütme gibi operasyonel konularda odaklanırken, arz zinciri yöneticileri ve danışmanları ise yeniden değerlendirme ve dönüştürme gibi stratejik ve teknolojik destekli arz zinciri çözümleri üzerinde odaklanırlar. 4PL yaklaşımının günümüzde popüler olan dış kaynak kullanımından farkları; bütüncül arz zinciri çözümleri sunması ve tüm arz zincirini etkileyecek bir değer yaratabilmesidir.

Bütüncül bir 4PL arz zinciri çözümü 4 farklı fazı içerir:

- Yeniden keşfetme,
- Dönüştürme,
- Uygulama,
- Yürütme.

4PL çözümlerinin en yüksek seviyesi yeniden keşfetme aşamasıdır. Birbirinden bağımsız partnerler arasında işbirliği sağlanması yoluyla arz zinciri planlama ve yürütme aktivitelerinin senkronizasyonu, elde edilebilecek kazanımların kaynağını oluşturur. Bu aşamada 4PL uygulayıcı, yönetsel bilgi ve yeteneklerini kullanarak; arz zincirinin yeniden düzenlenmesini ve katılımcıları da içerecek şekilde entegre edilmesini sağlayarak iş stratejilerinin arz zinciri stratejilerine dönüşmesini sağlar.

4PL çözümlerinin bir sonraki fazı dönüştürme aşamasıdır. Dönüştürme aşamasında, satış ve operasyon planlama, dağıtım yönetimi, satınalma stratejileri, müşteri destek ve arz zinciri teknolojileri gibi özgül arz zinciri fonksiyonları üzerinde odaklanılarak arz zinciri aktivite ve proseslerinin müşterileriyle entegre edilebilmesi sağlanır.

Üçüncü faz olan uygulama aşamasında iş süreci ayarlamaları müşteriler ve servis sağlayıcılar ile firma arasında sistem entegrasyonu ve 4PL dağıtım takımlarında operasyon dönüşümünü de kapsayan fikir gruplarından oluşur. Uygulama aşamasında “insan” kritik başarı faktörünü oluşturur. İyi dizayn edilmiş stratejilerin ve iş proseslerinin etkin uygulanmaması danışmanlık çözümlerinin başarısızlığını ve proje sonuçlarının beklentileri karşılayamaması sonucunu doğurabilir.

Dördüncü ve final aşamasını yürütme fazı oluşturur. Bu aşamada 4PL sağlayıcı taşıma yönetimi ve depolama operasyonlarının ötesinde farklı arz zinciri fonksiyonlarının sorumluluğunu almaktadır. Bir organizasyon arz zinciri aktivitelerinin tamamını bir 4PL sağlayıcıya devredebilir, bununla beraber 4PL çözümleri arz zinciri fonksiyonlarının sadece bir alt kümesini oluşturur (www.biymed.com)

Dördüncü parti lojistik firmaları aşağıdaki hizmetleri sunabilmektedir (Çancı ve Erdal, 2003: 48-49) :

- Taşıma hizmetlerinin yanında dağıtım ve depolama gibi diğer lojistik faaliyetlerini entegre bir biçimde sağlamak,
- Lojistik alanındaki değişimlerle birlikte organizasyonel konulardaki gelişmeleri de birleştirerek, işletme yönetimine sunmak,
- Çalıştıkları firmaların işlerini kısa süre içerisinde öğrenerek firma müşterileri için daha iyi lojistik çözümler üretmek,

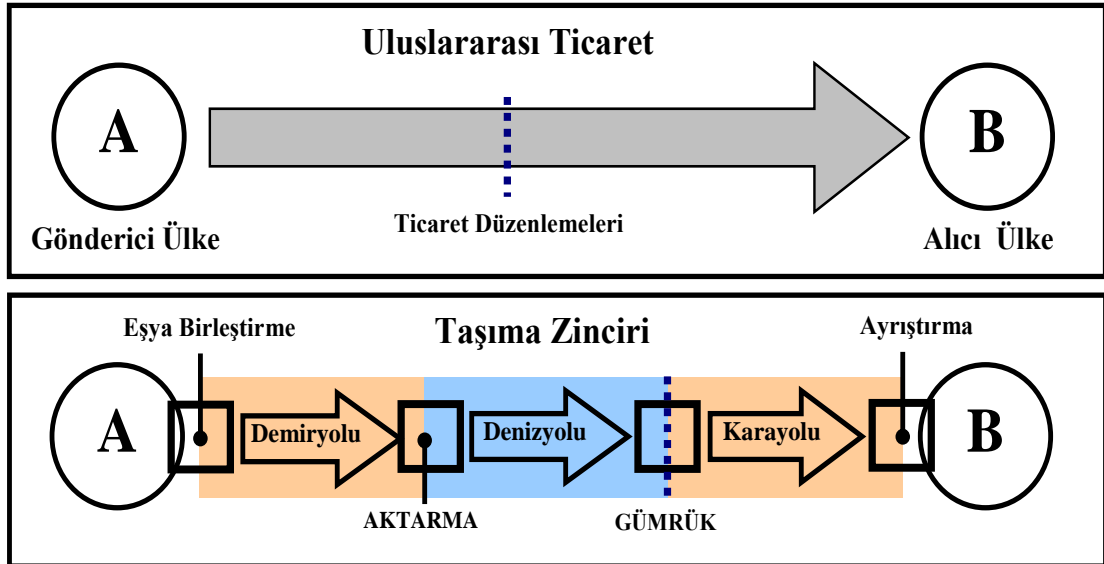
- Sahip oldukları güçlü teknoloji alt yapılarıyla başarılı bir tedarik zinciri uygulaması meydana getirmek olarak belirtilmektedir.

2.2.3.4. Küresel Lojistik

Dünya çapında eşya ve bilgi akışının sağlıklı ve etkin bir şekilde yapılandırılması Küresel Lojistik olarak adlandırılmıştır. Küresel lojistik faaliyeti uluslararası kara, hava, deniz ve demiryolu taşıma türlerinin etkin kullanımı, dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evraklarının düzenlenmesini içermektedir (Erdal, 2005:4).

Globalleşen ekonomik hareketlilik, yabancı kaynakların kullanımı ve rahat transferleri lojistik faaliyetlere olan talebi yükselen bir ivme ile arttırmıştır. Küreselleşme sonucunda firmalar kapasitelerini arttırarak genişletme imkanı sağlamışlardır. Ürünlerin ve hammaddelerin tüketim merkezlerine doğru ülkelerarası transferini sağlayan küresel pazarda, lojistik faaliyetleri pazarlar ve rekabet, ekonomik engeller ve dağıtım kanalları farklılaştırmaktadır.

Küresel lojistik dünya çapında ürün ve bilgi akışının düzgün ve aksamadan yapılandırılmasının sağlanmasıdır. Bu kapsamda uluslararası hava, kara, deniz ve demiryolu taşıma türlerinin etkin kullanılmasının sağlanması ve uluslararası alanda gerekli olan dış ticaret evraklarının düzenlenmesi önem arz etmektedir. Şekil 2.6'da bu akışı ayrıntıları ile görebiliriz.

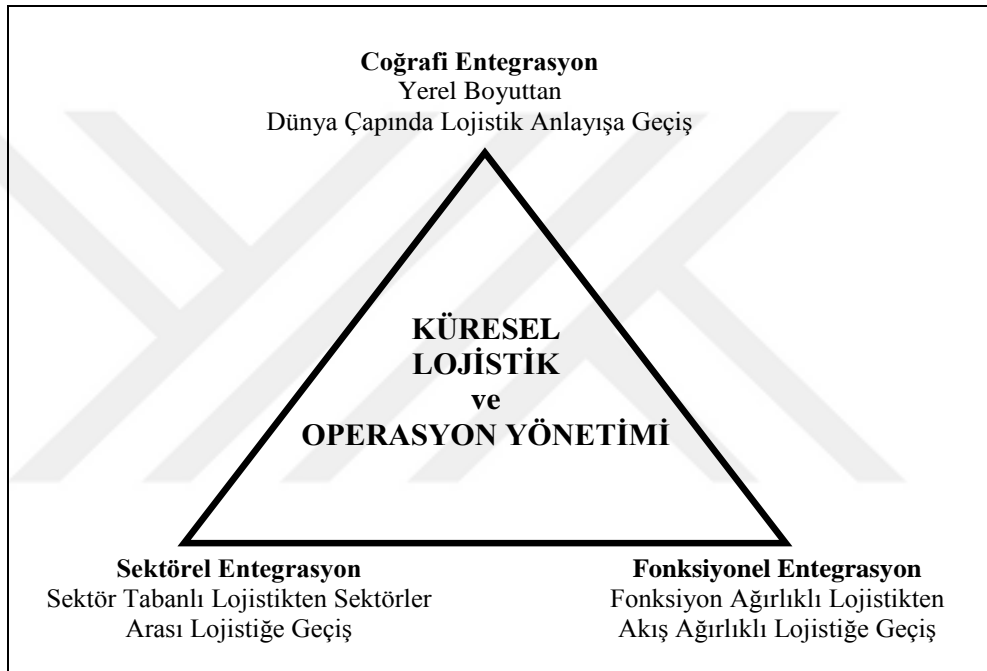


Şekil 2. 5 Uluslararası ticaret ve taşıma zinciri (www.tedarikzinciri.org)

Lojistik alanında bilgi birikimi ve pazar deneyimi oldukça önemlidir. Öne çıkan bu konular taşıma, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta faaliyetleri ile

de uyum içerisinde olmak zorundadır. Küresel lojistiğin Şekil 2.7'de görüldüğü gibi üç boyutu bulunmaktadır. Bunlar;

- Coğrafi Entegrasyon: Yerel boyuttan küresel lojistik anlayışa geçiştir. Global ekonomi ülkeleri sınır ötesi pazarlara açılmaya zorlamaktadır.
- Sektörel Entegrasyon: Sektör tabanlı lojistikten sektörler arası lojistiğe geçiştir.
- Fonksiyonel Entegrasyon: Fonksiyon ağırlıklı lojistikten akış ağırlıklı lojistiğe geçiştir. Uluslararası ticaret faaliyetlerinde bulunan her işletme yaptıkları ticaret sözleşmesi hükümlerine göre hareket etmek zorundadır.



Şekil 2. 6 Küresel lojistiğin üç boyutu

2.2.3.5. E-lojistik Uygulamaları

Küresel rekabet ortamı, işletmeleri daha kaliteli ve ekonomik ürün üretmeye yönlendirmektedir. Aynı zamanda ürünlerin müşteriye istediği yer ve zamanda teslim edilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Lojistik faaliyetler işletmelerin rekabet gücünü etkileyen bir performans ölçütü olmuştur. Bilişim teknolojilerinin etkin kullanımı da lojistik sektöründe avantaj sağlamaktadır.

Firmalarda internetin yaygın bir şekilde kullanılmasıyla, lojistik sektöründe de bilişim teknolojileri önemli bir konuma gelmiştir. Kurumsal kaynak planlaması, depo ve stok yönetimi, nakliye yönetim sistemi, sipariş sistemleri, web tabanlı programlar kullanılan başlıca bilişim sistemleridir. Lojistik faaliyetlerin her

aşamasında bilişim teknolojileri yapılandırılarak, firmalara aşağıda sıralanan kazanımları sağlarlar (Tekin vd., 2005:120) :

- Tedarikçi işletmelerde çalışanlarla iletişime geçmeden, doğrudan online hizmet vererek, müşterilerin ürün seçmesine ve sipariş vermesini sağlamak,
- Taşıma halindeki siparişlerin izlenmesine olanak sağlamak,
- Ticari işlemlerin ve evrakların elektronik ortamda standart bir format üzerinden gerçekleştirmek,
- Yaşanabilecek aksaklıklarla ilgili (teslimatın gecikmesi, stok kontrolü vs.) alıcılarla eş zamanlı olarak iletişime geçebilmek,
- Zaman ve mekan kısıtı olmadan müşterilerle iletişim sağlamak,
- Müşterilere interaktif iletişim kanalları sayesinde işletmenin her birimi ile iletişime geçebilmelerini sağlamak,
- Üretilen ürünlerde ve teslimat sürecinde meydana gelebilecek değişiklikleri taraflara iletmede sağlanan kolaylıklar,
- İşletmelerin global ekonomiye geçiş sürecinde uluslararası firmalarla iletişim kurmasına olanak sağlamaktır.

Hız ve müşteriye özgü oluşturulan hizmetler, e-lojistiğin göze çarpan ilk özelliklerindedir. Hız ile belirtmek istenen, sadece sipariş edilen malların istenilen zamanda bulundurulmasını sağlamak değil aynı zamanda değişimlere hızla uyabilmek ve esneklik yaratmak, hızlı yanıt verebilmektir. Müşteriye özgü hizmetlerin oluşturulmasında e-lojistiğin dinamik olma özelliği de belirir. Çünkü müşteriler daima yanında olduğunu bildiği günün her saati izlenirliği olan sağlayıcılarla çalışmak arzusundadır. Geleneksel lojistik faaliyetler, bu gereksinimlere karşılık verme konusunda yetenekli ve yeterli değildir. E-ticaretin, lojistik ve tedarik zinciri yönetimindeki etkilerinin henüz tam olarak anlaşılır durumda olmaması nedeniyle e-lojistiği kapsamlı bir şekilde tanımlamak zordur. E-lojistik; daha fazla bilgi ve hizmetin sunulduğu, geleneksel lojistiğin gelişmiş şeklidir. Daha açık bir anlatımla; geleneksel lojistik süreçlerinde (satınalma, depolama, müşteri hizmetleri vb.) internet teknolojilerinin temel alındığı sistemdir (Gülenç ve Karagöz, 2008: 78-80).

E-lojistik faaliyetleri tersine lojistik işlemlerinde de yaygın ve etkili bir şekilde kullanılmaktadır. Özellikle kullanılmış ürünler, toplama, seçme, yeniden kullanım ve yeniden dağıtım içeren web tabanlı örnekler yer almaktadır.

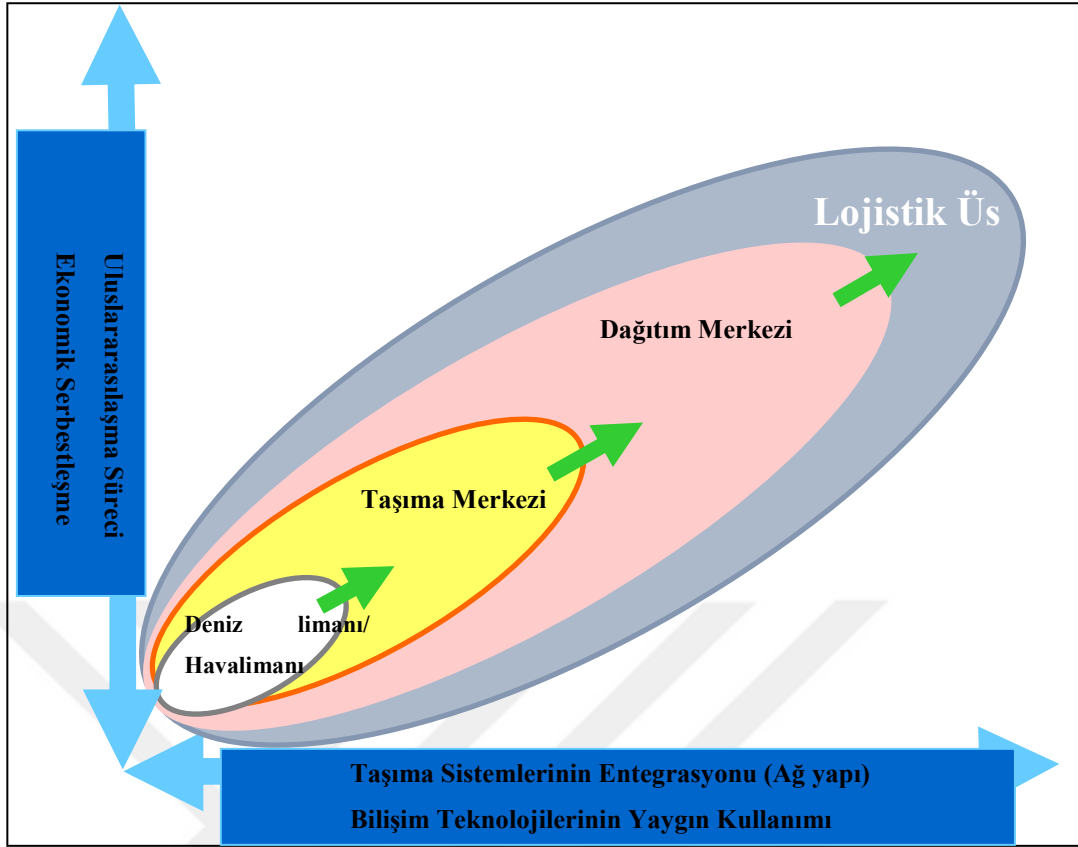
2.2.4. Lojistik Yapılanma Modelleri

Lojistik yapılanma modelleri alanın büyüklüğüne, kullanılan taşıma modlarına ve ölçeğine göre farklılık göstermektedir. Bu başlık altında lojistik üs, lojistik merkez, lojistik köy ve uluslararası lojistik merkez konuları incelenecektir.

2.2.4.1 Lojistik Üs

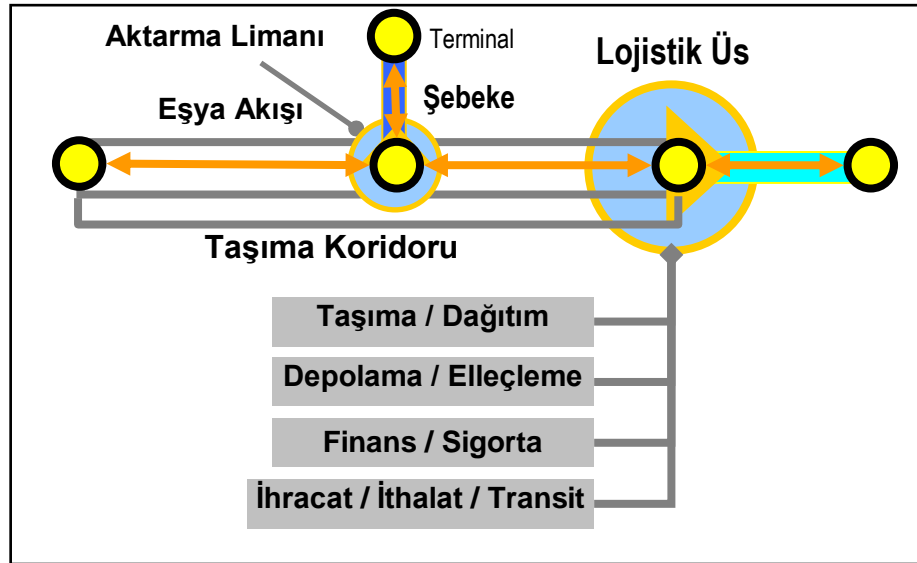
Lojistik üs taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık gibi birçok faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesidir. Lojistik üsler faaliyetlerini merkezden dünyanın her yerine ulaştırabilme imkanı sağlar (Kara vd, 2009: 80). Lojistik üs, teknik özellikleri, hukuki yapısı ve coğrafi özellikleri el verdiği ölçüde, öncelikle bulunduğu bölgede, sonrasında ülkesinde ve tüm dünyada lojistik alanında cazibe merkezi haline gelebilir (Gülen, 2011: 82). Bir bölgenin lojistik üs olabilmesi için yeterli altyapının sağlanmış ve ulaşılabilirliğinin olması gerekmektedir.

Lojistik üs kavramının tarihsel sürecine bakıldığında ilk olarak deniz ve havalimanlarında kullanıldığı görülmektedir. Uluslararası ekonominin hareket kazanması ile deniz ve havalimanlarının birbiriyle entegrasyonu sağlamıştır. Bu gelişmeyle birlikte bu bölgeler taşıma merkezi daha sonrasında dağıtım merkezleri haline gelmişlerdir. Bir sonraki adımda bu değişimin etkisi ile bir ülke geneline hakim olabilecek lojistik üsler kurulmuştur. Bu yaşanan değişimin nedenleri ise uluslararası etkileşim, taşıma sistemlerinde entegrasyonun artması, hızlilik ve maliyet avantajlarıdır (Kutlu ve Gür, 2008:7).



Şekil 2. 7 Lojistik üs gelişim modeli (Kutlu ve Gür, 2008:8).

Yolcu ve kargo kapasitesinin fazla olması, yeni depolama alanları, altyapı hizmetlerinin yeterliliği, yükleme ve boşaltma imkânlarının olması, karayolu, demiryolu ve denizyolu ile entegre olabilmesi sebepleri ile havalimanları da farklı bir lojistik üs modeli olarak görülmektedir (Kutlu ve Gür, 2008:8).



Şekil 2. 8 Lojistik üs temel özellikleri (Kutlu ve Gür, 2008:8).

Yukarıda verilen şekil 2.8 ve 2.9 incelendiğinde dar kapsamda doğan lojistik üs kavramı, zaman içerisinde alanı genişleterek daha kapsamlı bir hal almıştır. Böylece lojistik üs denildiğinde birçok entegre lojistik faaliyetin bir arada ve belirli bir bölgede gerçekleştirildiği görülmektedir.

2.2.4.2. Lojistik Merkez

Lojistik merkez, hem ulusal hem de uluslararası alanda nakliye, dağıtım ve lojistikle ilgili tüm faaliyetlerin yapıldığı bölge olarak tanımlanır. Lojistik merkezlerde taşımacılık intermodal ve lojistik faaliyetlere odaklanır ve bu merkezler metropol bölgelerin dışında, farklı taşıma türleri bağlantılarına yakın olan bölgelerden seçilir. Lojistik merkezlerde yer alan işletme sahipleri kiracı veya bina sahipleri olabilirler. Bunun dışında serbest rekabet kuralları çerçevesinde bir lojistik merkezin her firmanın faaliyet alanı ile iştigal edebilmesine olanak sağlaması gerekmektedir. Lojistik merkezin kurulması ile sağlanacak birçok fayda mevcuttur. Öncelikle trafik akışının düzenlenmesi, kombine taşımacılığın teşvik edilmesi, konteynır yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi, lojistik merkezden faydalanan firmaların ihtiyaçlarına hızlı cevap verilmesinin sağlanması, lojistik merkez kurulumu ile çevresel düzenlemelerin gerçekleştirilmesi, firmaların tedarik zinciri operasyonunun etkinleştirilmesi sağlanacak faydalar arasındadır (İzmir Ticaret Odası, 2008:6).

Lojistik merkezinin kurulacağı yerin belirlenmesi ilk ve en önemli adımdır. Farklı taşımacılık modlarının bir arada kullanılmasının sağlanması göz önünde bulundurulması gereken bir kriterdir. Merkezin kurulacağı yer demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolu bağlantılarına yakın olmalıdır. Bunun dışında arazinin altyapısı ve jeolojik yapısı, arazinin kullanım durumu, taşımacılık kalitesi, bölgenin sosyal yapısı, kentleşme ve planlama, ekonomik ve demografik faktörlerin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir (İzmir Ticaret Odası, 2008:4). Bir lojistik merkezin bir metropolün içinde ya da yakınında olması, karayolu ulaşım imkanına ve demiryolu bağlantılarına sahip olması, çok modlu taşıma tesislerine, limanlara, iç su yollarına ve havaalanlarına yakınlığıyla doğrudan erişim imkanına, modern ofis ve binalar ile gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısına sahip olması gerekmektedir (Elgün, 2011:210). Lojistik merkezlerin yönetiminde en yaygın kullanılan özel sektör-kamu ortaklık modelidir. Özel sektörün ve kamunun değişik yüzdelerle hisselerine sahip olduğu bu yönetim biçiminde, kamu ana hissedar

konumunda olabilir. Lojistik merkezler hem yerel hem ulusal ekonomilere sağladıkları katkılar açısından bölgesel gelişim planlarının önemli bir parçası haline gelmişlerdir (İzmir Ticaret Odası, 2008:4). Lojistik merkezler, kent içi trafiğin rahatlamasını sağladığı gibi kentlere yeni yaşam alanları kazandırmaktadır. Kent içinde kalmış yük ve depo merkezleri de yeni inşa edilen lojistik merkezlere taşınarak, bu sahaların kentle bütünleşmesi sağlanmaktadır. Yükleme-boşaltma ve taşıma faaliyetlerinin kent dışında yapılmasıyla kent trafiğinin rahatlamasına da yardımcı olmaktadır.

Türkiye'de lojistik köy ve merkezlerin kurulmasına ve işletilmesine yönelik bir kanun bulunmamaktadır. Devlet kuruluşlarından, odalardan ve yatırımcılardan gelen talep üzerine, 12 Nisan 2000'de kabul edilen 4562 sayılı "Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) Kanunu"nda yapılan bir değişiklik ile, lojistik köyler "İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi" tanımıyla mevcut kanuna eklenmiştir. Bu kanunda OSB'lerde depolama yapılması yasaklanmıştır. Ancak bu yasak bölgeye "ihtisas" adı verilerek geçilmiştir. Böylelikle, yeni kurulacak olan depolama ve lojistik amaçlı merkezler kanun kapsamına alınmıştır. İhtisas Lojistik OSB'lerin kurulması ile ilgili yönetmelik 22 Ağustos 2009 tarihinde 27327 sayılı resmi gazetede basılan Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na aittir. Yönetmeliğe göre,

- ✓ Yer seçimi amacıyla Lojistik İhtisas OSB projesinde yer alacak kuruluşların OSB Bilgilendirme Raporunu Valilik uygun görüşü ile Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na iletilir.
- ✓ Lojistik Köy inşa edilecek olan alan belli ise İl Özel İdaresi ve Belediye'den olumlu görüş alınır.
- ✓ Bakanlık tarafından seçilecek yerin etüd çalışması yapılır veya yaptırılır. Bu çalışma için gereken finans Lojistik Köy Projesinde ilk yatırımcı kuruluş tarafından karşılanır. Yapılan çalışmada giriş, eşlik analizleri, alternatif alanların yeri, alternatif alan özellikleri, sonuç ve öneriler, kaynaklar ve ekler yer alır.
- ✓ Yer seçim komisyonu Bakanlığın etüt çalışmasından sonra oluşturulur. Başkanlığını Bakanlığın yaptığı komisyonda Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, İl Özel İdaresi ve ilgili belediye başkanlığı yer alır.

- ✓ Komisyon alternatif alanları yerinde inceler ve oy birliği ile ILSOB yeri belirlenerek, hazırlanan rapora 1/25.000 ölçekli harita ve kadastro paftası eklenir.
- ✓ Hazırlanan rapora istinaden ILSOB'un yeri jeolojik etüt raporunun, çevresel etki değerlendirme belgesinin, mera alanı varsa vasıf değiştirme belgesinin, devlete ait tescilsiz yerlerin hazine adına tescilinin ardından Bakanlık tarafından kesinleştirilir.
- ✓ Kesinleşen yer ilgili valiliğe, ilgili kurum ve kuruluşlara bildirilir.

Türkiye'de lojistik üs haline getirmek amacıyla lojistik merkezler kurulmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı öncülüğünde 19'u TCDD ve 1'i Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) tarafından olmak üzere toplam 20 adet modern lojistik merkezi aşama aşama hizmete geçmektedir. Kent merkezinde kalmış olan yük garları, ulaşım modları arasında geçiş sağlayan, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilen, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun bu merkezlere kaydırılmaktadır. TCDD tarafından 2005 yılından başlatılan lojistik merkezleri kurma çalışmaları, Alt Yapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV), Gümrük ve Turizm İşletmeleri Tic. A.Ş. (GTİ), UND Lojistik Yatırım A.Ş., Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) vb. gibi kurum, kuruluş ve derneklerle koordineli olarak yürütülmektedir.

Lojistik merkez yer seçiminde aşağıda yer alan kriterlere önem verilmektedir:

- Teknik olarak uygun genişlemeye müsait arazi ve altyapı,
- Coğrafi konum, doğal yapı ve arazi kullanım durumu,
- Demiryolu hattına yakınlığı, karayolu varsa deniz ve hava yollarına bağlantısı,
- Farklı taşımacılık modlarının bir arada kullanımının sağlanması ve intermodal taşımacılık olanakları,
- Bölgedeki OSB'lere yakınlığı,
- Bölgedeki endüstrileri faaliyetlerinin çeşitliliği,
- Kentleşme ve planlama kararları, bölgesel sanayi gelişme planları,
- Yakın çevrenin ekonomik gelişimi.



Şekil 2. 9 TCDD lojistik merkezler (TCDD)

Yukarıda Türkiye'de yer alan lojistik merkezlerin yer aldığı harita yer almaktadır. Hizmete açılan lojistik merkezler ise Samsun (Gelemen), İstanbul (Halkalı), Eskişehir (Hasanbey), Denizli (Kakkık), Kocaeli (Köseköy), Balıkesir (Gökköy), Uşak 'tır. İnşaatı devam eden Lojistik Merkezler Bilecik (Bozüyük), Mardin, Erzurum (Palandöken), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mersin (Yenice) ve İzmir (Kemalpaşa)'dır. Proje ve kamulaştırma işlemleri devam eden Lojistik Merkezler ise Kayseri (Boğazköprü), Konya (Kayacık), Sivas, Kars, Habur, Bitlis (Tatvan), İstanbul (Yeşilbayır)'dur (TCDD, 2015).

Lojistik merkezler hizmete girdiğinde; Türk lojistik sektörüne yıllık 40 milyar dolarlık katkı, 27 milyon ton ilave taşıma imkanı ile 9 milyon m² konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırmış olacaktır. Türkiye'nin tüm bölgelerine yayılan lojistik merkezler ayrıca, 10.000 kişilik ek istihdam sağlayacaktır.

2.2.4.3. Lojistik Köy

Lojistik köy, hem ulusal hem uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok faaliyeti ticarileştirerek belirli bir alanda entegre hizmetlerin verildiği özel merkezlerdir (Aydın ve Ögüt, 2008:3). Genellikle lojistik köyler, sanayi bölgeleri, iş merkezleri gibi büyük ve önemli üretim merkezlerine, şehirlere, demiryollarına, karayolu hatlarına ve eğer var ise limanlara yakın alanlarda kurulmaktadır. Lojistik

köylerin oluşumunda altyapı sistemleri, köyün konumu ve politikalar da önemlidir. Lojistik köylerdeki hizmetler, taşımacılık, dağıtım, malların gruplandırılması, depolama, ayırıştırma ve bu işlemlere bağlı bankacılık ve sigortacılık gibi işlemlerden oluşmaktadır.

Lojistik köyler artan ticaret hacmiyle birlikte gelen lojistik hareketliliğin şehir içinde yaptığı baskılar sonucunda doğmuştur. Küresel ticaretin yaygınlaşması ülke ekonomilerine olumlu bir etki yapmaktadır. Ancak küreselleşen ekonomi ile birlikte ağır taşıtların daha sık kullanımı hava kirliliğine ve şehir trafiğinde tıkanıklıklara yol açar. Ağır taşıtların şehir yaşantısının kalitesini etkilememesi için bu tıkanıklığın azaltılması gerekmektedir. Lojistik köylerin şehir dışında konumlandırılması ve intermodal taşımacılık uygulanabilecek en etkili çözümdür (Aydın ve Ögüt, 2008:3).

Avrupa'daki lojistik köylerde var olan ve lojistik köyü lojistik köy yapan fonksiyonel ve fiziksel özellikler aşağıdaki gibi tespit edilmiştir (Elgün, 2011:211):

- ✓ En az 100 hektar yüzölçümüne sahip olmalıdır.
- ✓ Bir şehrin içinde ya da yakınında ama yerleşim bölgelerinden uzakta olmalıdır
- ✓ Karayoluyla mükemmel ulaşım olanağı, sıklıkla demiryolu bağlantılarına sahip, giriş kontrollü olarak yapılmalıdır.
- ✓ Çok türlü taşıma tesislerine, limanlara, iç suyollarına ve/veya havaalanlarına yakınlık ya da doğrudan erişim olanağı olmalıdır.
- ✓ Tasarım açısından planlı imar, konfor ve manzarası (şehir estetiğine katkı) olmalıdır.
- ✓ Modern ofisler ve binaları (depolar) barındırmalıdır.
- ✓ Gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi alt yapısı olması gerekmektedir.

Bu unsurların yanı sıra lojistik köy kurulacak bölgenin, ithalat ve ihracat hacminin, nüfusun, tüketimin, sanayi ve tarımsal üretimin yüksek olması, demiryolu bağlantısının olması, bölgesel olarak merkezi konumda olması da önem taşımaktadır. Lojistik köyler kuruldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine katkı sağlamaktadır (Aracıoğlu vd., 2014: 86).

İyi kurgulanmış ve altyapısı sağlam bir lojistik köy hizmet, araç, depo, insan gücü kullanımı, tek elden yönetim, optimum planlama, kaliteli bir çalışma ortamı ve firmalara maliyet ve rekabet avantajı da sağlamaktadır.

Lojistik köy kavramı ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur. Aynı şekilde Japonya'da da çevresel, enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak, trafik sıkışıklığını gidermek için de Lojistik Köylerin varlığı ortaya çıkmıştır. Batı Avrupa'da ilk örnekler Fransa'da Garanor ve Sogoris'te, 70'li yıllarda ise İtalya ve Almanya'da görülmeye başlanmıştır. 1980 ve 90'lı yıllarda dünyada lojistik köyler yaygınlaşmaya başlamış, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere'de de yaygın bir şekilde kurulmuşlardır (Elgün, 2011: 213).

Avrupa kıtasında lojistik köyler ticaret, üretim ve tüketim merkezlerine yakın liman, havaalanı gibi lojistik terminaller ile karayolu, iç su yolu ve demiryolu gibi ulaşım alanının kesişim yerlerinde yer almaktadırlar. Avrupa çapında 10 ülkede (İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Almanya, Danimarka, Yunanistan, Macaristan, Ukrayna ve Lüksemburg) bulunan 62 lojistik köy Avrupa Lojistik Köyleri Birliği (Europlatforms)'ne üyedir (Aydın ve Ögüt, 2008:4). Lojistik köylerin en yoğun olduğu ülke Almanya'da 200 hektardan büyük 33 lojistik köy bulunmaktadır. Bunların en gelişmiş Bremen ve Lübeck Lojistik Köyleridir. Fransa'da yer alan 23 lojistik köyün en gelişmiş Rungis Lojistik Köyüdür. İtalya'da en gelişmiş lojistik köy Bologna Lojistik Köyüdür. İspanya ise coğrafi konumu olarak Avrupa'nın lojistik anahtar rolündedir ve çok iyi organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. En gelişmiş lojistik köyü Barselona Lojistik Köyü'dür.



Şekil 2. 10 Avrupa kıtasındaki mevcut lojistik köyler

2.2.4.4. Uluslararası Lojistik Merkez

İki ya da daha fazla ülke arasında yapılan ithalat, ihracat ve transit işlemlere ilişkin tüm uluslararası lojistik ve taşıma faaliyetlerinin yapıldığı yerlere uluslararası lojistik merkez denilmektedir. Ülkenin ve kıtanın belirli bir coğrafi alanında ve taşıma içerisinde yer alan merkezler, kara veya deniz merkezli olarak konumlandırılır. Uluslararası tüm kurallar ve yaptırımlar ikili ve çoklu anlaşmaların gereği olarak uygulanır. Merkezin tüm ürünlerin özelliklerine ve gideceği yerlere göre birleştirilmesi ve ayrıştırılması için gerekli bir alan ve altyapıya sahip olması gerekmektedir (Doğançelik, 2010).

Uluslararası lojistik merkezler, kıtanın belirli bir coğrafi alanında ve taşıma ekseninde yer almaktadır. Kıtalararası yük taşımacılığında bağlantı noktaları olarak çalışmak ise küresel lojistik üs merkezleri ile mümkündür. Uluslararası lojistik merkezler, buldukları kıtanın ulaşım, altyapı olanakları bakımından optimum özellikleri sağlamaktadır. Mal ve hizmetleri üreten üretici firmalarla, tüketici merkezlerini birbirine bağlayan bu üsler, tüm taşıma modlarından yararlanmaktadır (Gülen, 2011: 82).

2.3. TÜRKİYE'DE VE GAZİANTEP'TE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Dünyada hızlı bir ivme ile gelişen lojistik sektörü, Türkiye'de de son yıllarda gelişen sektörler içerisinde yer almaktadır. Bu alt bölüm içerisinde sektörün ülkemizdeki gelişim süreci, yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri, son yıllarda sektördeki trendlerden söz edilmektedir. Ayrıca Türkiye'nin 6. büyük sanayi şehri olan Gaziantep'te lojistik sektörünün mevcut durumu irdelenecek ve şehrin sahip olduğu avantajların lojistik bir merkez olabilme potansiyeli tartışılacaktır.

2.3.1. Türkiye'de Lojistik Sektörü Gelişimi

Türkiye'nin coğrafi konumu itibarıyla üç tarafının denizlerle çevrili olması, altı sınır komşusunun olması, Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir köprü olması sebebiyle jeopolitik açıdan oldukça önemlidir. Coğrafi konum olarak Ortadoğu, Avrupa ve Türkiye Cumhuriyetleri arasında bulunan Türkiye, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığı ile de lojistik üs olarak potansiyele sahiptir. Gelişmiş ülkelerde de hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörü, ülkemizde 1980-1990 yılları arasında yapılan kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık yatırımları ile altyapı çalışmalarına başlamıştır (Yarmalı vd., 2013: 67). 2000 yıllarının başında lojistik sektörü ülkemizde gelişme devresini aşmış, ulusal ve uluslararası firmalarla

işbirlik halinde faaliyetlerini sürdüren, dinamik bir sektör haline gelmiştir. Yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanan lojistik terimi, yerli firmaların tabelalarını değiştirmeye ve firma isimlerine lojistik ifadesini eklemelerine sebep olmuştur. Aynı şekilde yabancı firmalar da sektörde birleşmeler ve doğrudan sermaye ile giriş yapmaya başlamışlardır.

Türkiye, Doğu-Batı arasındaki 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında; karayolları, demiryolları, 3 tarafını çevreleyen denizleri, havaalanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin kalbinde; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğu arasındaki mal ve hizmet akımlarının bağlantı merkezi konumundadır.

Sahip olduğu bu stratejik konum sayesinde bu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir ve bu potansiyelin bir an önce hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır. İhracat ve ithalatta özellikle son yıllarda kaydedilen büyüme lojistik sektörüne de yansımaktadır. Lojistik sektörü, orta ve uzun vadede büyüme potansiyeli yüksek sektörlerin başında gelmektedir (Çevik ve Kaya, 2010: 24).

Türkiye için yakın bir geçmişe sahip lojistik sektörü, önce ithalat ve ihracat, sonrasında büyük ölçekli perakendecilik ile hız kazanmıştır. Türkiye'de %20'lik büyüme oranına sahip olan sektör GSMH'nın %12-13'lük dilimine denk düşmektedir (Tutar vd, 2009: 198).

Yaklaşık 65.000 km uzunluğunda karayoluna sahip ülkemizde, otopan uzunluğu 2.000 km civarındadır. Bu kıyasın oldukça düşük bir oran olduğu ve otopan yol yapımının hızla artması gerektiği görülmektedir. Yolcu taşımacılığının %95'i, yük taşımacılığının %90'ının karayolu ile gerçekleşmesi, ülkemizinin denizlerle çevrili olmasına rağmen, deniz taşımacılığında geri kaldığımızın bir göstergesidir. Dış ticarete, sahip olduğu 8.500 km'lik sahil şeridinin yarıya yakın bir bölümünde denizyolu etkin kullanılmaktadır (Yarmalı vd.,2013: 64).

Tablo 2. 2 2015 yılı sathı cinsine göre yol ağı, km (Karayolları Genel Müdürlüğü)

	Asfalt Beton	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Diğer Yollar	TOPLAM
Otoyol	2.155	-	-	-	-	-	2.155
Devlet Yolları	13.446	17.415	72	67	29	251	31.280
İl Yolları	2.476	26.862	201	824	570	1.541	32.474
TOPLAM	18.077	44.277	273	891	599	1.792	65.909

Türkiye'nin küresel hedefleri arasında kuzey-güney ve doğu-batı ekseninde yer alan taşıma koridorlarında lojistik hizmetlerin birleştirilmesi ve intermodal taşıma için aktarma merkezleri oluşturulması yer almaktadır. AB uyum sürecinde taşımacılık Türkiye için beş önemli başlık arasındadır. Uyum sürecinde altyapı, lojistik ağın geliştirilmesi, dış ticaret politikalarının iyileştirilmesi, araçlar ve çevre standartları ile uyum diğer başlıklardır. Dış ticaretin değerlendirilmesinde ithalat ve ihracat yapılan ülkenin konumu, taşıma modu, taşınan toplam yük gibi parametreler de bulunmaktadır. Türkiye'nin lojistik pazarını ülke genelinde kullanılan taşıma modlarını analiz ederek yorumlayabiliriz.

Tablo 2. 3 Taşıma modlarına göre ihracat değerleri, ABD Doları (TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri)

Yıl	Deniz Yolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
2011	73.576.384	1.242.610	50.257.713	8.577.891	1.252.272	134.906.869
2012	77.983.403	1.017.753	50.440.156	21.781.595	1.238.830	152.461.737
2013	82.930.885	956.521	53.674.535	12.960.697	1.279.999	151.802.637
2014	86.306.033	922.776	55.273.678	14.103.312	1.008.613	157.614.412
2015*	32.000.179	315.928	19.452.546	9.441.196	347.565	61.557.413

* ilk beş ayın verileri yer almaktadır.

TÜİK verilerine göre hazırlanan Tablo 2.3 incelendiğinde 2011-2015 yılları arasında Türkiye'nin ihracat değerlerinin 2013 yılında yaşanan %0,4'lük düşüş dışında sürekli yükseldiği görülmektedir. 2011-2015 yılları arasında ulaşım modları arasında en yüksek artış havayolu modunda yaşanmıştır. Bu durum havayolu modlarında artış olduğunun göstergesidir. 2014 yılı verilerini incelediğimizde deniz yolunun %54,76 ile en çok kullanılan ulaşım modu olduğu görülmektedir. Bunu sırası ile %35,07 ile karayolu, %8,95 ile havayolu ve %0,59 ile demiryolu takip etmektedir. 2015 yılı ilk 5 aylık verilerinde taşıma modları kullanım oranlarının 2014 yılına benzer nitelikte olduğu görülmektedir. Bu verilere göre %51,98'lik pay ile

karayolu taşıma modu ilk sırada yer alırken, %31,60 ile denizyolu, %15,34 ile havayolu ve %0,51 ile demiryolu modu yer almıştır.

Tablo 2. 4 Taşıma modlarına göre ithalat değerleri, Bin ABD Doları (TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri)

Yıl	Deniz Yolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
2011	133.440.206	3.185.525	44.516.802	21.514.596	38.184.548	240.841.676
2012	129.029.330	2.346.113	39.414.333	23.797.146	41.958.219	236.545.141
2013	139.927.201	1.773.400	40.058.217	32.602.866	37.299.565	251.661.250
2014	141.381.287	1.206.626	37.300.980	24.696.997	37.591.227	242.177.117
2015*	53.375.522	515.190	14.139.927	7.807.734	12.692.207	88.530.580

* ilk beş ayın verileri yer almaktadır.

Türkiye'nin son beş yıllık ithalat rakamlarının yer aldığı Tablo 2.4 incelendiğinde ihracat rakamları ile benzer bir durumun gerçekleştiği görülmektedir. Türkiye ithalatında da en çok kullanılan ulaşım modunun denizyolu olduğu, demiryolu kullanımının ise son sırada yer aldığı görülmektedir. Verileri analiz ettiğimizde hem ithalatta hem de ihracatta en çok kullanılan ulaşım modunun denizyolu olduğunu görmekteyiz. Türkiye'de demiryolu kullanımı oldukça düşük bir paya sahiptir ve modlar arasında dengeli bir dağılım bulunmamaktadır. AB ulaşım politikalarına uyum sürecinde bu dengesizliğin giderilmesi gerekmektedir.

Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi 2007 yılından itibaren Dünya Bankası'nın Uluslararası Ticaret Birimi tarafından iki yılda bir hazırlanmakta ve dünya çapında binden fazla lojistik profesyonelin katılımıyla oluşturulmaktadır. Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi'nin 2014 yılı (Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy) raporunda ülke sayısı 155'den 160'a çıkarılmıştır. Raporda lojistik performansın değerlendirildiği 6 temel kriter şu şekildedir:

- Gümrükler dahil sınır denetim kuruluşlarının gerçekleştirdiği gümrükleme işlemlerinin verimliliği (formalitenin hızı, basitliği ve öngörülebilirliği),
- Ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı altyapının kalitesi (limanlar, demiryolları, karayolları, bilgi teknolojileri),
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık,
- Lojistik hizmetlerde etkinlik ve kalite,
- Sevkiyatların izlenebilirliği,

- Sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama.

2014 Lojistik Performans Endeksi raporunda, Almanya dünyanın en iyi lojistik performans endeksine sahip ülke olarak yer alırken, Somali en düşük skora sahiptir. Bir önceki versiyonlarda da olduğu gibi, 2014 raporunda gelir düzeyi yüksek ülkelerin dünyanın en iyi performans gösteren 10 ülkesi sıralamasında başı çektiği görülmektedir. Düşük gelir düzeyli ülkelere Malavi, Kenya, Ruanda'nın en yüksek performansı gösterdiği görülmektedir. Genel anlamda, önceki raporlarda yer alan gelişmekte olan ve düşük performans gösteren ülkelerin toplam derecelerini artırdığı gözlemlenmektedir.

2012 yılında yayınlanan endekste 3.51'lik genel lojistik puanı ile 27. sırada yer alan Türkiye, 2014 yılında ise 160 ülke arasında 3.50 genel lojistik puanı ile 30.sırada yer almıştır. Aynı şekilde gümrükler alanında 2012 yılında 3.16 olan puanını 2014 yılında 3.23'e yükseltebilmiştir (Connecting to Compete 2014:Trade Logistics in the Global Economy). Tablo 2.5'te LPI'nin Türkiye'ye ait sonuçları, her alt bileşene ait skor ve bu skorların ülke sıralamasındaki yeri verilmektedir. Paunlama açısından tablo değerlendirildiğinde, gümrük ve sınır kapıları, lojistik altyapı, uluslararası yüklemeler ve taşıma imkanları, lojistik hizmetlerin ve operasyonların kalitesi, hizmetlerin ürün takip edilebilirliği ölçütlerinde artış olduğu görülürken, zamanında teslimat ölçütünde gerileme olmuştur.

Tablo 2. 5 Türkiye lojistik performans endeksi (<http://lpi.worldbank.org>)

Lojistik Performans Endeksi	2010		2012		2014	
	Sıra	Puan (5 üzerinden)	Sıra	Puan (5 üzerinden)	Sıra	Puan (5 üzerinden)
Gümrük ve Sınır Kapıları	46	2,82	32	3,16	34	3,23
Lojistik Altyapı	39	3,08	25	3,62	27	3,53
Uluslararası Yükleme ve Taşıma İmkanları	44	3,15	30	3,38	48	3,18
Lojistik Hizmetlerin ve Operasyonların Kalitesi	37	3,23	26	3,52	22	3,64
Hizmetlerin Ürünlerin Takip Edilebilirliği	56	3,09	29	3,54	19	3,77
Zamanında Teslimat	31	3,94	27	3,87	41	3,68

Lojistik sektörü üretim ve satışlara bağlı bir sektördür. Gayri Safi Milli Hasılanın (GSMH) artması sektörün büyümesine, azalması ise küçülmesine sebep olmaktadır. Kuzey Amerika'da GSMH'nın %10'u, Avrupa'da %11'i ve Türkiye'de yaklaşık %13'ü lojistik sektörü oluşturmaktadır. Ancak ülkemizde lojistik faaliyetlerin büyük bir kısmı üretim ve satış şirketlerinin kendi iç bünyelerinde karşılanmaktadır. Dış kaynak kullanımının azlığı sektörün büyüklüğünün net ifade edilmesini güçleştirmektedir.

Lojistik sektörünün önemi ülkemizde dünya ticaret hacminin büyümesi, üretim ve tüketim noktalarının birbirinden uzak olması, lojistik maliyetlerin artması, teknolojinin hızlı gelişmesi, hizmetleri ulaştırmada hız ve maliyetin önem kazanması gibi etkenlerden dolayı artmıştır (İTO, 2006).

Türkiye'deki lojistik firmaların sayısı kesin olarak bilinmemekle birlikte, yaklaşık 1.500 civarında yetki belgeli uluslararası karayolu taşımacılık şirketi, 500 bin adet ticari tır ve kamyon olduğu bilinmektedir. Ayrıca sektörün hangi şirketlerden oluştuğu konusu da net değildir. Ancak genel olarak lojistik sektörü havayolu, demiryolu, denizyolu, karayolu taşımacılık şirketleri, lojistik hizmet sağlayıcılar, depolama ve taşıma şirketleri, liman işletmecilerinden oluşmaktadır

(Kalkınma Bakanlığı Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014: 21)

Ülkemizde lojistik sektöründe faaliyet gösteren bazı firmalar dünya çapında hizmet sunmaya başlamışlardır. Ancak kural ve standartların tam olarak netleşmiş olduğunu söylemek oldukça güçtür. Ülkemizde lojistik sektörü heterojen bir yapı göstermekte sermaye, karlılık ve ciro büyüklüğü, anlayış, çalışma prensipleri, değerleri ve örgüt kültürleri açısından birbirinden farklı yapıda olan firmalar dikkati çekmektedir. Aşağıda belirtildiği gibi bir sınıflandırma yapılabilir (Babacan, 2004: 10)

1. Daha çok spot işler yapan küçük firmalar, geleneksel biçimde çalışmakta ve modern iş anlayışından uzak, anlık ve günlük işlerle varlıklarını sürdürebilmektedirler. Bu firmaların ilk amacı ciro ve karlılıktır. Kalıcı politikaları, ilkeleri ve pazarlama stratejileri yoktur.
2. Yerli sermaye ile kurulmuş, kökeni taşımacılık sektörüne dayanan, piyasa koşullarını bilen, bir yandan geleneksel bir yandan global olmaya çalışan Kobilere. Bu firmalarda örgütsel anlayış büyümeye yöneliktir. Köklü deneyimleri vardır ve büyümek için pazarın büyümesi için çalışan firmalardır.
3. Bir holding bünyesinde olan büyüme ve gelişme şansına sahip, uluslararası boyutta iş yapabilme yeteneğinde olan ve global partneri olan veya olmayan büyük firmalar. Bu firmalar örgütsel yapı olarak daha modern ilkelerle çalışan, sektörde marka olmaya çalışan, iş etiğine ve yaratacakları katma değere önem veren firmalardır.
4. Yabancı firmaların Türkiye Şubeleri. Uluslararası marka olma avantajını kullanarak güven sağlayan ve kendi standartlarında hizmet vererek pazarın hizmet düzeyine katkı sağlayacağına inanan, aynı zamanda yerel avantajlardan yararlanmayı amaçlayan firmalardır.
5. Kuruluşu kargo şirketi statüsünde olan ve daha sonra aynı isimle bir lojistik firması kuran ve daha önce varolan kargo taşıma açısından yararlanan firmalar. Sektörde lider olmak, yeni projelerle pazar payını büyütme, yeni ürün ve hizmetlerle pazarda ilgi çekmek, yeni yatırımlar ve eğitimleri sürekli kılarak fark yaratmak gibi gelişme hedefleri bulunan firmalar içinde ilk kez alanında kalite ödülü alanlar bulunmaktadır.

Türkiye'nin coğrafi konumunun uygunluğu, sektörün büyüme potansiyeli içerisinde olması, lojistik faaliyetler altyapılanmanın doğru bir şekilde kurgulanması ülkemize mikro ve makro ölçekte katma değer katacak ve ülkemizin lojistik üs olma potansiyelini arttıracaktır.

Türkiye'de lojistik sektöründe yaşanan gelişmeler zaman içerisinde dış ticareti daha da etkileyecek ve AB ile ilişkilerde önemli hale gelecektir. Sektördeki en büyük gelişme, kara taşımacılığı yapan şirketlerin kombine taşımacılık yapmaya başlamasıdır. Lojistik alt yapısında olan eksiklikler tamamlandığında, Türkiye Avrupa'nın en doğu ucunda bir ülke olacak ve Avrupa'ya giren ve çıkan mallar tamamen Türkiye üzerinden çıkacaktır. Ayrıca ülkemizin denizden demiryollarına ve karayollarına aktarma yapabilecek bir konumda olması, dağıtım merkezleri ve depo sayılarının artmasını ve lojistik köylerin kurulmasını gündeme getirecektir (Oda, 2008: 70-99).

2.3.2. Türkiye'de Lojistik Sektöründeki Sorunlar

Türkiye, coğrafi konumunun getirdiği avantajları lojistik üs olma yolunda kullanamamaktadır. Konum itibariyle kendi coğrafyasındaki mevcut ve potansiyel pazarlara dağıtım yapabilecek durumda olan Türk lojistik sektörü, yasalardaki eksikliklerden ve yetkili mercilerin bu fırsatları göz ardı etmesinden yakınmaktadır. Türkiye'nin yasalarını yeniden düzenlemesi, planlı yatırımlara yönelmesi ve bunları teşvik etmesi durumunda bulunduğu bölgedeki üçüncü ülkelerin mallarını taşıyarak mevcut iş hacmini genişletmesi mümkündür (Ersoy, 2006).

Türkiye coğrafi konumu itibari ile lojistik sektöründe birçok fırsata sahip olmasına rağmen, sorunları da hâlihazırda bulunmaktadır. Küreselleşen ekonomik pazarda kendini sürekli yenileyen ve geliştiren lojistik işletmeciliği anlayışının ülkemizde daha çok geleneksel yöntemlerle yürütülmesi sektörün ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Ayrıca profesyonel bakış açısının oluşmaması, mevcut potansiyelin değerlendirilmesini de güçleştirmektedir. Sektördeki firmaların zayıf finansal yapılarla kurulu olması ve kalifiye insan kaynaklarından yoksunluk diğer sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulusal/uluslararası gümrük ve ulaştırma mevzuatlarının anlaşılmasında, kayıt dışı ekonomi, mevzuat ve dokümantasyon konularında tecrübe eksikliği de sektörde yaşanan sorunlar arasındadır.

Türkiye'de lojistik sektöründe yaşanan sorunların giderilmesi için bir takım önlemler alınması gerekmektedir. Türkiye'nin dünya ve Avrupa Birliği lojistik entegrasyonunu sağlaması, global lojistik ağlara dahil olması gerekmektedir. Bunun

yanı sıra, sektörde planlı çalışmalar yapmak ve standardizasyon sağlamak, sertifikalar oluşturmak, uygun yatırımları zamanında yapmak, kamu-özel sektör kurumları arasında iş birliği sağlamak, insan kaynaklarının bilgi, beceri ve yetkinliklerini arttırmak, bilişim ve iletişim teknolojilerinden yararlanmak yapılması gereken önemli unsurlar arasında yer almaktadır (Sezgin, 2008:110).

Türkiye’de lojistik sektörünün en büyük sıkıntılarında birisi lojistik sektörünün dış ticaret hacmine paralel olarak gelişmemesidir. Lojistik köy olma potansiyeline sahip iller bazında münferiden hazırlanan lojistik köy master planlarının makro planlamadan uzak kalması, rasyonel olmaması ve kaynak israfı, hukuki altyapı eksiklikleri, mevzuatların getirdiği bürokratik engeller, lojistik konusunda eğitilmiş işgücü eksikliği, malların lojistik maliyetlerini ölçememeleri de diğer sorunlar arasındadır (Erkan, 2014: 54).

Deniz taşımacılığında liman altyapı eksikliklerinin ve tüm taşıma türleri ile entegrasyonun zayıf olması, liman ve kentlerin uzak etkileşimleri, pazarlamanın zayıf olması ve mevzuatlı kaynaklı sorunlar yer almaktadır. Havayolu taşımacılığında yaşanan sorunlar ise; depo ve antrepo altyapı eksiklikleri, işletmecilikle ilgili sıkıntılar, gümrük birimlerinin kesintisiz çalışmaması, uzman terminallerinin olmayışı ve mevzuattan kaynaklanan sıkıntılar bulunmaktadır. Ayrıca kentlerde lojistikle ilgili planlama yapılmadığı için, kent trafiğine yansıyan olumsuz etkiler zaman ve ekonomik maliyet olarak da karşımıza çıkmaktadır (Tanyaş vd., 2011:15-17).

2.3.3. Türkiye'de Lojistik Sektörü Güçlü-Zayıf Noktalar

Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan Türkiye, coğrafi, ekonomik ve kültürel konumu ile stratejik bir yere sahiptir. Üç tarafının denizlerle çevrili olması, gelişmiş ekonomilere yakın olması, gelişen ulaşım altyapısı ve artan dış ticaret hacmi güçlü yönleri arasındadır. Ancak fiziki altyapısının yetersiz kalması nedeniyle, stratejik konumu ve mevcut karayolu ulaşım altyapısına sahip olmasına rağmen, lojistik sektörü kapasitesinin çok altında çalışmaktadır. Bunun dışında Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi için tek modlu taşıma sisteminini, deniz, hava ve demiryollarını da içeren entegre bir taşıma sistemini ile desteklenmesi, bilgi teknolojilerinin yaygınlaştırılması ve gümrüklerin modernleştirilerek hizmet vermesi sağlanmalıdır (Yarmalı vd., 2013: 69).

Tablo 2.6 Türkiye lojistik sektörü GZFT analizi (Tutar vd, 2009:204-Lojistik Sektör Raporu, 2013: 83)

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pazar ekonomisi deneyimli büyük bir ülke ➤ Üretkenlik artışı ➤ Genç ve dinamik nüfus ➤ Üç tarafı denizlerle çevrili ve liman yapmaya elverişli bir altyapı ➤ Kara taşımacılığında önemli bir filoya sahip olma ➤ Maliyetlerin düşüklüğü ➤ Dil avantajı ➤ Jeostratejik konumu ve önemi ➤ Çok uluslu lojistik şirketlerin teknik bilgi ve deneyimlerinden faydalanma imkanı 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Eğitimli personel yetersizliği ➤ Teknolojik altyapı eksikliği ➤ Yeni teknolojilere kapalılık ➤ Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının yetersizliği, modernizasyon ihtiyacı ➤ Kombine taşımacılıktaki yetersizlikler ➤ Rekabet sorunları ve iş etiği eksiklikleri ➤ Yasal düzenleme ve akademik araştırma eksiklikleri ➤ Ölçek küçüklüğü ➤ Sermayedeki yetersizlikler ➤ Verimsiz çalışma ➤ Fiyat odaklı rekabetin baskın olması
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stratejik coğrafik konum ➤ Üretkenlik artışı ➤ Pazar ekonomisi deneyimli büyük bir ülke ➤ Genç ve dinamik nüfus ➤ Üç tarafı denizlerle çevirili ve liman yapmaya elverişli bir altyapı ➤ Kara taşımacılığında önemli bir filoya sahip olma ➤ Demiryolları altyapı çalışmalarının tamamlanması ile verimliliğin artması ➤ Pazarın henüz doymamış olması ➤ Uluslararası ticaret hacminin artması ➤ AB üyesi olması halinde Türkiye'nin ticaret hacminin artması ➤ Yeni limanların inşa edilebilme imkanlarının varlığı 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Yabancı firmaların pazara girişi ➤ Ekonomik belirsizlik ➤ Güneydoğu krizi ➤ Terörizm ➤ Politik kaos ➤ Politik müdahaleler ➤ Bölgede savaş ve istikrarsızlık ➤ Enerji maliyetleri ➤ Karayolları, denizyolları, demiryolları bağlantılarındaki eksiklik ve yetersizlikler ➤ Kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri ➤ Yatırım maliyetlerinin yüksek olması

2.3.4. Türkiye'de Lojistik Sektörü Trendleri

Ülkemizde hızla büyüyen lojistik sektörü en dinamik sektörler arasında yer almaktadır. Sektöre damgasını vuracak trendleri şu şekilde sıralayabiliriz:

1. Karayolunun ağırlıklı olarak kullanıldığı ülkemizde, uluslararası taşımacılık söz konusu olduğunda yerini denizyoluna bırakmaktadır. Deniz taşımacılığını büyütecek gelişmelerden biri limanların özelleştirilmesidir. Ayrıca İstanbul Deniz Otobüslerinin iç taşımacılık yapmak üzere Ro-Ro şirketleri kurması da deniz taşımacılığında diğer olumlu bir etkidir.
2. Mevcut depoların ihtiyacı karşılayamamasından kaynaklı depo yatırımlarının artarak devam etmesi öngörülmektedir.
3. Teknolojinin birçok sektörde yoğun kullanımı lojistik sektörüne de yansımaktadır. Teknoloji yatırımlarının artması, müşteri memnuniyetini maksimize edilmesi, yeni programlarla çoklu gönderi oluşturulması gibi birçok olumlu etki barındırmaktadır.
4. Sektörün gelecekteki yönünü belirleyecek en önemli trendlerden bir diğeri de e-ticarettir. Neredeyse her perakandecinin sanal mağazasının olduğu günümüzde, e-ticaret rekabet için sektörün yönünü belirleyecek bir unsur olarak öne çıkmaktadır.
5. Lojistik sektörünün yapısı gereği firmaların birleşmesi ve satın alımlara açık bir durumu vardır. Yabancı şirketlerin Türkiye'den satın alacakları firmalarla girişimlerde bulunması olasılığı oldukça yüksek görünmektedir.
6. Türkiye'de bulunan lojistik firmaların da dışa açılması sözkonusu diğer bir durumdur. Firmalar yurtdışında ofis açarak, doğrudan şirket kurarak ağlarını genişletmektedirler.
7. Her sektörde olduğu gibi, lojistik sektöründe de insan kaynaklarına ihtiyaç elzemdir. İnsan kaynaklarına yatırım yapılması, teknolojinin doğru kullanılması anlamına gelmektedir.

2.3.5. Gaziantep'te Lojistik Sektörü Gelişimi Ve Sorunlar

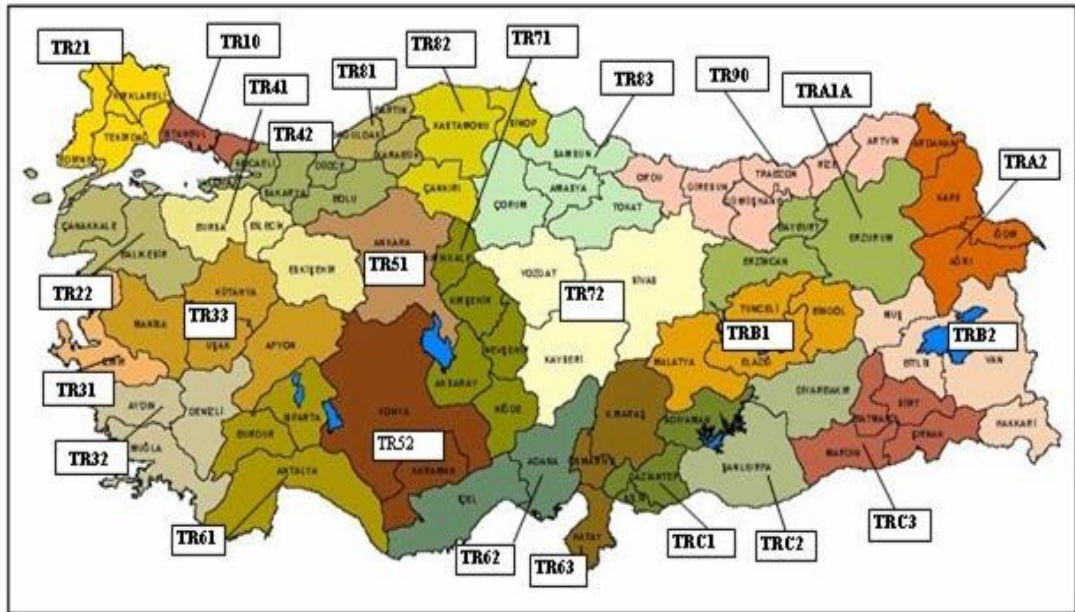
Gaziantep'in Coğrafi Konumu

Gaziantep sahip olduğu coğrafi konum itibari ile önemli bir geçiş güzergahı konumundadır. Lojistik sektöründe coğrafi konumu ile avantaj sağlayan Gaziantep, sınır ülkelere olan yakınlığı ve ticaret hacmi ile de Türkiye'de ön plana çıkan illerden biridir.



Şekil 2.11 Gaziantep'in coğrafi konumu (Karayolları Genel Müdürlüğü)

Türkiye İstatistik Kurumu ve Kalkınma Bakanlığı tarafından istatistiklerin toplanması, bölgelerin sosyo-ekonomik analizlerin yapılması, Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemine uygun bir veri tabanının oluşturulması amacıyla İstatistiki Bölge Sınıflandırması tanımlanmıştır. Gaziantep ili bu tanımlarda "TRC11 3.Düzyer Gaziantep Alt Bölgesi"; Adıyaman, Kilis illeri ile birlikte "TRC1 Düzyer 2 Bölgesi" içerisinde yer almaktadır.



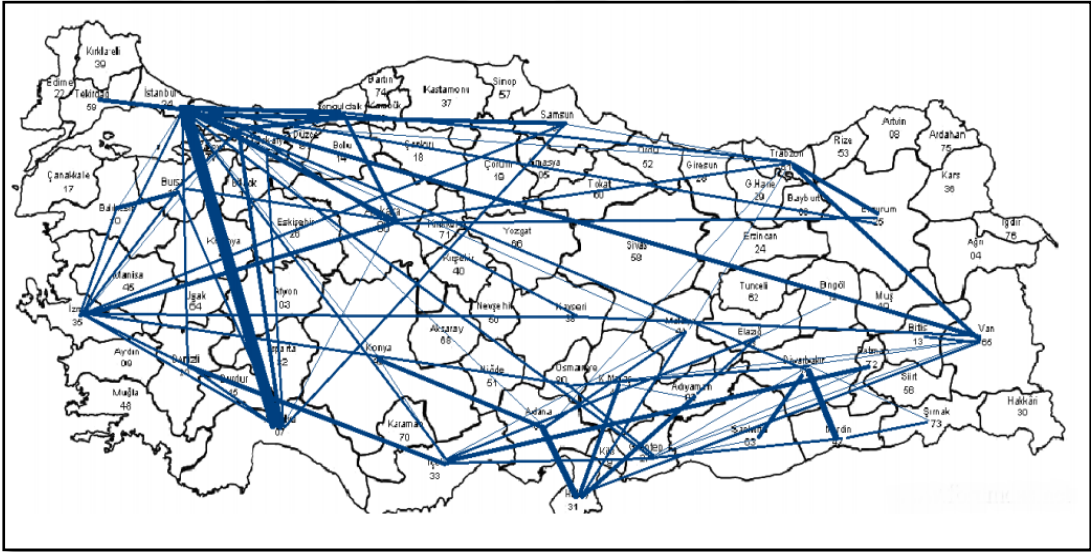
Şekil 2.12 Türkiye düzey 2 bölgeleri

Gaziantep ilinin 9 ilçesine bulunan uzaklıkları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

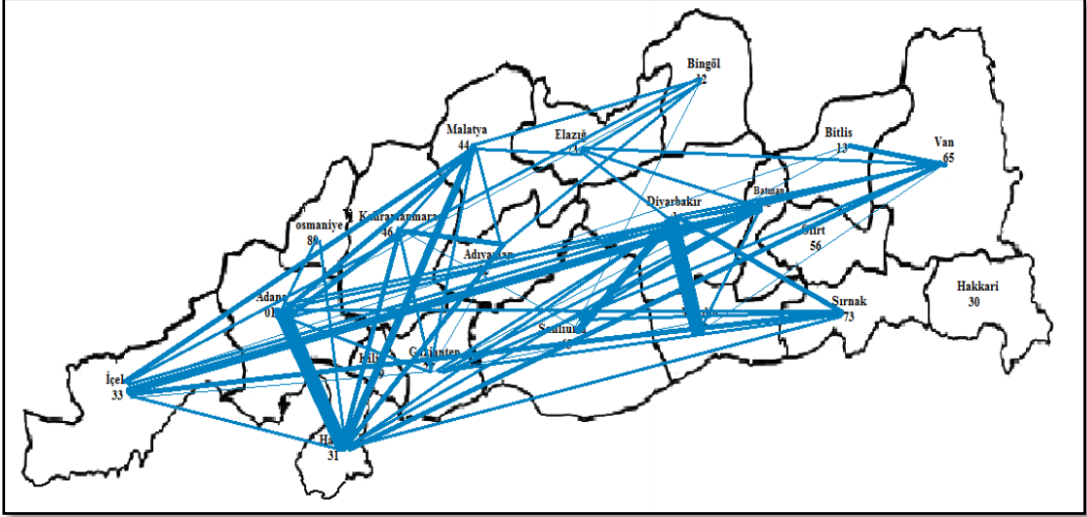
Tablo 2. 7 Gaziantep merkez-ilçe mesafeleri (Karayolları Genel Müdürlüğü)

İlçe Adı	Mesafe (km)
Araban	63
İslahiye	90
Karkamış	71
Nizip	42
Nurdağı	68
Oğuzeli	19
Şahinbey	4
Şehitkamil	2
Yavuzeli	37

Türkiye'de yük akımlarının yer aldığı şekil 2.14'de doğusu ve batısı arasında yük hacimleri açısından önemli bir fark olduğu gözlenmektedir. İstanbul'un ülke içerisinde yük akımının oldukça fazla ve yoğun bir şekilde olduğu görülmektedir.



Şekil 2.13 Türkiye'de yük hareketleri (ton/gün) (Karacadağ Kalkınma Ajansı, Şanlıurfa Lojistik Strateji Planı ve Lojistik Merkez Fizibilite Raporu)



Şekil 2. 14 Güneydoğu Anadolu Bölgesi yük hareketleri (ton/gün) (Karacadağ Kalkınma Ajansı, Şanlıurfa Lojistik Strateji Planı ve Lojistik Merkez Fizibilite Raporu)

Güneydoğu illerini yük hareketleri açısından incelediğimizde, Gaziantep'in metropol illerle olan ilişkisini, ayrıca sınır illeri ile olan yük hareketlerini de görmekteyiz. Gaziantep'in sahip olduğu potansiyel hem bölgede hem de ülke içerisinde dikkat çekici şekilde yer almaktadır.

Gaziantep'in Mersin ve İskenderun Limanlarına olan yakınlığı ve bu bölgelere sağlanan karayolu ulaşım rahatlığını avantaj sağlamaktadır. Hassa-Dörtyol Tünel Projesinin de hayata geçmesi ile Gaziantep-İskenderun limanı arasındaki mesafe 1 saat kadar kısalacak ve bu durum lojistik sektörü için ilin sahip olduğu fırsatları arttıracaktır.



Şekil 2. 15 Gaziantep'in çevre limanlarla ilişkisi (İpekyolu Kalkınma Ajansı, 2014-2023 TRC1 Bölge Planı Çalışması)

Gaziantep'ten Irak, Suriye ve İran gibi çevre ülkelere çeşitli yollarla taşıma yapılmaktadır. Gaziantep istasyonlarından 60 bin ton yıllık kapasiteli ürün taşınması gerçekleştirilmektedir. Şehirde demiryolu operasyon faaliyeti yürüten lojistik firmaların

uluslararası mevcut kapasiteleri yıllık yaklaşık 50 bin ton civarındadır. Gaziantep'in gelişen lojistik sektörüyle Türkiye'nin önemli lojistik merkezlerinden ve transit geçiş alanlarından biri olma özelliği bulunmaktadır. Ancak lojistik hareketliliğin sadece karayolu üzerinden olması üretilen ürünlerin pazarlara ulaşmasında, hammadde temininde, tüketiciye ürünü zamanında ulaştırılması gibi problemlere sebebiyet vermektedir.

Ulaşım Altyapısı

Gaziantep, Karayolları Genel Müdürlüğü 5. Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde yer almaktadır. Gaziantep ilinin Adıyaman, Kilis, Osmaniye, Şanlıurfa, Kahramanmaraş ve Hatay illeriyle sınırı bulunmaktadır. 2014 yılı Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre, ilin toplam karayolu ağı 728 km olup, karayolu ulaşımı 384 km devlet yolu, 145 km otoyol ve 199 km il yolu ile sağlanmaktadır. TRC1 Bölgesinde yer alan Adıyaman ve Kilis illerinde otoyol bağlantısı bulunmamaktadır. Gaziantep'in yol ağ durumunu veren tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 2. 8 Gaziantep ili yol ağı durumu ve uzunlukları (KGM,2014)

İl	Otoyol (km)	Devlet Yolu(km)	İl Yolu(km)	Toplam(km)
Gaziantep	145	384	199	728

Gaziantep, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü 6. Bölge sınırları içerisinde yer almaktadır. Demiryolu ağı Gaziantep merkezden geçmekte olup, 2012 yılı itibari ile mevcut demiryolu uzunluğu tek hat üzerinden 254 km'dir. Gaziantep'ten yük taşıma verilerinin yer aldığı Tablo 2.9'a baktığımızda, 2011 yılında 306.139 ton olan taşıma miktarı, 2014 yılında 2 katını geçmiştir.

Tablo 2. 9 Gaziantep yük taşımaları (Ton) (TCDD İstatistik Yıllığı, 2010-2014 Raporu)

İL	2011	2012	2013			2014		
			Giden	Gelen	Toplam	Giden	Gelen	Toplam
Gaziantep	306.139	259.671	89.533	330.459	419.992	216.587	460.326	676.913

Gaziantep demiryolu ağının Irak ve Suriye ile de bağlantısı bulunmaktadır. Başpınar Organize Sanayi Bölgesinde yer alan istasyonda firmalar mal sevkiyatlarını yapabilmektedirler. Gaziantep demiryolu, Adana-Malatya demiryolunu Narlı İstasyonuna, Gaziantep istasyonu üzerinden de Karkamış istasyonuna bağlamaktadır. Karkamış istasyonu ise Jarablus istasyonu ile Halep-Bağdat demiryoluna bağlanmaktadır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde diğer şehirlere nazaran Gaziantep

demiryollarını daha aktif kullanmaktadır. Ancak elleçleme alan eksikliği ve demiryollarının depo ve fabrikalara girmemiş olması demiryolu kullanımını oldukça azaltmakta ve maliyetli hale getirmektedir.

Gaziantep'te bulunan Uluslararası Gaziantep Havalimanı'ndan iç ve dış hat hem yolcu taşımacılığı, hem de yük taşımacılığı gerçekleşmektedir. Havayolu taşımacılığında küçük boyutlu ancak katma değeri yüksek taşımalar için kullanılmaktadır. Tablo 2.10'da yer alan 2012-2015 istatistiklerinde tüm uçak sayısı, yolcu sayısı, ticari uçak trafiği, yük miktarı ve kargo trafiği ile ilgili bilgiler yer almaktadır. Gaziantep Havalimanı'nda 2012 yılında toplam 16.763 ton, 2013 yılında toplam 20.010 ton, 2014 yılında ise 21.765 ton bagaj, kargo ve posta taşındığı görülmektedir. 2015 yılına ait veriler ilk 6 ayı içermekle birlikte artış yaşanacağı görülmektedir.

Tablo 2. 10 Gaziantep havalimanı 2012-2015 yılı verileri (DHMİ İstatistikleri)

	2012			2013			2014			2015*		
	İç Hat	Dış hat	Toplam	İç Hat	Dış hat	Toplam	İç Hat	Dış hat	Toplam	İç Hat	Dış hat	Toplam
Tüm Uçak	10.690	2.324	13.014	14.002	1.324	15.326	15.313	1.477	16.790	9.583	774	10.357
Yolcu	1.268.715	174.254	1.442.969	1.662.457	166.342	1.828.799	1.889.937	192.884	2.082.821	1.357.189	104.628	1.461.817
Ticari Uçak Trafiği	9.088	1.784	10.872	12.033	1.164	13.197	13.490	1.304	14.794	8.490	716	9.206
Yük (Bagaj+Kargo+Posta)(Ton)	13.134	3.674	16.808	16.763	3.247	20.010	18.134	3.630	21.765	11.673	1.741	13.414
Kargo trafiği (ton)	1.521,2	45,2	1.566	1.931	4	1.936	1.983	1	1.984	-	-	-

* 2015 yılı Ocak-Temmuz aylarını içermektedir.

Gaziantep'te 1999 yılında faaliyete geçen Serbest Bölge 1.414.320 m²'lik bir alana sahiptir. Şehir merkezine 20 km, havaalanına 40 km, İskenderun Limanına 200 km, Mersin Limanına 300 km ve TEM Otoyoluna 3 km uzaklıkta olan bölgede gıda, tekstil, otomotiv, plastik, kimya ve makine teçhizat sektöründe faaliyet gösteren firmalar yer almaktadır.

Gaziantep Ulaşım Ana Planı Saha Çalışması'nda Gaziantep merkezine karayolu ve giriş noktalarından şehire giren ağır vasıta araçları Organize Sanayi Bölgelerine giriş konumundaki Kahramanmaraş yolundan olmaktadır. Ağır vasıtaların çoğu yine bu güzergahtan çıkış yapmaktadırlar. Aşağıda yer alan tabloda günlük olarak il merkezi giriş noktaları ve günlük ağır vasıta sayıları yer almaktadır (GTO, 2015: 67) .

Tablo 2. 11 Gaziantep il merkezi giriş noktaları ağır vasıta günlük sayım sonuçları(GTO, 2015: 67)

Kesit Kodu	Kesit Adı	Dıştan MerkezeYönü	Merkezden Dışa Yönü	Toplam Ağır Vasıta Sayısı
D-01	Kahramanmaraş Yolu	1.710	2.214	3.924
D-02	Adıyaman Yolu	608	542	1.150
D-03	Otoyol Kuzey Gişeler	997	1.379	2.376
D-04	Otoyol Güney Gişeler	947	830	1.777
D-05	Urfa Yolu	782	747	1.529
D-06	Kilis Yolu	608	605	1.213
D-07	Adana Yolu	779	905	1.684
Genel Toplam		6.431	7.222	13.653

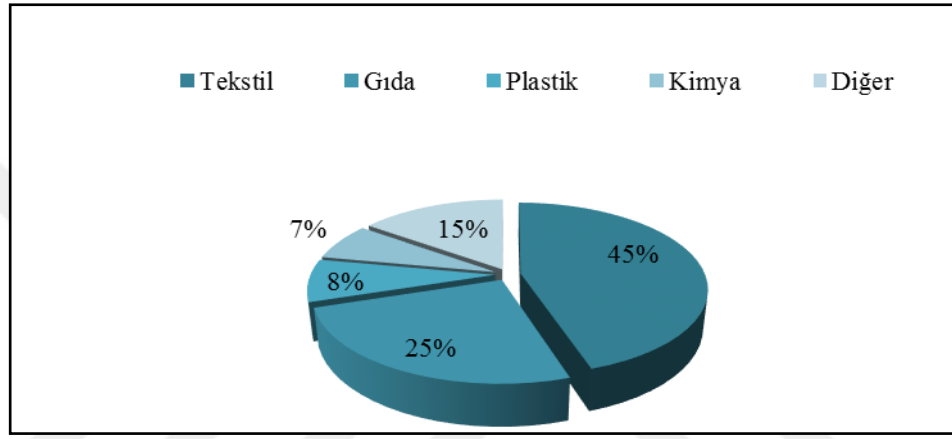
Gaziantep Sanayisi

Türkiye'nin sanayi de parlayan şehri olan Gaziantep, yenilikçilik ve girişimcilik kültürünü de yaygınlaştırarak farklılığını ve başarısını sürdürmektedir. Gaziantep, sosyo-ekonomik gelişmişlik açısından Kalkınma Bakanlığı tarafından yapılan "İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE 2011)"nda Türkiye genel gelişmişlik endeksinde 30. sırada yer almaktadır. İl imalat sanayi içerisinde yer alan payı, istihdam yapısı ve gücü, ihracat potansiyeli, geçmişten gelen tecrübesi ile bölgede ve Türkiye'de en dinamik sanayi gücünü elinde tutmaktadır. Türkiye'nin önemli üretim merkezlerden biri olan Gaziantep'te küçük imalathane, atölyelerin yanı sıra büyük tesisler de yer almaktadır.

Gaziantep'te lokomotif sektör tekstil alanındadır. Özellikle son 20 yıl içerisinde makine halısı ve iplik konularında uzmanlaşma sağlayarak, Türkiye pazarına hakimdir. İlin ulusal olarak merkez konumunda olduğu alanlar sentetik iplikler, makine halısı, jüt ipliği, PP çuval ve torba, battaniye, non-woven kumaş triko örme eşyalardır. Tekstilden sonra başat olan bir diğer sektör ise gıda sektörüdür. Gıda sektörü içerisinde ağırlıklı olarak imalat konuları buğday unu, bulgur, makarna, bitkisel sıvı yağlar, şeker mamulleri, tahin, helva, reçel, antep fıstığı işleme, bakliyat ve paketlemedir. Gıda, tekstil ve plastik sanayine dayalı olarak metal ve makine sanayi gelişmiştir. Tekstil sektörünün ihtiyaçlarını karşılamak üzere kimya sanayi de gelişmiş sektörlerdendir. Plastik sektörü, kapasitesi ve sağladığı katma değer ile önemli sektörler arasında yer almaktadır. Gaziantep tekstil sektörü içerisinde yer alan bazı plastik hammaddelerin (akrilik ve

polipropilen) dünyada en fazla kullanıldığı şehirlerden biridir. Bu hammaddeler tekstil sektöründe halı, triko ipliği, çuval dokuma ve non-woven kumaş imalatlarında kullanılmaktadır (GSO Ekovizyon, 2014: 19).

Gaziantep il merkezinde bulunan Organize Sanayi Bölgeleri'nde (1.,2.,3. ve 4.) faaliyet gösteren toplam 760 firmanın %45'i tekstil sektöründe faaliyet göstermektedir. Bu durum, tekstil sektörünün Gaziantep'in ekonomisindeki ağırlığını da göstermektedir. Tekstil sektörünü, firmaların %25'ini oluşturan gıda sektörü, %8'ini ilin son yıllarda yükselen sektörlerinden olan plastik sektörü, %7'sini ise kimya sektörü takip etmektedir (Şekil 2.17).



Şekil 2. 16 Gaziantep OSB firmalarının sektörel dağılımı (GASOB Müdürlüğü,2013)

Gaziantep'te üretilen ürünlerin Türkiye'de toplam üretimden aldıkları pay ve Gaziantep'in ülke sıralamasının verildiği tablo 2.12'de, makine halısının %94'ünün Gaziantep'te imal edildiği ve ülkede 1. sırada olduğu görülmektedir. İl aynı zamanda dünyada da önde gelen halı üreticileri arasında yer almaktadır. Makine halısı üretimini %86 ile polipropilen, %80 ile dokusuz kumaş takip etmektedir.

Tablo 2. 12 Gaziantep'te üretilen bazı ürünlerin Türkiye'den aldığı pay (GSO Ekovizyon,2014)

Ürün Grubu	Gaziantep'in Türkiye İmalat Kapasitesindeki Oranı (%)	Gaziantep'in Sıralamadaki Yeri
Makine Halısı	94	1
Polipropilen İplik	86	1
Dokusuz Kumaş	80	1
Terlik ve evde giyilen diğer ayakkabılar, tabanı kauçuk, plastik veya kösele, sayası deri olanlar	79	1
Tufting Halı	77	1
Akrilik İplik	71	1
Kazak ve süveterler, suni ve sentetik elyaftan yapılmış	55	1
İrmik	54	1
Fantezi İplik	53	1
PE veya PP şeritten Çuval,torba	47	1
Pamuk İpliği	45	1
Makarna	44	1
Terlikler ve evde giyilen diğer ayakkabılar, sayası plastik, tabanı kauçuk veya plastik olanlar	42	1
Kavrulmuş Badem, Antep fıstığı	40	1
Bulgur	22	1
Polietilen Torba, poşet, çanta	19	2
Deriden Erkek ayakkabı	10	3
Deriden Bayan ayakkabı	9	2

Türkiye'nin 6.büyük sanayisine sahip Gaziantep, sanayi ve ticaret yapısı, Ortadoğu ülkelerine olan yakınlığı ile dış ticaret hacmini büyültmektedir. Tablo 2.13'de Gaziantep iline ait 2012-2015 yılı ihracat ve ithalat verileri yer almaktadır. 2015 yılı verileri yılın ilk 6 ayına aittir. Tabloda da görüldüğü gibi dış ticaret hacmi yıllar itibariyle artmıştır.

Tablo 2. 13 Gaziantep dış ticaret istatistikleri (TUIK İstatistikleri, Dış Ticaret İstatistikleri Veri Tabanı)

Yıl	İhracat (\$)	İthalat (\$)	Dış Ticaret Hacmi(\$)
2011	4.759.951.847	4.723.312.225	9.483.264.072
2012	5.579.874.690	5.053.993.422	10.633.868.112
2013	6.515.193.856	5.608.040.863	12.123.234.719
2014	6.658.801.813	5.808.439.374	12.467.241.187
2015	4.103.930.766	3.390.061.703	7.493.992.469

Gaziantep'ten ihracat yapılan ülkelere bakıldığında, komşu ülkelerden Irak ve Suriye'nin ilk sıralarda olduğu görülmektedir. Ayrıca Avrupa ülkelerinden İtalya ve Almanya da üst sıralarda yer almaktadır. Aşağıda Gaziantep Sanayi Odası tarafından

hazırlanan Ekovizyon 2014'ten alanın verilerin yer aldığı tablo Gaziantep'ten yapılan ihracatın ilk 10 ülke için sektörel dağılımını vermektedir.

Tablo 2. 14 Gaziantep'ten yapılan ihracatın ilk 10 ülke için sektörel dağılımı (Milyon Dolar) (GSO, Ekovizyon 2014)

Ülke	2012	2013	Değişim	En Fazla İhraç Edilen Sanayi Ürünleri
Irak	4.218	4.691	%11,24	Demir Çelik, Bitkisel Yağ, Değirmencilik Ürün., Dış Giyim, Pastacılık Ür.
Suriye	63	354	%467,02	B.Yağlar, Değirmencilik Ür., Kağıt-Karton, Toprak San. Ür., Past. Ür.
Suudi Arabistan	335	329	%-1,77	Makine Halı, İplik, Pastacılık Ürün., Ayakkabı, Demir Dışı Metaller
Libya	184	264	%43,14	Makine Halı, Pastacılık Ür., Kimya Plastik Mam.,Çimento, İplikler
ABD	228	246	%7,93	Makine Halı, Kumaş,İplik, Plastik ürünleri, Kuru Kayısı
İtalya	193	246	%27,08	Kumaş, İplik, Antep Fıstığı, Plastik ürünleri,Elyaf, Halı
Almanya	191	173	%-9,40	Makine Halıları, Kumaş, Plastik ürünleri, İplik, Antep Fıstığı
İngiltere	151	152	%1,28	İplik, Makine Halı, Plastik ürünleri, Kumaş,Elyaf, Soğutma Sist.
Rusya Federasyonu	157	146	%-7,21	Makine Halıları,İplik,Kumaşlar,Plastik ürünleri,Tufte Halı
Mısır	153	119	%-21,83	Makine Halıları, Kumaşlar, Kağıt ve Karton,İplikler, Demir-Çelikten M.

Başat sektörlerden olan tekstilde Gaziantep'ten en fazla ihracat yapılan ürün olarak halı karşımıza çıkmaktadır. Halıyı kimyevi maddeler, bitkisel sıvı yağlar ve konfeksiyon ürünleri takip etmektedir. Bitkisel sıvı yağlarda 2012'den 2013'e geçişte düşüş yaşanmış olsa da, ihracatta ilk ürünler arasındaki yerini korumuştur. Tabloda verilen ülke dağılımına bakıldığında ise en çok ihracatın Ortadoğu pazarına gerçekleştiğini söylemek mümkündür.

Tablo 2. 15 Gaziantep'ten yapılan ihracatın ilk 10 ürüne göre dağılımı(Milyon Dolar)(GSO, Ekovizyon 2014)

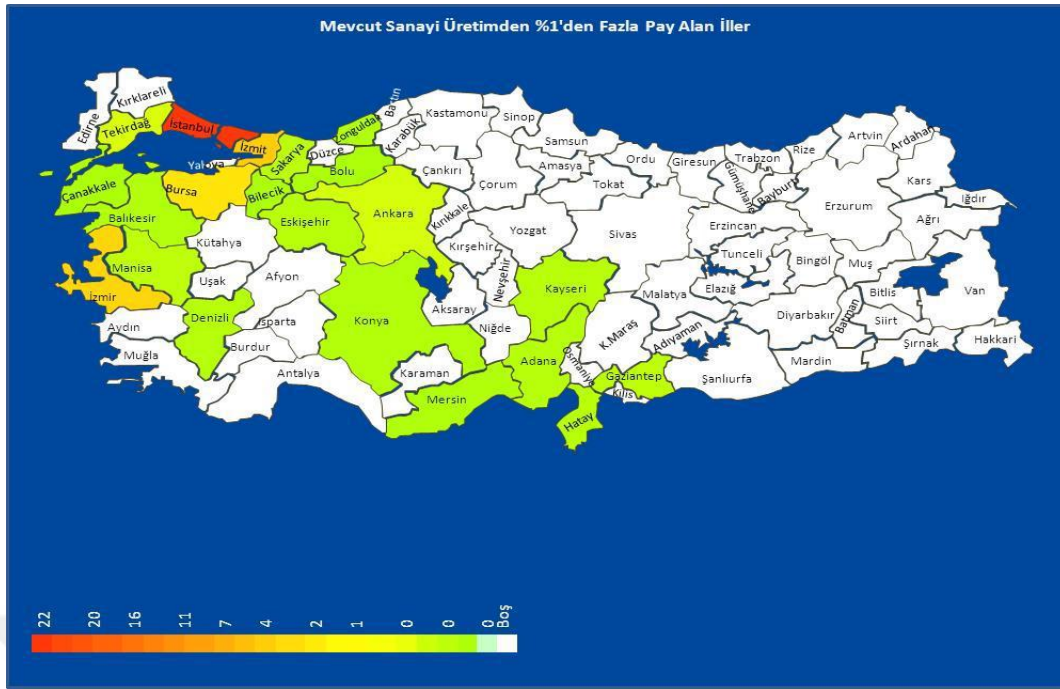
Ürün	2012	2013	Değişim(%)	Ülkeler
Halı	1.479,9	1.529,4	3,34	S.Arab, Libya, Irak,ABD,Rusya Fed.,Almanya,Birleşik Arap Emirlikleri
Kimyevi Maddeler	590,8	680,5	15,18	Irak, İngiltere, Suriye, Libya, Almanya, ABD, İran, Gürcistan
Bitkisel Sıvı Yağlar	617,2	523,1	-15,25	Irak, Suriye, Lübnan, İran, Yemen, Ürdün, KKTC, Katar
Konfeksiyon ürünleri	345	466,6	35,27	Irak, Ukrayna, Almanya,ABD, Suriye,Tunus,Yunanistan,Romanya
Buğday Unu	325,1	392,0	20,56	Irak, Suriye, KKTC, Benin, Azerbaycan, Ürdün, İsrail, Almanya, Bosna-H.
Polipropilen İplikler	277,2	329,3	18,80	Belçika, İngiltere, Hollanda, ABD, Fas, Özbekistan, B.Rusya, S. Arab.
Bisküvi-Pasta	254,5	290,3	14,11	Irak, Suriye, Yemen, Azerb., G. Afrika, İşgal Altın.Filistin, Bir. Arap Emir.
Dokuma Kumaşlar	271	285,2	5,24	Hong Kong, İtalya, Tunus, Çin, ABD, Fas, Macaristan, Almanya
Makarna	180,5	281,8	56,16	Benin, Angola, Irak, Togo, Libya, Kongo, Suriye, Kamerun, Somali
Örme Kumaşlar	157,8	201,6	27,76	İtalya, Rusya, İsrail, Romanya, Irak, Yunanistan, Suriye, Bulgaristan

Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi, vilayet, belediye, il özel idaresi, ticaret odası sanayi odası, sanayi iş odaları derneği ve organize sanayi bölgesi sanayicileri derneği iştirakleri ile Bakanlar Kurulu Kararı ile T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuştur. I.Organize Sanayi Bölgesi, 1969 yılında Türkiye'de ilk defa oluşturulan organize sanayi bölgelerinden biri olarak kuruluşunu tamamlanmıştır. 1980'li yıllarda ihracat kapasitesinin artması ve yatırım yapmak isteyen sanayicilerin ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için II. OSB kurulmuştur. Takip eden yıllarda III. OSB'de 270 firma faaliyete geçmiştir. 2002 yılında 1.170 hektarlık alanda IV. OSB ve 2000'li yılların sonunda V.OSB ilk etapta 1.120 hektarlık alan üzerinde kurulmuştur. OSB'de toplamda faaliyet gösteren 800 firmanın, 357'si tekstil, 190'ı gıda, 70'i plastik, 56'sı kimya sektöründe, 127'si ise diğer sektörlerde faaliyet

göstermektedir. Yaklaşık olarak 173 ülkeye ihracat yapan OSB'deki firmalarda 130 bin işçi istihdam edilmektedir (www.gaosb.org). Böylesine büyük bir kapasiteye sahip OSB'nin lojistik hizmetlerini arttırarak daha etkin kullanması gerekmektedir.

GAP Bölge Müdürlüğü bünyesinde yer alan 10 Gümrük Müdürlüğü'nün 5'i Gaziantep'te yer almaktadır. Gümrük Yönetmeliği'nin 560. maddesinin birinci fıkrası; "Bakanlık kurumsal internet sayfasında yer alan gümrük müdürlükleri yetkilerine göre A ve B sınıfı gümrük müdürlükleri olarak iki sınıfa ayrılır. A sınıfı gümrükler, her türlü gümrük işlemlerini; B sınıfı gümrükler, yalnızca yolcu ve yolcu beraberinde gelen eşya ile Bakanlıkça belirlenen gümrük işlemlerini yapmaya yetkilidir." hükmü yer almaktadır. Gaziantep'te yer alan Gaziantep Gümrük Müdürlüğü, Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü ve İslahiye Gümrük Müdürlüğü A sınıfı, Karkamış ve Çobanbey Gümrük Müdürlüğü ise B sınıfı gümrük müdürlükleridir.

Ekonomi Bakanlığı ve Güneydoğu Anadolu İhracatçı Birlikleri (GAİB) ortak çalışması olan "2023 Türkiye Üretim Liginde Şehirler: Gaziantep Örnek Çalışması"nda, 10 yıllık bir projeksiyon yer almaktadır. Türkiye'nin mevcut üretimin coğrafi bazda dağılımının yer aldığı şekil 2.18 'de, Gaziantep imalat sanayinde 21 il içerisinde %2,56 ile 7. sırada yer almaktadır. İstanbul %22,4 ile ilk sırada, Kocaeli %11,2 ile ikinci sırada, İzmir %10,6 ile üçüncü sıradadır. Ayrıca, yapılan çalışmada Gaziantep'in imalat sanayi üretimini daha rekabetçi hale getirmek için Hatay, Kahramanmaraş ve Mersin illeri ile lojistik anlamda daha fazla ilişkili olması gerektiği tespit edilmiştir.



Şekil 2. 17 2012 yılı imalat sanayinde %1'den fazla pay alan iller (Ekonomi Bakanlığı, 2023 Türkiye Üretim Liginde Şehirler: Gaziantep Örnek Çalışması, 2013)

Gaziantep'te lojistik gelişmekte olan sektörler arasında yer almakla birlikte, lojistik hizmetler arasında taşımacılık yaygın şekilde yapılmaktadır. Depolama, konsolide edilmiş dağıtım hizmetleri gibi katma değer yaratan faaliyetlere geçiş zayıftır. Temel olarak yapılan operasyon, hammaddenin uluslararası adreslerden Gaziantep'e taşınması, sanayide üretilen ürünlerin ise yurt dışına ihraç edilmesidir. UND kayıtlarında merkezi Gaziantep olan C2 belgeli firma sayısı 74 adettir. Merkezi Gaziantep olmayan ve uluslararası taşıma yapan C2 belgeli firmalarda Gaziantep'te hizmet vermektedir. İilde 3000 adet çekici, 2200 adet yarı römork, 200 adet römork ve 1600 adet tenteli römork bulunmaktadır. (GTO, 2015: 65)

Çekici sayısı itibari ile ilk 10'a giren firmalar şu şekildedir:

- ✓ Eyüp Lojistik Uluslararası Kara ve Deniz Nak. Tic. A.Ş.
- ✓ Haliloğlu İç Dış Tic. ve Nak. Ltd. Şti.
- ✓ Fırat Lojistik Tic. Ltd. Şti.
- ✓ Giray Turz. Pet. Ürünleri Paz. Tic. Ltd. Şti.
- ✓ Golteks Teks. ve Mak. San. Tic. Ltd. Şti.
- ✓ Kızıl Petrol Ürünleri Dış Tic. A.Ş.
- ✓ Demir Ulus Nak. İth. İhr. ve Tic. Ltd. Şti.
- ✓ İsmet Yılmaz Nak. Akar. Gıda Taah. Tic. ve San. Ltd. Şti.
- ✓ Şahin Nak. Tic. ve San. A.Ş.

- ✓ Mavi Lojistik Kozmetik Temizlik San. ve Tic. Ltd. Şti.

Gaziantep'te yer alan yurtiçi taşıma firmaları 1969 yılında bir araya gelerek Gaziantep Nakliyeciler Derneği'ni kurmuşlar, 1989 yılında ise oda haline gelmişlerdir. Oda kayıtlı 130 firmanın 40'ı ambar şeklinde hizmet vermektedir. Dernekte hem nakliye, hem nakliye komisyoncuları, hem de ambar tarzı çalışan firmalar yer almaktadır.

2.3.6. Gaziantep'te Lojistik Sektörü Güçlü-Zayıf Noktalar

Türkiye'nin en gelişmiş sanayi şehirlerden olan Gaziantep coğrafi konum olarak da stratejik bir yere sahiptir. İpekyolu üzerinde olması, Ortadoğu ülkelerine yakın olması, geçiş yolları üzerinde bulunması, Mersin ve İskenderun limanlarına olan yakınlığı Gaziantep'in güçlü yönleri arasındadır. Şehrin lojistik sektörü ile ilgili geliştirmesi gereken zayıf yönleri ve aşması gereken tehdit unsurları olmasına rağmen, var olan potansiyeli ile fırsatları avantaja çevirebilecek güce sahiptir.

Tablo 2. 16 Gaziantep lojistik sektörü GZFT analizi (İpekyolu Kalkınma Ajansı TRC1 Bölge Planı 2014-2023: 71, GTO, 2015:144-148)

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gaziantep'in Orta Doğu'ya yakın olması ➤ Şehrin geçiş yolları üzerinde bulunması ➤ Uluslararası havalimanının olması ➤ Şehirden demiryolu hattının geçiyor olması ➤ Şehrin üretim kapasitesinin ve dış ticaret hacminin yüksek olması ➤ Gaziantep'in transit taşımalarda Avrupa-Uzak Doğu eksenini, Karadeniz- Akdeniz ekseninde karayolu ve demiryolu transit taşımasında kesişme kavşağında olması ➤ Gaziantep'in Türkiye'nin büyük TIR filosuna sahip illerden biri olması, ➤ Gaziantep'te dış ticaret taşıması yapan 70'den fazla UND'ye kayıtlı firmanın bulunması 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Demiryolu hattı altyapısının yetersiz olması ➤ Taşımacılıkta karayollarına bağımlılık ➤ Dış ticarete bilgi eksikliği ➤ Taşımacılıkta entegrasyon eksikliği, kombine taşımacılığın yeterince gelişmemiş olması ➤ Bölge içi ve bölgeler arası ulaşım ağlarının ve ulaşım altyapısının yetersizliği ➤ Teknoloji kullanımının yetersizliği ➤ Firmaların lojistik faaliyetlerini kendilerinin organize etmesi, 3. parti lojistik kullanmamaları, firmaların kendi araçları ile çalışmaları, ➤ Sektörde yetişmiş ve kalifiye eleman olmaması ➤ Bölgede farklı taşıma modlarına uygun taşımacılık firmalarının yeterince bulunmaması ➤ Üniversite-sanayi işbirliğinin olmaması ➤ Şehir ulaşım master planlarında yük taşımacılığının planlanmamış olması
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lojistik merkez olma potansiyeli ➤ Orta Doğu'ya yakın olması ➤ Mersin ve İskenderun Limanlarına olan yakınlığı ➤ OSB'lerdeki kapasite artışı ve yük hacminin artacak olması ➤ Tüm ulaşım modlarının entegrasyonu ile Gaziantep'in Güney Anadolu'ya açılan önemli bir kapı haline gelmesi ➤ Ulusal demiryolu ağının bölgeye özellikle OSB ve kurulması planlanan Lojistik Merkeze bağlanması, ➤ Sektörde büyümeye istekli, küçük ve orta ölçekli çok sayıda firmanın varlığı, ➤ İlin lojistik sektöründe doygunluğa ulaşmamış ve yeni yatırımlara uygun/açık olması, ➤ Lojistikle ilgili üniversitelerde bölüm olması 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Suriye ve Irak gibi Orta Doğu ülkelerinde yaşanan iç sorunlar ➤ Yurtiçi taşımalarda yüksek yakıt ücretlerinin taşımacıları zorda bırakması ve maliyetleri artırması, yabancı taşımaların ucuz mazot desteği ile taşıması ➤ Mevcut demiryolu projesinin tamamlanmaması, taşıma araçlarının yenilenmemesi, istasyonların geliştirilmemesi, ➤ Taşımacılık ve depolama yapan firmaların iş alabilmek için fiyat düşürmesi ve haksız rekabete yol açmaları ➤ Dünya'da ve Türkiye'de yaşanabilecek ekonomik krizler, ➤ Teknolojik gelişmeleri firmaların geriden takip etmesi ve rekabet açısından dezavantajlı durumda olmaları.

2.3.7. Lojistik Sektörünün Gelişimi İçin Stratejiler

Bir ülkenin ekonomik göstergelerinin pozitif yönde olması, o ülkeye ait ekonomik, sosyal kültürel ve psikolojik durumu ile ilgili olumlu bilgiler vermektedir. Ekonomik göstergelerin içerisinde en önemli rolü oynayan araçlardan birisi de lojistikdir. Küreselleşen ekonomik düzen içerisinde ülkelerin dış ticaret eğilimlerinin artması lojistik sektörünü daha da önemli hale getirmiştir. Dolayısıyla dış ticaret faaliyetlerinin lojistikle birlikte desteklenmesi gerekmektedir. Sektörün ülke ekonomisine katkısı, toplumun gelişmişlik düzeyine ikincil dereceden önemli rol oynamaktadır. Milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın artması, jeopolitik ve jeostratejik önemin artması, ikili çoklu anlaşmalar, siyasi güç ve liderlik, rekabet gücünün artması, gelir dağılımında adaletin sağlanması, yabancı sermayenin artışı ve eğitim seviyesinin yükselmesi de sektörün ekonomik ve sosyal olarak ülkeye katkılarıdır (Erkan;2014: 48).

Dünyadaki gelişmiş ülkelerde demiryolu taşımacılığı güvenli, ekonomik ve çevre dostu olması sebebiyle kamu ulaştırma politikaları içerisinde önemli bir yere sahiptir. Ülkemizde dünya ortalamalarının oldukça altında kullanılan demiryolu taşımacılığı ile ilgili 2023 yılı hedefleri diğer taşıma türleri ile kıyaslandığında oldukça yüksektir. Demiryolu kullanımının artması hem ekonomik hem de çevre açısından ülkemize avantajlar sağlayacaktır. Demiryolu taşımacılığında Türkiye'de giderilmesi gereken en önemli eksiklikler elektrifikasyon, sinyalizasyon, araçların niteliği ve niceliği, uluslararası mevzuat ile uyumlaştırma, yoğun hatların dünya standartlarına getirilmesi, üretim, tarım merkezleri ve limanlarla entegrasyon, kombine taşımacılık bağlantılarının sağlanmasıdır (Tanyaş vd., 2011: 14).

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi-Hedef 2023 raporunda yer alan verileri Tablo 2.17'de incelendiğinde, yurtiçi yük taşımacılığında karayollarında mevcut olan %80,63'lük payın 2023 sonu hedefinde %60'lara düşmesi öngörülmektedir. Diğer taşıma türlerindeki yoğunluğun karayolu taşımacılığına kıyasla artması beklenmektedir. Raporda, demiryolu taşımacılığında % 4,76 olan mevcut durum için 2023 hedefi % 15, havayolu taşımacılığında % 0,44 olan mevcut durum için 2023 hedefi % 1, denizyolu taşımacılığında % 2,66 olan mevcut durum için 2023 hedefi % 10, boru hat taşımacılığında % 11,51 olan mevcut durum için 2023 hedefi % 14 olarak yer almaktadır. Yurtiçi yolcu taşımacılığında yoğun şekilde kullanılan

karayolu hedefinin düşmesi, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığının artması beklenmektedir.

Tablo 2. 17 Türkiye taşıma payları açısından mevcut durum ve 2023 hedefi (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi-Hedef 2023)

Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	80,63	60
Demiryolu	4,76	15
Havayolu	0,44	1
Denizyolu	2,66	10
Boru Hatları	11,51	14
Taşıma Payları Yolcu-Km (Yurtiçi Yolcu)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	89,59	72
Demiryolu	2,22	10
Havayolu	7,82	14
Denizyolu	0,37	4

Ülkemizin iç, dış ve transit ticari hedeflerine ulaşması ve rekabet edilebilir bir ülke olması için uluslararası ticaret ve taşımacılık koridorlarını dikkate alıp, sahip olduğu ticaret ve taşımacılık koridorlarını geliştirerek, uluslararası entegrasyonu sağlamalıdır.

Kalkınma Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu "Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu"nda da belirtildiği gibi, lojistik sektörü Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiği birçok ekonomik hedefe ulaşmasında büyük öneme sahiptir. Bunun için uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaç duyulmaktadır. Raporda Türkiye'nin rekabetçi üstünlüğünü sağlayacak lojistik stratejiler şu şekilde belirtilmiştir:

Kurumsallaşma ve Mevzuat

- ✓ Lojistik hizmetlerle ilgili Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlemelerin yapılması
- ✓ Lojistikte Kalkınma Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı arasında etkin bir işbirliği mekanizması oluşturulması
- ✓ Türkiye'de gümrükler kapsamında, özellikle tek pencere ve kağıtsız beyanname süreçlerinin tamamlanabilmesi için gümrük işlem süreçlerine dahil olan kurum/kuruluş ile gerçek ve tüzel kişilerin, Gümrük ve Ticaret

Bakanlığı'nın koordinasyonunda anılan Bakanlığın elektronik altyapısına uygun altyapıların tamamlanması

- ✓ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na beyan esasına dayalı gümrük süreçlerinin hızlandırılması kapsamında gerek piyasa gözetimi ve denetimi gerekse gümrük işlemleri ile sonradan kontrol faaliyetlerinin etkinliğinin artırılabilmesi amacıyla 50-60 bin personelin istihdam edilmesi
- ✓ Gümrükler düzeyinde kayıt yoluyla beyan esasının gerçekleştirilmesi
- ✓ Komşu ülkelerle birlikte gerçekleştirilen tek durakta kontrol-ortak kapı kullanımını gibi projelerin tamamlanması
- ✓ Tek pencere uygulamasının "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" dışında diğer bakanlıklar ile de yapılabilmesi

Altyapı ve Büyük Projeler

- ✓ Demiryolu yük taşımacılığındaki payın %15'in üzerine, yolcu taşımacılığında ise %10'un üzerine çıkarılması
- ✓ Karayolu yük taşımacılığındaki payın %60'a, yolcu taşımacılığında ise %72 oranına çekilmesi
- ✓ Türkiye'nin ne üreteceğine ve bu ürünleri ne şekilde dağıtacağına yönelik ulaştırma modları ve diğer lojistik faaliyetlere ilişkin master planın hazırlanması
- ✓ THY'nin kargo taşımacılığında 1,6 milyon tona ulaşması
- ✓ THY'nin uçak sayısını 300'e çıkarması
- ✓ İstanbul'un havayolu taşımacılığında bir ana liman olması
- ✓ Türkiye'de modern depoculuk anlayışı çerçevesinde strateji ve uygulamaların geliştirilmesi
- ✓ Üçüncü boğaz köprüsünün bir kargo hattı olarak kullanılması ve bunun içerisinde demir yolunun da ciddi bir pay alması
- ✓ Üçüncü köprü'nün Kuzey Marmara otoyolu ve üçüncü havalimanı ile entegre olarak tasarlanarak bir yeşil koridor olarak belirlenmesi
- ✓ Marmaray projesinde yolcu taşımacılığı yanı sıra kargo taşımacılığı yapılabilecek bir takım uygulamaların planlanması
- ✓ Tekirdağ-Bandırma ve Tekirdağ-Derince feribot tren seferlerinin başlatılması
- ✓ Marmaray projesi kapsamında özellikle tüpten geçemeyecek tehlikeli madde, silah, askeri araç gibi yüklerin tren ferilerle taşınması konusunda düzenlemelerin yapılması

- ✓ İstanbul'un lojistik ihtiyacının merkezden değil de hemen yakınındaki Tekirdağ, İzmit, Derince, Köseköy gibi bölgelerden sağlanması
- ✓ Marmara bölgesindeki limanlara demiryolu ile bağlantıların sağlanması
- ✓ Yap-İşlet-Devret modeliyle sınır ve gümrük kapılarının yenilenmesi
- ✓ Sınır yerlerinde serbest ticaret alanlarının oluşturulması ve demiryolu hattının çekilmesi
- ✓ Demiryollarının serbestleştirilmesi
- ✓ Yabancı sermayenin lojistik sektörünü ele geçirmesini önleyecek uygulamaların başlatılması
- ✓ Üçüncü havalimanının İstanbul'da yapılması
- ✓ Atatürk Havalimanında Kargo Terminali yatırımının yapılması
- ✓ Güneydoğu Anadolu'da Gaziantep ve Şanlıurfa, İç Anadolu'da Konya gibi yerlerin demiryolu bağlantılarının sağlanması ve lojistik merkezlerin oluşturulması
- ✓ Türkiye'nin lojistik üs olması çerçevesinde, içinde olduğu veya geliştirdiği projelerin (TRACECA, BALO, İpekrüzgarı Blok Tren Uygulaması, Viking Treni vb.) daha dikkatli izlenmesi ve sayılarının artırılması
- ✓ Lojistik Merkez girişimleri ile ilgili olarak kamu ve özel sektörün işbirliği yapması ve bu çerçevede kapsamlı bir ihtiyaç analizinin gerçekleştirilmesi
- ✓ Lojistik sektörde hizmet etkinliğini sağlamak amacıyla AR-GE ve inovasyon desteği verecek merkezlerin sayısının artırılması
- ✓ Lojistik pazarının çok sayıda küçük ölçekli kuruluş tarafından paylaşılarak dağınık bir görüntü çizmesinin önüne geçecek, sektördeki yabancı yatırımcı baskınlığını azaltacak ve lojistikte; ölçek büyüklüğünü ve konsolidasyonu sağlayarak işletmelerin rekabet güçlerini artırıp yeniden yapılanmasını sağlayacak önlemlerin alınması
- ✓ Verimlilik artışı ve maliyet azaltma hedefleri ile lojistik sektörde faaliyet gösteren firmaların katma değerli lojistik faaliyetlerine yöneliminin artması

Eğitim

- ✓ Lojistikle ilgili bir doçentlik alanının açılması
- ✓ Lojistik eğitimi çerçevesinde ilgili özel sektör paydaşları ile işbirliği ve danışma kurullarının oluşturulması
- ✓ Lojistik eğitiminin bir deneysel öğrenme anlayışı ile yeniden tasarlanması ve yaparak öğrenme uygulamalarının sayısının artması

- ✓ Lojistik eğitiminde de, AR-GE ve inovasyon faaliyetlerine yönelik çalışmaların artırılması.

Kalkınma Bakanlığının hazırlamış olduğu 10. Kalkınma Planı 2014-2018'te Lojistik Sektörü ile ilgili politikalar şu şekilde yer almaktadır (10.Kalkınma Planı, 2013: 111)

1. Lojistik Master planı hazırlanarak hayata geçirilecektir.
2. Lojistik merkezlerin ülke genelinde planlanarak, kombine taşımacılığa özen gösterilecektir.
3. Lojistik firmaların büyümeleri desteklenecektir.
4. Kurumlar arasında etkin bir koordinasyon sağlanacaktır.
5. Ulaşım koridorlarında en verimli ulaşım türü belirlenerek, enerji verimliliği, temiz yakıt ve çevre dostu ulaşım sistemlerine öncelik verilecektir.
6. Tüm komşu ülkelerle ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilecektir.
7. Karayollarının bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanması için üstyapı yönetim sistemi tesis edilecektir.
8. Karayollarında mali ve mesleki yeterliliğe sahip işletmelerin kurulması teşvik edilecektir.
9. Hızlı tren hatları ve ağları genişletilecektir.
10. Karayollarının yükünü hafifletecek tek hatlı demiryolları çift hatlı hale getirilecektir.
11. Avrupa ile kesintisiz demiryolu ulaşımı için teknik ve idari karşılıklı işletilebilirlik düzenlemelerine uyum sağlacaktır.
12. Liman kapasiteleri arttırılarak, demiryolu ve karayolu ile bağlantıları tamamlanacaktır.
13. Türkiye'ye uygun bir liman yönetim modeli hayata geçirilecektir.
14. Gümrüklerin fiziki altyapısı iyileştirilecek, bilgi teknolojilerinin kullanımı yaygınlaştırılacak.

Lojistik merkezlerin kurulması, bölgeler ve ülkeler için önemli bir gelir kaynağı ve istihdam sağlayan, ekonomik kalkınma için vazgeçilmez bir unsur halini almıştır. Ayrıca ticari ilişkileri geliştiren ve dış ticaret hacmini arttıran bir rolü de bulunmaktadır. Dünyadaki küresel üretim ve global ekonomik düzen, malların küresel dolaşımını etkilemekte ve izledikleri güzergah üzerinde lojistik merkezlerin yer alması seçilen yolun belirlenmesinde etkin rol oynamaktadır. Dolayısıyla uygun

bir vizyon ile yasal ve fiziksel altyapının sağlanması, ticaret ve lojistik faaliyetleri kolaylaştırıcı politikaların uygulanması, uluslararası ticaretin belirli merkezlere yönlendirilmesini ve yoğunlaşmasını sağlayacaktır (TOBB, 2012:35)

Ulusal bazda belirlenen ve uygulanması gereken stratejiler yerel düzeyde, Gaziantep ölçeğine uygun ve uygulanabilir şekilde adapte edilmelidir. Öncelikle ilde lojistik köy kurulması ile ilgili planlama ve çalışma faaliyetlerinin yerel aktörler tarafından benimsenmesi ve hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bunun için şehir planlamalarının içerisinde lojistik sektörünü de kapsayacak şekilde yük taşımalarını da içeren çalışmalar yapılmalıdır. Şehirdeki lojistik odaların, merkezi yapıyı bozmadan ve trafik akışını etkilemeden şehrin dış bölgelerine kaydırılması planlanmalıdır. Karayolu ve demiryolu altyapısının iyileştirilmeli ve demiryolları etkin kullanılarak OSB bağlantıları sağlanmalıdır. Lojistik köy içerisinde depolama hizmetleri verilmek üzere, büyük depolar inşa edilmelidir. Sektörün en zayıf tarafı olan kalifiye eleman eksikliği sorununu çözmek üzere eğitim faaliyetleri düzenlenmeli, insan kaynaklarında kapasite artışı kurumlar tarafından desteklenmelidir. Sektörel verimliliğin artırılması, maliyetlerin azaltılması amacıyla eğitim ve danışmanlık hizmetlerinin verilmesi gerekmektedir. Ayrıca lojistik sektörüne özgü gelişim planları ve stratejileri hazırlanmalıdır. Bilişim teknolojilerinin kullanılması tedarik zinciri içerisinde yer alan her bir faaliyet için etkin bir şekilde kullanılması rekabet edilebilirlik açısından bir gereksinimdir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM MATERYAL VE YÖNTEM

Çalışmanın bu bölümünde araştırmada ele alınan değişkenlerin ölçülmesi amacıyla kullanılan ölçekler, değişkenler arası ilişkilerin değerlendirilmesi, araştırma örnekleme ve veri toplama yöntemine ilişkin bilgiler yer almaktadır.

3.1. MATERYAL

3.1.1. Araştırmanın Amacı

Çalışma son dönemlerde önemli altyapı hazırlıkları ile birlikte proje aşamasından yapım aşamasına geçiş yapmaya başlayan Gaziantep Lojistik Üssü için sektörel açıdan bir yaklaşım geliştirmeyi ve bu yaklaşım doğrultusunda atılması gereken adımları ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır.

3.1.2. Araştırma Hipotezleri

Çalışmada kullanılan anket sorularına katılımcıların verdikleri cevaplara ilişkin aşağıdaki hipotezler oluşturulmuştur:

H1: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında karşılaştıkları iç kaynaklı sorunlar (IKS) açısından fark vardır.

H2: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında karşılaştıkları dış kaynaklı sorunlar (DKS) açısından fark vardır.

H3: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında karşılaştıkları dış kaynak kullanımı ile ilgili yaşanan sorunlar (DKKY) açısından fark vardır.

H4: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında Gaziantep'te lojistik sektöründe karşılaştıkları sorunlar (GALOJ) açısından fark vardır.

H5: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında Gaziantep'te lojistik sektöründe yaşanan sorunların çözümlerine yaklaşımları (GALSCOZ) açısından fark vardır.

H6: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeline ilişkin yaklaşımları (GALÜP) açısından fark vardır.

H7: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gereksinimlere (GALÜG) yaklaşım açısından fark vardır.

3.1.3. Kullanılan Ölçekler

Çalışmada katılımcıların cevaplama için 10 sorudan oluşan anket formu hazırlanmıştır. Öncelikli olarak anket soruları hazırlanmış ve pilot uygulama kapsamında ilgili bölüm öğretim üyeleri ve sektörde faaliyet gösteren kurumsal firmaların yöneticileri ile görüşülerek soruların anlaşılır olması için bilgi alışverişinde bulunulmuştur. Yapılan pilot uygulama sonucu ortaya çıkan anket formu Ek-I'de verilmiştir.

Anketin ilk sorusu firmaların genel bilgilerini içermektedir. İkinci ve üçüncü sorular firmaların lojistik sektöründe karşılaştıkları iç (9 madde) ve dış kaynaklı (8 madde) sorunlar hakkında bilgi toplamayı amaçlayan maddelerden oluşmaktadır. Dördüncü soru firmaların dış kaynak kullanımında karşılaştıkları sorunlarla (4 madde) ilgiliyken beş ve altıncı sorular sırasıyla Gaziantep'te lojistik sektöründe yaşanan sorunlar (8 madde) ve çözümleri (5 madde) için alınabilecek önlemlerle ilgilidir. Anketin yedi ve sekizinci soruları ise Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeli (9 madde) ve gereksinimleri (9 madde) ile ilgili maddelerden oluşmaktadır. Beşli Likert Ölçeğinin kullanıldığı iki, üç, dört, beş, altı, yedi ve sekizinci sorularda katılımcılardan maddeleri önem derecesine göre değerlendirme yapmaları istenmiştir (1-Hiç önemli değil, 2- Biraz önemli, 3- Orta derecede önemli, 4- Önemli, 5-Çok önemli). Anketin dokuzuncu sorusunda katılımcılardan firmalarının sundukları lojistik hizmetler ve yakın gelecekte yatırım yapacakları alanları belirtmeleri istenmiştir.

3.1.5. Araştırma Örnekleme ve Verilerin Toplanması

Çalışmanın ele aldığı konu üzerinde araştırma yapmak üzere Gaziantep ilinde faaliyet gösteren lojistik firmaları ve lojistik birimi olan firmalar herhangi bir özellik ayırımı yapılmadan seçilmiştir.

Çalışmada belirli bir olasılık hesabına dayanmayan kolayda örneklem yöntemi kullanılmıştır. Gaziantep'te yer alan firmalara ilişkin adres bilgilerine KOSGEB, Gaziantep Ticaret Odası ve Gaziantep Sanayi Odası'ndan elde edilen

bilgiler ışığında ulaşılmaya çalışılmıştır. Elde edilen elektronik posta adreslerine internet üzerinde hazırlanmış olan anket formu gönderilerek firmaların elektronik ortamda anketi cevaplamaları istenmiş ancak geri dönüşün beklenilenden az olması sonucu anket uygulaması elden ve birebir firmalarla görüşülerek yapılmıştır. Yapılan uygulama sonucu elde edilen toplam 56 adet anket kullanılarak çalışmaya ilişkin analiz yapılmıştır.

Anket uygulaması sonucu elde edilen veriler SPSS 18 istatistik programı kullanılarak analiz edilmiş ve değerlendirilmeleri yapılmıştır.

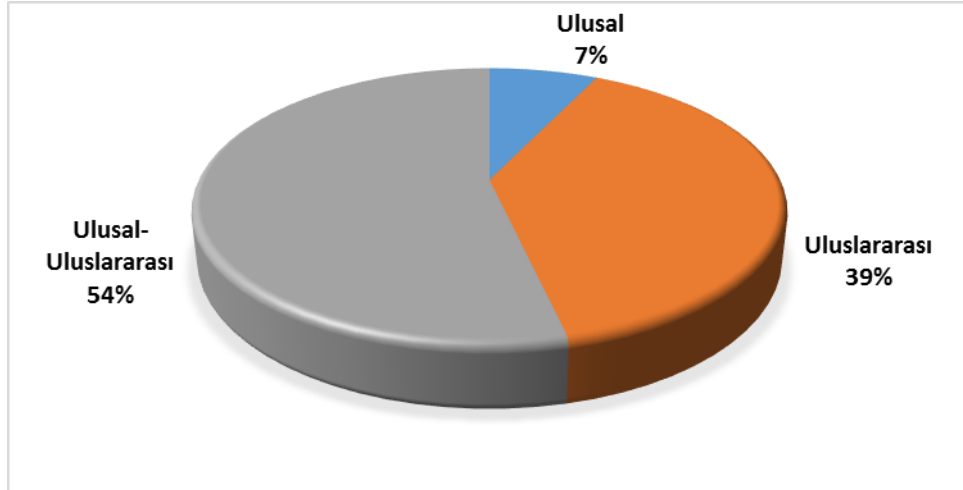


DÖRDÜNCÜ BÖLÜM ANALİZ VE BULGULAR

Çalışmanın bu bölümünde yapılan anket uygulaması sonucu elde edilen verilerle örnekleme ilişkin bilgilere ve çalışmada kullanılan değişkenlere ilişkin dağılımlara yer verilmektedir. Ayrıca bu bölümde çalışmanın çalışmada yer alan firmaların faaliyet gösterdikleri alanlara göre verdikleri cevapların kıyaslanması da incelenmektedir.

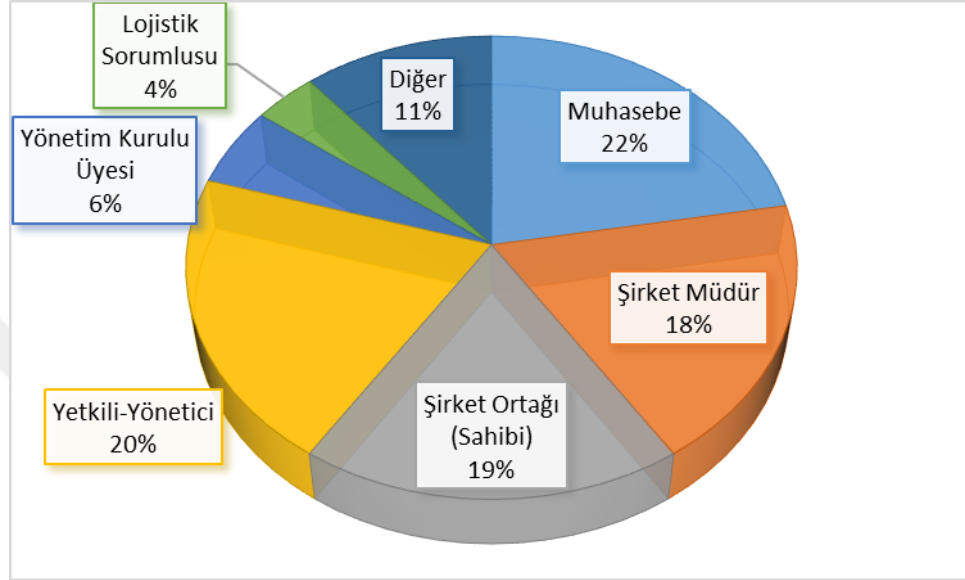
4.1. ÖRNEKLEME İLİŞKİN TEMEL ÖZELLİKLER

Çalışmada katılımcılardan; firmalarının faaliyet gösterdikleri alan, firmadaki pozisyonları, firmalarının yaşları, firmalarındaki çalışan sayısı, firmalarının lojistik hizmetleri ve yatırım planlarına ilişkin sorulara yanıt vermeleri istenmiştir. Anketi yanıtlayan katılımcı firmaların %54'ü hem ulusal hem uluslararası (30) alanda faaliyet gösterirken %39'u uluslararası (22) ve %7'si ulusal (4) alanda faaliyet gösterdiklerini ifade etmişlerdir (Şekil 4.1).



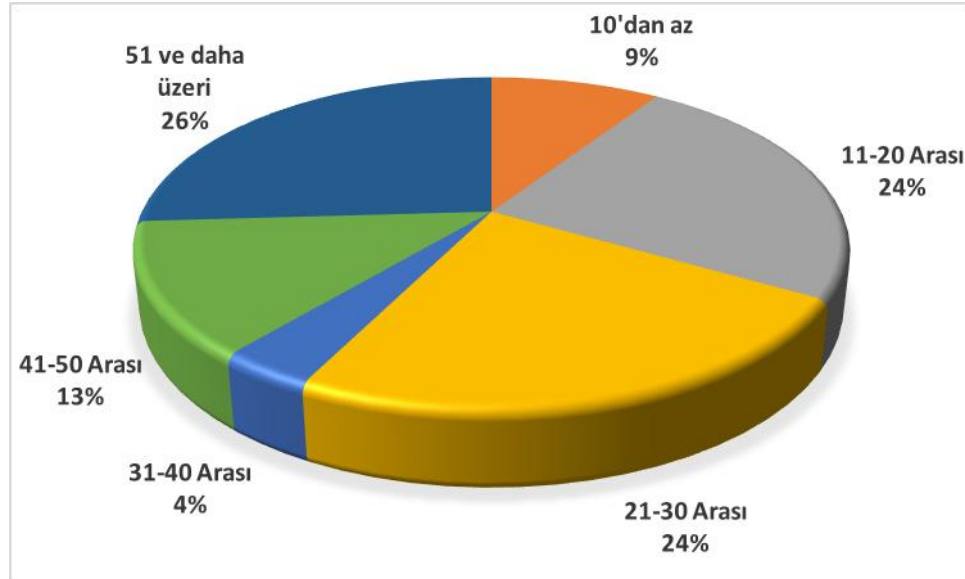
Şekil 4. 1 Firmaların faaliyet alanları

Katılımcıların pozisyon dağılımlarına bakıldığında; %22'sinin muhasebe personeli, %20'sinin yetkili (yönetici), %19'unun şirket ortağı (sahibi), %18'inin ise şirket müdürü, %10'unun yönetim kurulu üyesi ve lojistik sorumlusu ve %11'inin ise diğer personel olarak kendilerini tanımladıkları görülmektedir (Şekil 4.2). Çalışmaya katılan firmaların yaş ortalaması 15,2 yıl iken, firmalarda çalışan sayısı ortalaması 39,3 kişidir.



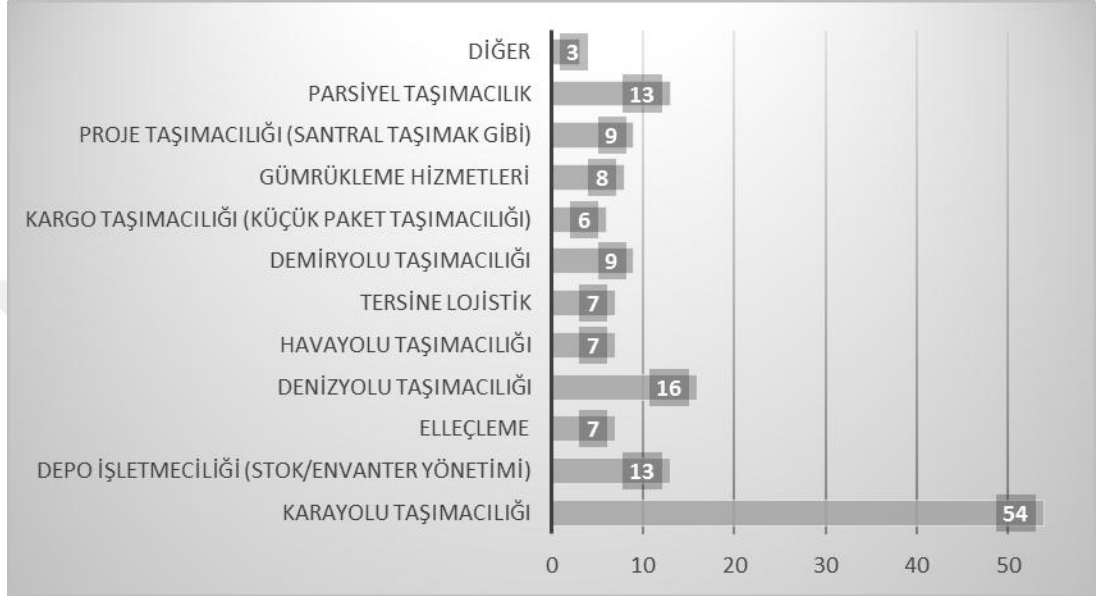
Şekil 4. 2 Katılımcılara ilişkin pozisyon dağılımları

Çalışmaya katılan firmaların sahip oldukları araç sayısı ortalaması 52,4 iken dağılımlara baktığımızda 11-40 arası araç sayısına sahip firmaların toplamda %74 düzeyinde olduğu görülmektedir (Şekil 4.3).



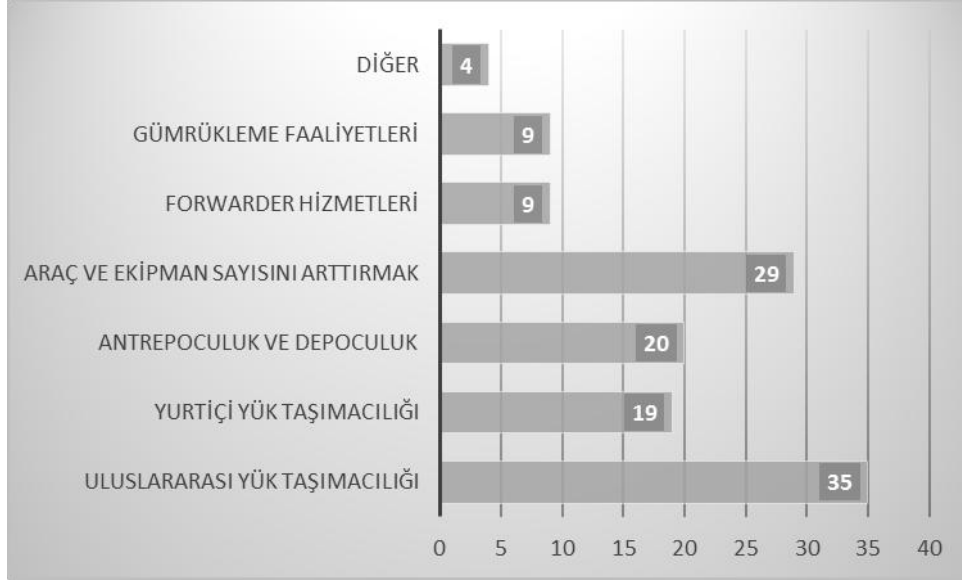
Şekil 4. 3 Firmaların sahip oldukları araç sayılarının dağılımı

Firmaların vermiş oldukları lojistik hizmetlerin dağılımına ilişkin veriler şekil 4.4’de verilmiştir. Bu soruya katılımcılar birden fazla seçeneği işaretleyerek cevap verirken, firmaların neredeyse tamamı karayolu taşımacılığı alanında hizmet verdikleri gözlemlenmiştir. Karayolu taşımacılığında sonra firmaların en fazla denizyolu ve parsiyel taşımacılığı ve depo işletmeciliği alanında hizmet verdikleri görülmektedir.



Şekil 4. 4 Firmaların sağladıkları lojistik hizmetlerin dağılımı

Katılımcılara yakın gelecekte Gaziantep’te hangi alanda yatırım yapmayı düşündükleri sorulduğunda; uluslararası yük taşımacılığı ve araç ve ekipman sayısının artırılması konusuna daha fazla önem verdikleri görülmüştür. Bunları sırasıyla antrepo ve depo işletmeciliği, yurtiçi yük taşımacılığı, forwarder hizmetleri ve gümrükleme faaliyetlerine ilişkin yatırım düşüncelerinin izlediği ortaya çıkmıştır (Şekil 4.5).



Şekil 4. 5 Firmaların sağladıkları lojistik hizmetlerin dağılımı

4.2. ÖLÇEKLERE İLİŞKİN DAĞILIMLAR

Bu kısımda ankette yer alan sorulara ilişkin katılımcıların vermiş oldukları yanıtların dağılımları soru bazında ele alınarak açıklanacaktır.

4.2.1. Lojistik Sektöründe Firmaların Karşılaştıkları İç Kaynaklı Sorunlar

Çalışmada katılımcılara yöneltilen ve lojistik sektöründe firmaların içsel durumlarından dolayı ortaya çıkan sorunları belirlemek için sorulan sorular ve verilen cevapların dağılımları Tablo 4.1’de verilmiştir. Firmaların araç ve ekipman kapasitesi ile ilgili yetersizliklerini (%52,6) ve hasarlı ürün teslimatı (%49,1) nedeniyle yaşanan sıkıntıları en önemli sorunlar olarak gördükleri ortaya çıkmıştır. Aynı zamanda firmalar; kendi yapılarından kaynaklı kurumsallaşamamanın (%45,6), müşteri ilişkilerinde ortaya çıkan sıkıntıların (%45,6) ve alanlarında faaliyet gösteren firmalara oranla yüksek maliyete sahip olmalarının da (%45,6) önemli olduğunu düşünmektedirler.

Sorulara verilen cevapların ortalamaları açısından karşılaştırıldığında ise firmaların karşılaştıkları en önemli iç kaynaklı sorun olarak kalifiye eleman yetersizliğini (4,38) gördükleri gözlemlenmektedir.

Tablo 4. 1 Firmaların karşılaştıkları iç kaynaklı sorunlar

	Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli	Ortalama
Araç ve Ekipman Kapasitesinin Yeterli Olmaması	Katılımcı	0	3	4	16	30	4
	%	0	5,3	7	28,1	52,6	
Hasarlı Ürün Teslimi	Katılımcı	3	3	7	15	28	4,25
	%	5,3	5,3	12,3	26,4	49,1	
Kurumsallaşamama	Katılımcı	0	4	4	23	26	4,17
	%	0	7	7	40,4	45,6	
Zayıf Mali Yapı Hasarlı Ürün Teslimi	Katılımcı	1	1	7	20	26	4,26
	%	1,8	1,8	12,3	35,1	45,6	
Rakiplere Oranla Yüksek Maliyet	Katılımcı	0	1	10	19	26	4,33
	%	0	1,8	17,5	33,4	45,6	
Müşteri İlişkilerinde Yetersizlik	Katılımcı	0	0	6	26	25	4,25
	%	0	0	10,5	45,6	43,9	
Ürün Teslimatında Gecikmeler	Katılımcı	0	4	4	24	22	4,10
	%	0	7	7	42,2	38,6	
Yetersiz Bilgi Teknolojileri Sonucu Yaşanan Karışıklıklar	Katılımcı	1	0	8	27	21	4,18
	%	1,8	0	14	47,4	36,8	
Kalifiye Eleman Yetersizliği	Katılımcı	1	7	4	24	21	4,38
	%	1,8	12,3	7	42,1	36,8	

4.2.2. Lojistik Sektöründe Firmaların Karşılaştıkları Dış Kaynaklı Sorunlar

Çalışmaya katılan firmalardan dış kaynaklı sorunların önem derecesini belirtilmesi istendiğinde firmalar; tahsilatta yaşanan sorunların (%61,4), yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerin (%56,1), gümrüklemede yaşanan sorunların (%52,6) ve firma çevresinden kaynaklanan altyapı yetersizliklerinin (%50,9) önemini vurgulamışlardır (Tablo 4.2). Bu sorunların yanı sıra hizmet verilen sektörlerde düşük iş hacminin ortaya çıkması (%49,1), demiryolu, havayolu ve limanlarda ortaya çıkan yetersizlikler (%47,4) ve müşterilerin lojistik ile ilgili bilgilerinin eksik olması (%43,9) da sektörle ilgili öne çıkan çevresel sorunlardır.

Firmaların karşılaştıkları dış kaynaklı sorunlara ortalamalar açısından bakıldığında tahsilatta yaşanan sorunlar (4,48) ve alt yapı yetersizliklerinin (4,48) önem sıralamasında birinci oldukları görülmektedir.

Tablo 4. 2 Firmaların karşılaştıkları dış kaynaklı sorunlar

	Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli	Ortalama
Tahsilâta Sorun Yaşanması	Katılımcı	0	1	6	15	35	4,48
	%	0	1,8	10,5	26,3	61,4	
Yasal Düzenlemelerdeki Belirsizlikler	Katılımcı	0	0	5	20	32	4,18
	%	0	0	8,8	35,1	56,1	
Gümrükleme Sorunları	Katılımcı	0	1	7	18	30	4,34
	%	0	1,8	12,3	31,6	52,6	
Alt Yapı Yetersizlikleri	Katılımcı	1	0	6	20	29	4,48
	%	1,8	0	10,5	35,1	50,9	
Hizmet verilen sektörlerde yaşanan düşük iş hacmi	Katılımcı	0	1	7	21	28	4,27
	%	0	1,8	12,3	36,8	49,1	
Demiryolu, Havayolu ve Limanlarda Yaşanan Yetersizlikler	Katılımcı	1	5	6	17	27	4,38
	%	1,8	8,8	10,5	29,8	47,4	
Müşterilerin lojistik alanındaki bilgi yetersizliği	Katılımcı	0	1	8	23	25	4,36
	%	0	1,8	14	40,4	43,9	
Uzun Vadeli Sözleşme Yapılmaması	Katılımcı	1	1	8	24	23	4,15
	%	1,8	1,8	14	42,1	40,4	

4.2.3. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı ile İlgili Yaşanan Sorunlar

Lojistik sektöründe yer alan firmalar için önemli bir gelir kaynağı ve aynı zamanda önemli gider kaynaklarından biri olarak gösterilebilecek dış kaynak kullanımına ilişkin firmaların anket sorularına verdikleri cevaplar tablo 4.3'de gösterilmiştir. Firmalar dış kaynak kullanımlarında yaşadıkları sorunlardan; sözleşme kurallarına uyulmamasından kaynaklanan sorunların (%49,1) çok önemli olduğunu vurgularken diğer sorunlarında dış kaynak kullanımında etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Dış kaynak kullanımı ile ilgili yaşanan sorunların ürünün zamanında teslim edilmemesi, üründe hasar meydana gelmesi gibi ürün ve taşıyıcı ile ilgili sıkıntılardır. Dış kaynak kullanımına ilişkin sorulara verilen cevapların ortalamalarına bakıldığında hatalı teslimat nedeniyle yaşanan sorunların (4,3) en önemli sorunlar olarak görüldüğü ortaya çıkmaktadır.

Tablo 4. 3 Dış kaynak kullanımı

	Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli	Ortalama
Sözleşme kurallarına uyulmaması nedeniyle sorunlar yaşanması	Katılımcı	0	4	4	21	28	4,1
	%	0	7	7	36,8	49,1	
Üründe hasar meydana gelmesi nedeniyle sorunlar yaşanması	Katılımcı	1	4	4	22	26	4,2
	%	1,8	7	7	38,6	45,6	
Hatalı teslimat nedeniyle sorunlar yaşanması	Katılımcı	1	4	7	19	26	4,3
	%	1,8	7	12,3	33,3	45,6	
Ürünün zamanında teslim edilmemesi nedeniyle sorunlar	Katılımcı	1	2	4	31	18	4,1
	%	1,8	3,5	7	54,4	31,6	

4.2.4. Gaziantep'te Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunlar

Çalışmanın Gaziantep'te yer alan lojistik firmaların sektörde karşı karşıya kaldıkları sorunların belirlenmesine yönelik sorularına katılımcılar; maliyetlerin yüksek olmasının, tahsilatta yaşanan sıkıntıların, kalifiye eleman eksikliğinin, çalışılan firmaların sektöre ilişkin yanlış konumlandırmalarının ve mevzuat ve yasal şartlara ilişkin sıkıntıların çok önemli sorunlar olduğu cevabını vermişlerdir (Tablo 4.4). Aynı zamanda yine hizmet alıcılardan kaynaklı olarak ortaya çıkan yetersiz bilgi de katılımcıların önemine vurgu yaptığı noktalardan biridir. Sorulara verilen cevapların ortalamaları açısından da bakıldığında firmaların sektörde yaşadıkları en önemli sorun olarak tahsilatta yaşanan sıkıntıları (4,54) gördükleri ifade edilebilir.

Tablo 4. 4 Gaziantep’te lojistik sektöründe karşılaşılan sorunlar

	Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli	Ortalama
Maliyetlerin yüksek olması	Katılımcı	0	0	4	18	35	3,98
	%	0	0	7	31,6	61,4	
Tahsilatta yaşanan sıkıntılar	Katılımcı	0	0	7	15	34	4,54
	%	0	0	12,3	26,4	59,6	
Kalifiye eleman eksikliği	Katılımcı	0	1	6	17	33	4,45
	%	0	1,8	10,5	29,9	57,9	
Lojistik hizmetler talep eden firmaların sektörü yanlış konumlandırması	Katılımcı	0	0	6	18	32	4,41
	%	0	0	10,5	31,6	56,1	
Mevzuat ve Yasal Şartlar	Katılımcı	0	1	6	19	31	4,35
	%	0	1,8	10,5	33,4	54,4	
Hizmet alıcıların yetersiz bilgiye sahip olmaları	Katılımcı	0	0	9	19	28	4,2
	%	0	0	15,8	33,4	49,1	
Profesyonel dış kaynak yetersizliği	Katılımcı	0	1	8	27	21	4,47
	%	0	1,8	14	46,4	36,8	
Altyapı eksikliği (Havayolu-demiryolu-karayolu gibi)	Katılımcı	2	2	10	23	19	4,49
	%	3,5	3,5	17,5	40,4	33,3	

4.2.5. Gaziantep’te Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunların Çözülmesi İçin Yapılması Gerekenler

Gaziantep’in lojistik sektöründe yaşadığı sorunların giderilmesi için alınması gereken önlemlere ilişkin katılımcılardan elde edilen bulgulara bakıldığında; sektöre ilişkin devlet teşviklerinin artırılmasının (%70,2) ve kalifiye eleman eksikliğinin giderilmesi için sektör-üniversite işbirliğinin geliştirilmesinin (%63,2) firmaların en önemli gördükleri çözüm yolları olarak ifade edilebilir (Tablo 4.5). Aynı zamanda Gaziantep’teki en önemli lojistik problemlerinden biri olan karayolu ile demiryolu bağlantılarının tamamlanması (%49,1) ve hali hazırda planlamaları yapılan lojistik köy kurulması (%59,6) da sorunların çözümü için önemli olarak ifade edilmiştir.

Tablo 4. 5 Lojistik sektöründe karşılaşılan sorunların çözülmesi için yapılması gerekenler

	Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli	Ortalama
Lojistik sektörüne yönelik devlet politikaları ile destek sağlanması	Katılımcı	0	1	0	16	40	4,32
	%	0	1,8	0	28,1	70,2	
Sektördeki kalifiye eleman eksikliğinin giderilmesi için sektör-üniversite işbirliği artırılması	Katılımcı	2	2	1	15	36	4,23
	%	3,5	3,5	1,8	26,3	63,2	
Gaziantep'e lojistik köy kurulması	Katılımcı	4	1	4	14	34	4,67
	%	7	1,8	7	24,6	59,6	
Karayolu-demiryolu bağlantısı tamamlanması	Katılımcı	1	1	10	16	28	4,28
	%	1,8	1,8	17,5	28,1	49,1	
Gaziantep'te altyapı eksikliği tamamlanarak teknik kapasitesi geliştirilmesi	Katılımcı	0	0	8	22	26	4,45
	%	0	0	14	38,6	45,6	

4.2.6. Gaziantep'in Lojistik Üs Olabilme Potansiyeline İlişkin Sorular

Çalışmanın temel sorusu olan Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeline ilişkin katılımcılara yöneltilen sorulara katılım yüzdeleri tablo 4.6'da verilmiştir. Gaziantep'in öne çıkmasında etkili olan; ticaret ve sanayi hacminin büyüklüğü (%80,7), konumu (%63,2) ve mevcut saha genişliği (%56,1) özelliklerinin etkili olduğu görülmektedir. Genel olarak bakıldığında Gaziantep'in sahip olduğu ticari potansiyelin ve mevcut konumunun lojistik üs olabilme potansiyelinde ön plana çıktığı ifade edilebilir.

Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeline ilişkin katılım gösteren firmaların verdiği cevapların ortalamalarına bakıldığında şehrin altyapısının kombine taşımacılığa elverişli olmasının (4,84) önemli olduğu görülmektedir.

Tablo 4. 6 Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeli

	Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli	Ortalama
Gaziantep ticaret ve sanayi hacim büyüklüğü	Katılımcı	0	0	0	10	46	4,41
	%	0	0	0	17,5	80,7	
İpekyolu güzergahı üzerinde bulunması	Katılımcı	2	1	5	13	36	4,2
	%	3,5	1,8	8,8	22,8	63,2	
Lojistik üs saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, vb.)	Katılımcı	1	0	6	18	32	4,05
	%	1,8	0	10,5	31,6	56,1	
İskenderun ve Mersin limanlarına yakınlık	Katılımcı	2	0	2	21	32	4,35
	%	3,5	0	3,5	36,8	56,1	
Bölge ülkelerine yakınlık	Katılımcı	1	1	6	19	30	4,34
	%	1,8	1,8	10,5	33,3	52,6	
Üretim / tüketim merkezlerine yakınlık	Katılımcı	0	1	5	21	30	4,41
	%	0	1,8	8,8	36,8	52,6	
Havayolu, demiryolu, karayolu bağlantıları	Katılımcı	1	2	8	20	26	4,41
	%	1,8	3,5	14	35,1	45,6	
İhracat, ithalat ve transit gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık	Katılımcı	0	1	3	28	24	4,43
	%	0	1,8	5,3	49,1	42,1	
Kombine taşımacılık altyapı potansiyeli	Katılımcı	0	3	13	19	22	4,84
	%	0	5,3	22,8	33,3	38,6	

4.2.7. Gaziantep'in Lojistik Üs Olabilmesi İçin Gereksinimler

Katılımcılara Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeli sorulduktan sonra lojistik üs için gereksinimlere ilişkin sorulara yanıt vermeleri istenmiştir (Tablo 4.7). Yapılacak olan gümrük işlemlerinin daha sağlıklı ve sorunsuz olabilmesi için önemli bir gereksinim olan gümrük hizmetlerinin geliştirilmesi (%70,2) ve karayolu bağlantılarının geliştirilmesi (63,2) katılımcılar tarafından giderilmesi gereken sorunlardan en önemlileri olarak gösterilmiştir. Bunun yanı sıra kalifiye eleman yetiştirilmesi (hem teknik hem yönetsel anlamda) ve bilgi iletişim teknolojilerinin etkin olarak kullanılması da Gaziantep'in eksik olan yanlarının tamamlanması için önem teşkil etmektedir.

Katılımcıların Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gereksinimler sorusunun cevaplarının ortalamasına bakıldığında en önemli gereksinimin antrepo sayısının artırılması (4,54) olduğu ifade edilmiştir.

Tablo 4. 7 Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gereksinimler

	Katılımcı Sayısı ve Yüzdesi	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli	Ortalama
Gümrük hizmetlerinin geliştirilmesi	Katılımcı	2	0	3	12	40	3,93
	%	3,5	0	5,3	21,1	70,2	
Karayolu bağlantılarının geliştirilmesi (İslahiye-İskenderun)	Katılımcı	1	1	6	13	36	4,27
	%	1,8	1,8	10,5	22,8	63,2	
Lojistik Eğitim Kurumlarının Varlığı Ve Mesleki Eğitimlerde Çeşitlilik ve Uzmanlaşma	Katılımcı	0	2	5	21	29	3,7
	%	0	3,5	8,8	36,8	50,9	
Tamir-Bakım Hizmetlerinin Yaygınlaştırılması	Katılımcı	1	1	9	17	29	3,87
	%	1,8	1,8	15,8	29,8	50,9	
Serbest bölgelerin aktif kullanılması	Katılımcı	2	0	2	20	29	4,36
	%	3,5	0	3,5	35,1	50,9	
Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygın kullanımının sağlanması	Katılımcı	0	2	5	22	27	4,33
	%	0	3,5	8,8	38,6	47,4	
Demiryolu hatlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi	Katılımcı	3	4	10	19	20	4,45
	%	5,3	7	17,5	33,3	35,1	
Antrepo sayısının artırılması (kapalı ve soğutmalı depolar, siloların inşa edilmesi)	Katılımcı	2	3	10	23	18	4,54
	%	3,5	5,3	17,5	40,4	31,6	
Havayolu Kargo Taşımacılığının Etkin Kullanılması	Katılımcı	4	5	12	16	18	4,4
	%	7	8,8	21,1	28,1	31,6	

4.3. FİRMALARIN FAALİYET ALANLARINA GÖRE KARŞILAŞTIKLARI SORUNLARA İLİŞKİN KARŞILAŞTIRMA

Bu başlık altında katılımcı firmaların faaliyet gösterdikleri alanlara (ulusal, uluslararası ve ulusal-uluslararası olmak üzere) göre karşılaştıkları iç kaynaklı sorunların önem derecelerine bakılarak değerlendirme yapılacaktır. Çalışmaya katılan firmalardan 30'u hem ulusal hem de uluslararası, 22'si sadece uluslararası ve 4'ü ise sadece ulusal pazarda faaliyet göstermekte olduklarını ifade etmişlerdir. Değerlendirme yapılırken katılımcıların vermiş oldukları cevaplarla firmaların faaliyet alanları ayrı ayrı ele alınarak ortalama açısından kıyaslanacaktır.

4.3.1. Faaliyet Alanlarına Göre Firmaların Karşılaştıkları İç Kaynaklı Sorunların Karşılaştırılması

Ulusal pazarda faaliyet gösteren firmaların karşılaştıkları iç kaynaklı sorunlara bakıldığında; rakiplere oranla yüksek maliyete sahip olunması, kurumsallaşamama ve araç ve ekipman kapasitesinin eksikliğinden kaynaklanan sıkıntıların öneminin vurgulandığı görülmektedir. Uluslararası alanda faaliyet gösteren firmaların ulusal alanda faaliyet gösteren firmalara göre daha fazla

önemsedikleri sorunun bilgi teknolojileri konusundaki yetersizlikten kaynaklanan karışıklıkların olduğu görülmektedir. Bu sıkıntıların firmaların farklı pazarlarda faaliyet gösterirken daha önemli olduğu göz önünde bulundurulduğunda rekabet halinde oldukları yabancı firmaların mevcut yapılarındaki kuvvetli yönlerin de bu eksikliklerinin ortaya çıkmasına yol açtığı ifade edilebilir. Firmaların hem ulusal hem uluslararası pazarlardaki karşılaştıkları sorunlar da her iki pazarda yaşanan sorunlarla bazı alanlarda farklılaştıkları görülmektedir. Her iki pazarda da faaliyet gösteren firmaların müşteri ilişkilerinde yetersizlik konusunda sorunlar yaşadıkları görülmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta katılımcı firmalar arasında ulusal alanda faaliyet gösterenlerin düşük oranda olmasıdır. Bu düşük oranın ulusal pazar ile ilgili sorunların net bir şekilde görülmesini engelleyebileceği ifade edilebilir.

Tablo 4. 8 Faaliyet alanlarına göre firmaların karşılaştıkları iç kaynaklı sorunların karşılaştırılması

	Ulusal	Uluslararası	Ulusal- Uluslararası
Kalifiye Eleman Yetersizliği	3,25	4,04	4,06
Kurumsallaşamama	4,50	4,40	4,09
Yetersiz Bilgi Teknolojileri Sonucu Yaşanan Karışıklıklar	4	4,45	4
Zayıf Mali Yapı Hasarlı Ürün Teslimi	4	4,30	4,25
Müşteri İlişkilerinde Yetersizlik	4	4,31	4,38
Rakiplere Oranla Yüksek Maliyet	4,50	4,28	4,19
Hasarlı Ürün Teslimi	4,25	4,14	4,06
Ürün Teslimatında Gecikmeler	4,25	4,10	4,23
Araç ve Ekipman Kapasitesinin Yeterli Olmaması	4,50	4,40	4,34

4.3.2. Faaliyet Alanlarına Göre Firmaların Karşılaştıkları Dış Kaynaklı Sorunların Karşılaştırılması

Firmaların faaliyet gösterdikleri alanlar karşılaştıkları çevresel sorunların farklılaşmasına yol açabilmektedir. Bu çevresel kaynaklar ulusal alanda çok farklı şekillerde ortaya çıkarken uluslararası alanda farklılaşarak firmaların sahip oldukları kurumsal yapının da değiştirilmesine yol açabilir. Yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler, hizmet verilen sektörde yaşanan düşük iş hacmi, gümrükleme sorunları ve müşterilerin lojistik alanındaki eksik bilgilerinden kaynaklanan sorunlar uluslararası pazarda faaliyet gösteren firmalar için çok daha önemli sıkıntılar olduğu ifade edilebilir. Firmalar karşılaştıkları bu sorunlar karşısında ya çevresel adaptasyon

sağlayarak eksiklerini tamamlamaya yönelecek ya da uyum sağlayamadıkları pazardan çekilmek zorunda kalacaklardır.

Tablo 4. 9 Faaliyet alanlarına göre firmaların karşılaştıkları dış kaynaklı sorunların karşılaştırılması

	Ulusal	Uluslararası	Ulusal- Uluslararası
Yasal Düzenlemelerdeki Belirsizlikler	4,75	4,40	4,48
Uzun Vadeli Sözleşme Yapılamaması	3	4,31	4,22
Hizmet verilen sektörlerde yaşanan düşük iş hacmi	4	4,40	4,32
Tahsilâta Sorun Yaşanması	5	4,45	4,41
Müşterilerin lojistik alanındaki bilgi yetersizliği	3,25	4,40	4,29
Gümrükleme Sorunları	3,66	4,45	4,38
Alt Yapı Yetersizlikleri	4,66	4,27	4,38
Demiryolu, Havayolu ve Limanlarda Yaşanan Yetersizlikler	3,66	3,86	4,38

4.3.3. Faaliyet Alanlarına Göre Firmaların Karşılaştıkları Dış Kaynak Kullanımı ile İlgili Yaşanan Sorunların Karşılaştırılması

Firmalar dış kaynak kullanımına ilişkin sorulara verdikleri cevaplar açısından kıyaslandığında; ulusal pazarda faaliyet gösterenlerin uluslararası pazarda faaliyet gösterenlere göre ürün teslimatında, sözleşme kurallarına uyulmaması ve hatalı teslimat sorunları gibi nedenlerden dolayı yaşadıkları sıkıntıları daha önemli buldukları görülmektedir.

Tablo 4. 10 Faaliyet alanlarına göre firmaların karşılaştıkları dış kaynak kullanımı ile ilgili sorunların karşılaştırılması

	Ulusal	Uluslararası	Ulusal- Uluslararası
Ürünün zamanında teslim edilmemesi nedeniyle sorunlar	4,25	3,77	4,36
Üründe hasar meydana gelmesi nedeniyle sorunlar yaşanması	4,50	3,90	4,35
Sözleşme kurallarına uyulmaması nedeniyle sorunlar yaşanması	4,50	4,22	4,29
Hatalı teslimat nedeniyle sorunlar yaşanması	4,50	3,86	4,29

4.3.4. Faaliyet Alanlarına Göre Gaziantep'te Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunların Karşılaştırılması

Gaziantep'te lojistik sektöründe karşılaşılan sorunlara ilişkin firmaların faaliyet gösterdikleri alanlara göre cevaplara bakıldığında; ulusal ve uluslararası pazarda faaliyet gösteren firmaların en önemli problem olarak tahsilatla ilgili

yaşanan sıkıntılar ve maliyetlerin yüksek olmasını en önemli sıkıntılar olarak ifade ettikleri görülmektedir. Her iki alanda faaliyet gösteren firmalar ise maliyet yüksekliğinin yanı sıra kalifiye eleman eksikliği ve hizmet talep eden firmaların sektörü yanlış konumlandırmasını en önemli başlıklar olarak ifade etmişlerdir.

Tablo 4. 11 Faaliyet alanlarına göre Gaziantep'te lojistik sektörde karşılaşılan sorunların karşılaştırılması

	Ulusal	Uluslararası	Ulusal- Uluslararası
Altyapı eksikliği (Havayolu-demiryolu-karayolu gibi)	3,25	3,90	4,12
Maliyetlerin yüksek olması	4,50	4,54	4,54
Kalifiye eleman eksikliği	4	4,36	4,54
Mevzuat ve Yasal Şartlar	4,25	4,36	4,45
Hizmet alıcıların yetersiz bilgiye sahip olmaları	3,75	4,47	4,32
Profesyonel dış kaynak yetersizliği	3,25	4,36	4,19
Lojistik hizmetler talep eden firmaların sektörü yanlış konumlandırması	4	4,38	4,58
Tahsilatta yaşanan sıkıntılar	4,50	4,52	4,45

4.3.5. Faaliyet Alanlarına Göre Gaziantep'te Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunların Çözüm Önerilerinin Karşılaştırılması

Firmaları Gaziantep'te lojistik sektörde karşılaştıkları sorunların çözümlerine ilişkin önerileri faaliyet alanlarına göre karşılaştırıldığında hem ulusal hem de uluslararası pazarda faaliyet gösteren firmaların en önemli çözüm olarak sektörün devlet tarafından desteklenmesini görmektedirler. Bunun yanı sıra uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar Gaziantep'te lojistik köy kurulmasının ve kalifiye eleman eksikliğinin giderilmesi için sektör-üniversite işbirliğinin arttırılmasının sorunların çözümü için önemli olabileceğini ifade etmişlerdir.

Tablo 4. 12 Faaliyet alanlarına göre Gaziantep'te lojistik sektörde karşılaşılan sorunların çözüm önerilerinin karşılaştırılması

	Ulusal	Uluslararası	Ulusal- Uluslararası
Gaziantep'te altyapı eksikliği tamamlanarak teknik kapasitesi geliştirilmesi	4	4,33	4,35
Karayolu-demiryolu bağlantısı tamamlanması	4	4,19	4,29
Lojistik sektörüne yönelik devlet politikaları ile destek sağlanması	4	4,63	4,64
Gaziantep'e lojistik köy kurulması	3,25	4,50	4,25
Sektördeki kalifiye eleman eksikliğinin giderilmesi için sektör-üniversite işbirliği arttırılması	3,75	4,50	4,50

4.3.6. Faaliyet Alanlarına Göre Gaziantep'in Lojistik Üs Olabilme Potansiyeline İlişkin Soruların Karşılaştırılması

Firmalara Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeli sorulduğunda; ulusal firmaların şehrin sahip olduğu ticaret ve sanayi hacmi ve hammadde konusunda merkezlere yakınlığının önemli olduğunu vurgulamışlardır. Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar ticaret ve sanayi hacminin yanı sıra yine konumla ilgili olarak limanlara yakınlığın avantajlı yön olduğunu ifade etmişlerdir. Verilen cevaplar genel olarak değerlendirildiğinde Gaziantep'in jeopolitik öneminin ön plana çıktığı görülmektedir.

Tablo 4. 13 Faaliyet alanlarına göre Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeline ilişkin soruların karşılaştırılması

	Ulusal	Uluslararası	Ulusal- Uluslararası
İpekyolu güzergâhı üzerinde bulunması	4,25	4,27	4,51
Havayolu, demiryolu, karayolu bağlantıları	4	4,31	4,12
Kombine taşımacılık altyapı potansiyeli	3,75	4,18	4
İhracat, ithalat ve transit gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık	4	4,36	4,36
Bölge ülkelerine yakınlık	4,25	4,40	4,29
Üretim / tüketim merkezlerine yakınlık	4,50	4,45	4,35
Lojistik üs saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar vb.)	4	4,45	4,41
İskenderun ve Mersin limanlarına yakınlık	4,25	4,50	4,38
Gaziantep ticaret ve sanayi hacim büyüklüğü	4,50	4,77	4,9

4.3.7. Faaliyet Alanlarına Göre Gaziantep'in Lojistik Üs Olabilmesi İçin Gereksinimlerin Karşılaştırılması

Katılım gösteren firmalara Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeli sorulduktan sonra gereksinimleri değerlendirmeleri istenmiştir. Ulusal pazarda faaliyet gösteren firmaların gereksinimlere ilişkin bakış açılarına bakıldığında eğitime ve bilgi iletişim teknolojilerinin yoğun olarak kullanılmasının gerekliliği üzerinde durdukları görülmektedir (Tablo 4.14). Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar ise bakım ve onarım hizmetlerinin eksikliği, karayolu bağlantılarının ve gümrük hizmetlerinin geliştirilmesi ve serbest bölgelerin aktif olarak kullanılmasını önemli olarak ifade etmişlerdir.

Tablo 4.14 Faaliyet alanlarına göre Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gereksinimlerin karşılaştırılması

	Ulusal	Uluslararası	Ulusal- Uluslararası
Antrepo sayısının artırılması (kapalı ve soğutmalı depolar, siloların inşa edilmesi)	3,25	4,18	3,83
Tamir-Bakım Hizmetlerinin Yaygınlaştırılması	3,25	4,50	4,22
Havayolu Kargo Taşımacılığının Etkin Kullanılması	2,33	3,90	3,70
Demiryolu hatlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi	2,75	3,80	4,06
Lojistik Eğitim Kurumlarının Varlığı Ve Mesleki Eğitimlerde Çeşitlilik ve Uzmanlaşma	4	4,40	4,35
Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygın kullanımının sağlanması	4,25	4,42	4,25
Karayolu bağlantılarının geliştirilmesi(İslahiye-İskenderun)	3,75	4,50	4,48
Gümrük hizmetlerinin geliştirilmesi	3,25	4,77	4,54
Serbest bölgelerin aktif kullanılması	3,50	4,57	4,40

4.3. FİRMALARIN FAALİYET ALANLARINA İLİŞKİN T-TESTİ

Araştırmada yer alan değişkenler arasındaki farklılıkları ölçmek için “Bağımsız İki Grup Arası T-Testi” kullanılmıştır. Bağımsız iki grup arası T-testi; aralarında ilişki bulunmayan farklı bireyleri içeren gruplardaki bağımlı değişkenlerin ortalamalarını karşılaştırmak amacıyla uygulanan bir analizdir. Bu analizin yapılabilmesi için karşılaştırılan iki grubun normal dağılım sergileyen iki farklı evrenden tesadüfi olarak seçilmiş olması gerekmektedir. Her iki grubun varyanslarının eşit olma zorunluluğu bulunmamakta ancak her iki durum yani varyansların eşit olması ve olmaması durumlarına göre farklı t değerleri hesaplanmaktadır. Sonuçların yorumlanmasında bu farklılıklar dikkate alınır (Büyüköztürk vd., 2010).

Yapılan analiz sonucunda ulusal ve uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında Gaziantep'te lojistik sektöründe yaşanan sorunların çözümlerine ilişkin yaklaşımları (GALSCOZ) ve Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gereksinimlere (GALÜG) yaklaşım açısından fark olduğu görülmüştür ($t(\text{GALSCOZ})=-1,872$, $p<0,10$; $t(\text{GALÜG})=-2,959$, $p<0,01$). Ulusal ve uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında karşılaştıkları iç kaynaklı sorunlar (IKS), dış kaynaklı sorunlar (DKS), dış kaynak kullanımı ile ilgili sorunlar (DKKY), Gaziantep'te lojistik sektöründe karşılaştıkları sorunlar (GALÖJ) ve Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeline ilişkin yaklaşımları (GALÜP) açısından herhangi bir fark olmadığı ortaya çıkmıştır ($t(\text{IKS})=,106$, $p>0,01$; $t(\text{DKS})=-1,607$, $p>0,01$;

$t(\text{DKKY})=-,988$, $p>0,01$; $t(\text{GALÖJ})=-,802$, $p>0,01$; $t(\text{GALÜP})=-,704$, $p>0,01$). Sonuçlara bakıldığında ulusal pazarda faaliyet gösteren firmalar (3,75) ile uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar (4,41) arasında Gaziantep'te lojistik sektöründe yaşadıkları sıkıntıların çözümüne yaklaşımları açısından bir fark olduğu söylenebilir. Aynı zamanda ulusal pazarda faaliyet gösteren firmalarla (3,50) uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar (4,45) Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi gereksinimlere yaklaşımları açısından fark olduğu da açık bir şekilde görülmektedir (Tablo 4.14). Bu sonuçlar doğrultusunda H_5 ve H_7 hipotezlerinin desteklendiği; H_1 , H_2 , H_3 , H_4 ve H_6 hipotezlerinin ise desteklenemediği görülmüştür.

Tablo 4. 15 Firmaların faaliyet alanlarına ilişkin T-Testi

Firmaların Faaliyet Gösterdikleri Alan		Grup Tanımlayıcı İst.			Levene Testi		t	Anl.
		N	Ort.	Std. Sp.	F	Anl.		
Ulusal	IKS	4	4	,000	2,582	,121	,106	,917
	DKS	4	3,75	1,258	3,624	,069	-1,607	,121
	DKKY	4	3,75	,500	2,380	,136	,988	,333
	GALÖJ	4	4,00	,000	7,223	,013	-,802	,430
	GALSCOZ	4	3,75	,957	2,503	,127	-1,872	,073†
	GALÜP	4	4,25	,500	1,888	,182	-,704	,488
	GALÜG	4	3,50	1,000	6,598	,017	-2,959	,007*
Uluslararası	IKS	22	3,95	,844				
	DKS	22	4,36	,581				
	DKKY	22	3,32	,839				
	GALÖJ	22	4,32	,780				
	GALSCOZ	22	4,41	,590				
	GALÜP	22	4,50	,673				
	GALÜG	22	4,45	,510				

*0,01 düzeyinde, **0,05 düzeyinde, †0,10 düzeyinde anlamlı

IKS: İç Kaynaklı Sorunlar; **DKS:** Dış Kaynaklı Sorunlar; **DKKY:** Dış Kaynak Kullanımı İle İlgili Yaşanan Sorunlar; **GALÖJ:** Gaziantep'te Lojistik Sektöründe Karşılaştıkları Sorunlar; **GALSCOZ:** Gaziantep'te Lojistik Sektöründe Yaşanan Sorunlara Çözüm Önerileri; **GALÜP:** Gaziantep'in Lojistik Üs Olabilme Potansiyeli; **GALÜG:** Gaziantep'in Lojistik Üs Olabilmesi İçin Gereksinimler

Tablo 4. 166 Hipotez Sonuç Tablosu

HİPOTEZ	SONUÇ
H1: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında karşılaştıkları <u>iç kaynaklı sorunlar (IKS)</u> açısından fark vardır.	Desteklenmedi
H2: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında karşılaştıkları <u>dış kaynaklı sorunlar (DKS)</u> açısından fark vardır.	Desteklenmedi
H3: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında karşılaştıkları <u>dış kaynak kullanımı ile ilgili yaşanan sorunlar (DKKY)</u> açısından fark vardır.	Desteklenmedi
H4: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında <u>Gaziantep'te lojistik sektöründe karşılaştıkları sorunlar (GALÖJ)</u> açısından fark vardır.	Desteklenmedi
H5: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında <u>Gaziantep'te lojistik sektöründe yaşanan sorunların çözümlerine yaklaşımları (GALSCOZ)</u> açısından fark vardır.	Desteklendi
H6: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında <u>Gaziantep'in lojistik üs olabilme potansiyeline ilişkin yaklaşımları (GALÜP)</u> açısından fark vardır.	Desteklenmedi
H7: Ulusal ve Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren firmalar arasında <u>Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gereksinimlere (GALÜG)</u> yaklaşım açısından fark vardır.	Desteklendi

SONUÇ VE ÖNERİLER

Taşımacılık, depolama, gümrükleme ve nihai tüketiciye ulaşabilmeyi de içerisine alan lojistik hizmetleri dünyada ve Türkiye'de hacmi genişleyerek öncü sektörlerden biri halini almaktadır. Sınırların ortadan kalktığı ekonomik düzen içerisinde, firmaların birbiriyle rekabet etmesi oldukça önemlidir. Bu minvalde rekabet edebilmek için lojistik sektörüne dönük stratejilerin de önemi artmaktadır. Uluslararası ticaret yapan ülkeler de kapsamlı lojistik stratejilerin uygulanması ve uyarlanması ile rakipleri arasında fark yaratmaları mümkündür. Özellikle ulaştırma altyapısı gelişmiş ve sağlam olan ülkelerin ticaret faaliyetlerinde verimlilik sözkonusudur. Bu çalışmada öncelikle lojistik faaliyetler tanımlanmış ve sanayisi ile Türkiye'nin 6.büyük şehri olan Gaziantep'in "lojistik üs" olma potansiyeli ile ilgili anket çalışması ve istatistiki verilerle şehrin potansiyeli değerlendirilmiştir.

Türkiye'de hizmet segmenti altında yer alan lojistik sektörü, turizmden sonra en fazla potansiyele sahip ikinci sektör durumundadır. Türkiye'nin 2023 üretim ve özellikle ihracat hedefleri doğrultusunda lojistik sektörünün kantitatif ve kalitatif anlamda büyümesi, milli gelir içindeki payının artması ve taşıdığı stratejik önem bakımından gelişmesi en olası sektör olması beklenmektedir (Erkan, 2014:63).

Türkiye'de lojistik sektörü, rekabet üstünlüğü açısından giderek önemli hale gelmiştir. Türkiye, Avrupa'da yaşanan ekonomik krizlere ve Arap Baharı'nın ardından Suriye'de yaşanan iç çatışmaya ve siyasi gerginliğe rağmen lojistik sektörü büyüme rakamlarını devam ettirmeyi başarmıştır. 60 bine yakın araç filosu ve 80 milyar liralık iş hacmi ve bunu yakın zamanda üç katına çıkarabilecek potansiyeli ile Türkiye'nin en önemli sektörleri arasında yer alan lojistik, kara, hava, deniz ve demiryolu modları ile ileriye yönelik daha güçlü hedefler koymaktadır (Afatoğlu, 2013:1).

Yurt içerisinde yolcu taşımacılığının %95'i ve mal taşımacılığının %90'ı karayolu üzerinden yapılan ülkemizde, mevcut yolların iyileştirilmesi ve yeni

yolların inşa edilmesi gerekmektedir. Yurt içindeki karayolu hâkimiyetine karşın Türkiye'nin ihracatındaki malların yarısından fazlası denizyolu ile taşınmaktadır.

2012 yılında yayınlanan endekste 3.51'lik genel lojistik puanı ile 27. sırada yer alan Türkiye, 2014 yılında ise 160 ülke arasında 3.50 genel lojistik puanı ile 30.sırada yer almıştır. Aynı şekilde gümrükler alanında 2012 yılında 3.16 olan puanını 2014 yılında 3.23'e yükseltmiştir. Lojistik Performans Endeksinde yer alan ve belirlenen temel kriterlerin her biri lojistik sektörü için büyük önem taşımakta ve sektörün performansını, rekabet gücünü değerlendirmede ciddi bir kaynak oluşturmaktadır. Endekste Türkiye'ye ait veriler incelendiğinde, lojistik hizmetlerinin kalitesi ve yetkinliği ile lojistik ürünlerinin alıcıya zamanında ulaştırılmasında ülkemizin önemli bir mesafe kat etmiş olduğu görülmektedir. 2023 yılında dünya ekonomisinde ilk 10'u hedefleyen sektörün, lojistik performans endeksinde de ilk 10'a girme amacı diğer sektörlerle de ivme kazandıracaktır.

Özel sektör ve kamu işbirliğinde başlatılan Lojistik Merkez girişimleri 2000'li yıllarda filizlenmiştir. Ancak merkezlere yönelik yasal bir çerçevenin olmaması, girişimlerin birbirinden kopuk ilerlemesine sebebiyet vermektedir. Merkezlerin bir kısmı aktarma terminali ölçeğinde, bazıları da batıdaki örnek lojistik merkez şeklinde planlanmıştır. Ancak bu durum lojistik merkezlerin ülke genelinde iyi planlanmamasına, bölgesel mevcut ve potansiyel gereksinimlere uygun fonksiyon, büyüklük ve konumda olmamasına, dolayısıyla da verimsiz yatırımlara sebep olacaktır. Bu durumda yapılması gereken kamu-özel sektör işbirliğinde, planlı bir ihtiyaç analizi yapılarak çalışmaların verimli hale getirilmesi gerekmektedir (Kalkınma Bakanlığı Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014: 33).

Türkiye'nin bölgesel bir üs olması için, lojistik maliyetlerin düşürülmesi ve rekabet gücünün artırılması gerekmektedir. Müşteri memnuniyetini arttıracak transit taşıma sürelerinin kısaltılması, hasarsız teslimatların yapılması ve güvenilirlik esaslı bir anlayışla hizmet edilmesi gerekmektedir. Ulaştırma koridorlarının bölgesel durum ve ihtiyaçlar göz önüne alınarak belirlenmesi ve çalışmaların bu doğrultuda yapılması önemiyet göstermektedir (10.Kalkınma Planı, 2013:110).

Türkiye'nin ulaştırma altyapısını ağırlıklı olarak karayolu oluşturmaktadır. Ulaştırmada karayolu yatırımlarının demir, deniz ve havayolu yatırımlarına göre daha fazla olması, diğer ulaştırma türlerinin yetersiz kalmasına sebep olmuştur. Karayolu taşımacılığı ile diğer ulaştırma türleri arasında dengeli bir şekilde dağılımın

gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ulaştırma altyapısındaki dengesiz dağılım dışında lojistik sektörü açısından taşımacılıkta maliyetlerinin yüksek olması, terminallerde yük konsolidasyonu ve ayrıştırılması, elleçleme, kutulama, paletleme, paketleme, etiketleme, markalama, ölçme ve tartma gibi lojistik faaliyetler için uygun fiziki ortamların yetersizliği, sektörle ilgili yasal düzenlemelerden ve mevzuatlardan kaynaklanan sorunlar, lojistik şirketlerin kurumsallaşma sorunları, depolama faaliyetlerinde fiziki olanakların yetersizliği, fiziki ve beşeri sermaye eksikliği de diğer çözülmesi gereken sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye İhracatçılar Birliğinin hazırlamış olduğu "Türkiye Lojistik Master Plan İçin Strateji Belgesi"nde aşağıda yer alan öneriler şu şekilde sıralanmıştır:

- ✓ Lojistik sektörüne yönelik yeterli ve gerekli hukuki düzenlemelerin oluşturulması (uluslararası standartlara azami uyum-AB kuralları)
- ✓ Düzenlemelerin ticareti kolaylaştırıcı (piyasa dostu) olması, etkin gözetimin ve denetimin sağlanması,
- ✓ Adil rekabet koşulları ile şeffaflık, sözleşmeli-kayıtlı işlerin yaygınlaştırılması,
- ✓ Etik kodların oluşturulması ve uygulanması,
- ✓ Fiyatların piyasa ve rekabet koşulları çerçevesinde belirlenmesi,
- ✓ Lojistikle ilgili meslek standartlarının oluşturulması ve uygulanması,
- ✓ Lojistik hizmet sağlayıcıları için uygun çalışma ve rekabet koşullarının sağlanması,
- ✓ Lojistik hizmet sağlayıcılarının kalite ve hizmet performansının izlenebilir ve ölçülebilir olması.

Türkiye'de Gaziantep, coğrafi konumu, Türkiye'nin 6. büyük sanayi şehri olması ve İpekyolu üzerinde bulunması sebebiyle lojistik üs olma potansiyeline sahip merkezlerden biridir. Bu potansiyeli harekete geçirmek için kamu, özel sektör ve ilgili diğer aktörlerin fikir birliğine varıp, ortak hareket etmesi gerekmektedir. Böylelikle Gaziantep'in zayıf yanları ve tehditleri yatırım yapılarak önemli ölçüde güçlü yanlara ve fırsatlara dönüştürülebilir.

Gaziantep'te en çok karayolu taşımacılığı gelişmiştir. Gaziantep'in Mersin ve İskenderun Limanlarına olan yakınlığı ve bu bölgelere sağlanan karayolu ulaşım rahatlığı da avantaj sağlamaktadır. Demiryolu altyapısı, karayolu altyapısına kıyasla oldukça yetersiz düzeydedir. Demiryolu altyapısının güçlendirilmesi lojistik sektörünün gelişmesi için önemiyet göstermektedir.

Şehrin sanayi yapısını incelediğimizde, başat sektörün tekstil olduğu görülmektedir. Özellikle halı üretimi konusunda dünyada sayılı merkezlerden biri halini almıştır. Tekstil sektörünü gıda ve plastik sektörleri takip etmektedir. Yıl bazında dış ticaret hacmi sürekli bir artış içerisinde. Dış ticaret hacminin artması aynı zamanda lojistik faaliyetlerin artması ve yaygınlaşmasını tetiklemektedir.

Gaziantep'te lojistik bir köy kurulması halinde şehire kazandıracak bir çok faydadan bahsetmek mümkün olacaktır. Öncelikle Güneydoğu Anadolu Bölgesinde lojistik bir merkez kurulacak ve bölgede yaratacağı katma değer olumlu ekonomik etkiler yaşatacaktır. Yeni bir istihdam alanı yaratılacaktır. Araç trafiği düzenlenecek, hava kirliliği, gürültü gibi çevre sorunları azalacaktır.

Şehirde lojistik sektörü ile ilgili olarak kalifiye işgücü probleminin çözülmesi, hazırlanan planların içerisinde lojistik master planın da yer alması, kurumsal kapasitelerin artırılması ve bilişim teknolojilerinden yararlanılması gerekmektedir.

Gaziantep'te yer alan ulusal ve uluslararası lojistik firmalarla yapılan anket çalışmalarının sonucunda, firmaların en çok karayolu taşımacılığı alanında hizmet verdikleri görülmektedir. Denizyolu ve parsiyel taşımacılığı ise karayolu taşımacılığını takip etmektedir. Firmaların geleceğe yönelik yatırım alanları içerisinde uluslararası yük taşımacılığına geçiş, araç ve ekipman sayısının artırılması, antrepoculuk ve depoculuk yer almaktadır. Firmalar iç kaynaklı sorunlardan araç ekipman kapasitesi ile ilgili yetersizlik ve hasarlı ürün teslimatının önemli olduğu sonucu çıkmaktadır. Kalifiye eleman yetersizliği sektör için çözülmesi gereken sorunlardan bir diğeridir. Dış kaynaklı sorunlar arasında tahsilatta yaşanan sorunlar, yasal belirsizlikler, gümrüklemede yaşanan sıkıntılar, altyapı yetersizlikleri yer almaktadır. Gaziantep'te sektörde faaliyet gösteren firmalar maliyetlerin yüksek olması, tahsilatta yaşanan sıkıntılar, kalifiye eleman yetersizliği bulunmaktadır. Yaşanan sorunlar için çözüm önerileri arasında devlet politikaları ile sektörün desteklenmesi, kalifiye eleman eksikliğini giderilmesi ve Gaziantep'te lojistik köy kurulması gelmektedir. Gaziantep'in sahip olduğu ticaret ve sanayi hacim büyüklüğü, İpekyolu güzergâhı üzerinde olması, lojistik üs için uygun alanın varlığı, Mersin ve İskenderun limanlarına olan yakınlık lojistik üs olabilmesi için şehrin güçlü yanlarıdır. Ancak Gaziantep'in lojistik üs olabilmesi için gümrük hizmetlerinin geliştirilmesi, karayolu bağlantılarının geliştirilmesi, mesleki eğitimlerin yaygınlaştırılması gibi öncelikli konuların çözülmesi gerekmektedir.

Gaziantep'te ulusal, uluslararası ve her iki alanda da faaliyet gösteren firmalara sektörle ilgili yapılan anket sonuçlarına göre bir takım karşılaştırmalar, t testi yapılmıştır. Ulusal alanda faaliyet gösteren firmalar mikro ölçekte olduklarından, lojistik sektöründe yaşanan sorunların çözümlerine yönelik yaklaşımları uluslararası alanda faaliyet gösteren firmalara göre farklılık görülmüştür. Uluslararası firmalar yurtdışı ağırlıklı faaliyetler içerisinde olduklarından gerek kalifiye eleman gereksinimi ve bilgi teknolojilerinin yaygın kullanım gerekliliği söz konusu olmaktadır.

Ulusal firmalar açısından kurumsallaşamama, düşük iş hacmi, ürünün zamanında teslim edilememesi nedeniyle yaşanan sorunlar, maliyetlerin yüksek olması en önemli sorunlar arasında yer almaktadır. Uluslararası ölçeğe sahip firmalarda müşteri ilişkilerinde yetersizlik, yetersiz bilgi teknolojileri, hizmet verilen sektörde yaşanan düşük iş hacmi, ürünün zamanında teslimatının gerçekleştirilememesi ve maliyetlerin yüksek olması sorun olarak öne çıkmaktadır. Ulusal ve uluslararası alanda faaliyet gösteren firmalar açısından hasarlı ürün teslimatı, araç ve ekipman kapasitesinin yeterli olmaması, altyapı yetersizlikleri, sözleşme kurallarına uyulmaması, kalifiye eleman eksikliği sorunları çözülmesi gereken maddelerdir. Çoğunun ortak paydada birleştiği sorunların çözümü ise makro ölçekte sektöre devlet politikaları ile destek verilmesi yönündedir. Ayrıca gümrük hizmetlerinin geliştirilmesi, serbest bölgelerin aktif kullanılması, karayolu bağlantılarının geliştirilmesi de önem arz etmektedir.

KAYNAKLAR

- Afatoğlu, A. (2013). Lojistiğin 2013 Atılımı. Turkishtime
<http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf>
- Akdemir H. Y.(2011). Lojistik Sektörü İş Gücü Profiline Değerlendirilmesi İzmir İli Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, s.8
- Aracıoğlu B., Zalluhoğlu E., Bozkurt S. (2014). Lojistik Köy Kurulumunun Lojistik Hizmet Sağlayıcılar Açısından Değerlendirilmesi: İzmir Örneği. Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi
- Aydın G., Öğüt K.S. (2008).Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyler. 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, TCDD, İstanbul
- Aydın G., Öğüt K.S. (2008). Lojistik Köy Nedir? Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, TCDD, İstanbul
- Babacan, M. (2004). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu. Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksekokulu Pazarlama Programı
- Başkol, M.(2011). Bir Rekabet Aracı Olarak Tedarik Zinciri Yönetimi: Strateji ve Yaklaşımlar, Süleyman Demirel Üniversitesi, Vizyoner Dergisi
- Beamon, B.M. (1998). Supply Chain Design And Analysis: Models And Methods. International Journal of Production Economics. pp 281-294
- Birdoğan, B.(2004). Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi. Volkan Matbaacılık, I. Baskı, Trabzon
- Bowersox, D., Closs, D., Cooper, M. (2002). Supply Chain Management. Mc Graw Hill, pp.314
- Büyüköztürk, ř., Çakmak, E.K., Akgün, Ö.E., Karadeniz, ř., Demirel, F. (2010). Bilimsel Araştırma Yöntemleri. 6. Baskı, Pegem Akademi, Ankara, ss.132.

- Christopher M., (2006). Supply Chain Management. FT Prentice Hall Financial Times, pp.144
- Claycomb, C., Germain, R. Ve Droege, C. (2009).Total System Jıt Outcomes: Inventory, Organization And Financial Effects. International Journal Of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 29, No: 10, Mcb UniversityPress.Çancı, M., Erdal, M.(2003). Lojistik Yönetimi, İstanbul, Erler Matbaacılık
- Çakırlar H.(2009). İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme, Trakya Üniversitesi
- Çancı, M.,Erdal, M. (2009). Lojistik Yönetimi, İstanbul: UTİKAD yayınları.
- Çevik, S.,Kaya,S. (2010). Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi. İZTO Ar-Ge Bülten
- Çınar, H. (2010). Lojistik Yönetim Sistemi ve Muhasebe Eğitiminden Beklentiler. XXIX Türkiye Muhasebe Eğitimi Sempozyumu, İşletmelerin Temel İşlevlerinin Muhasebe Eğitiminden Beklentileri
- Derinalp, S. (2007). Dünya'da Ve Türkiye'de Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynak Kullanımı: Türkiye'de Faaliyet Endüstriyel İşletmelerde Bir Uygulama. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana
- Yılmaz D. (2009). Türkiye Lojistik Sektöründe Bilgi Sistemlerinin Rolüne İlişkin Bir Analiz, Dokuz Eylül Üniversitesi
- Doğan, T. (2013). Lojistik Yönetimi Teorisi ve Bir Küresel Tedarik Sürecinin Değişim Mühendisliği ile İyileştirilmesi. Maltepe Üniversitesi
- Doğançelik, C. (2010).Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin Topsis Model ile İncelenmesi. Kara Harp Okulu, Savunma Bilimleri Enstitüsü
- Douglas, M.L., Stock, J.R. (1998).Strategic Logistic Manegement., Boston, pp.6
- Dünya Bankası, Connecting to Compete 2014:Trade Logistics in the Global Economy Report
- Ekonomi Bakanlığı, Güneydoğu Anadolu İhracatçı Birlikleri (2013). 2023 Türkiye İ Üretim Liginde Şehirler: Gaziantep Örnek Çalışması.
- Elgün, M.N.(2011). Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi. Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi

- Erdal M., Demirkol H. (2003). Taşımacılık ve Lojistik Sektöründe Uluslararası Rekabet Avantajının Sağlanmasında Türkiye Altyapı Dinamiklerine Bir Bakış. Pazarlama Dünyası, s:16-19
- Erdal, M. (2006). Tedarik Zinciri Ve Satın Alma Yönetimi, Ders Notları, İstanbul, ss.112
- Erdal, M. (2005). "Küresel Lojistik" UTİKAD Yayınları, İstanbul
- Eren T., Özbek A. (2013). Analitik Ağ Süreci Yaklaşımıyla Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Fima Seçimi, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 27, Sayı 1
- Erkan, B. (2014). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü. ASSAM ULUSLARARASI Hakemli Dergi (ASSAM-UHAD), Kilis 7 Aralık Üniversitesi
- Ersoy, M.(2006). Lojistik ve Türkiye'nin Konumu Türkiye'de Adım Adım Lojistik. Lojistik Kulübü Dergisi
- Frazelle, E. (2002). Supply Chain Strategy: The Logistics of Supply Chain Management, New York: McGraw-Hill pp.12.
- Gaziantep Sanayi Odası (2014). Gaziantep'in Ekonomik ve Sosyal Göstergeleri, Ekovizyon
- Gaziantep Ticaret Odası (2015). Gaziantep Lojistik Köyü İçin Fizibilite Çalışması
- Gülen K.(2011). Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler. İTO Yayınları
- Gülenç F., Karagöz B. (2008). E-Lojistik Ve Türkiye'de E-Lojistik Uygulamaları. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, ss.73-91
- Hergüllü, İ.(2009). Lojistik Fonksiyonlarda Dış Kaynak Kullanımı: 3PL Lojistik. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir
- İpekyolu Kalkınma Ajansı, 2014-2023 TRC1 Bölge Planı Çalışması
- İstanbul Ticaret Odası (2006). Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi. İTO Yayınları, İstanbul
- İzmir Ticaret Odası (2008). Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'daki Lojistik Merkezler. Kent Danışmalığı Ofisi
- Kalkınma Bakanlığı (2013). Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018
- Kalkınma Bakanlığı. (2014). Onuncu Kalkınma Planı. Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu

- Kara, M., Tayfur, L., Basık, H. (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi
- Karacadağ Kalkınma Ajansı, Şanlıurfa Lojistik Strateji Planı ve Lojistik Merkez Fizibilite Raporu
- Karaçay, G. (2005). Tersine Lojistik: Kavram ve İşleyiş, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü E-Dergisi. Sayı:1
- Karahan, K., Canitez, M. (2005). Uygulamalı İhracat & İthalat İşlemleri ve Dokumantasyon. Ankara, Gazi Kitabevi.
- Kaya, İsmail(1976). Bir Pazarlama Bileşeni Olarak Fiziksel Dağıtımın Önemi ve Türkiye'deki Durumu. İstanbul, ss.9
- Keskin M. H.(2006). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi. Nobel Yayınları, Ankara
- Keskin, M.H. (2012). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmiş, Değişimi, Bugünü, Geleceği). Ankara: Nobel Yayıncılık
- Koban E., Keser H.(2007). Dış Ticarete Lojistik, Ekin Yayınevi, Bursa, ss.44.
- Kobu, B.,(2005) Üretim Yönetimi. Beta Basım Yayım, ss.237
- Kotler P., Armstrong G. (2004). Principles of Marketing. International Edition, Tenth Edition Pearson Pirentice Hall. pp.419
- Kucuksolak, B.T. (2006). Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Eğitimi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi
- Kutlu S.,Gür F. (2008). Lojistik Master Planı ve Bir Lojistik Üs Olarak Türkiye, Mevzuat Dergisi
- Külahcı, M. (2014). Üçüncü Parti Lojistik Hizmetleri: Türkiye'de Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir
- Meric, M. (2005). Lojistik Hizmet Kalitesinin Tüketiciler Tarafından Algılanması ve Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kutahya
- Milli Eğitim Bakanlığı (2009), Ulaşım Hizmetleri Kombine Taşımacılık, Ankara
- Narin, D.(2009). Türkiye'de Lojistik Sektörünün Yapısı, Sorunları ve Çözüm Önerileri. Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- Novich N.S. (1990). Leading-Edge Distribution Strategies. The Journal of Business, Strategy, pp. 48–53
- Oda, S. (2008). Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri. Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne

- Onay,M. ve Kara,S.(2009).Lojistik Dış Kaynaklama Uygulamalarının Örgüt Performansı Üzerine Etkileri, Ege Akademik Bakış.
- Özbay, T. (2004). Sorularla Dış Kaynak Kullanımı. İşletme Yönetiminde Yeni Eğilimler Dizisi, İstanbul Ticaret Odası
- Öztürk, A. ve Sezgili, K. (2002). Dış Kaynaklardan Yararlanmanın Yeni Bir Rekabet Stratejisi Olarak Kullanılması ve Uygulama Süreci. Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Cilt XXI, Sayı 2, ss.139.
- Rogers Dale S. and Tibben-Lembke R.S. (1998). Going Backwards: Reverse Logistics Trends and Practices, University of Nevada, Reno Center for Logistics Management.
- Ross David F.(2002). Introduction to E-Supply Chain Management, CRC Pres LLC,
- Serkan Ertan.(2010). Lojistik Süreç Yönetimi Bir Kamu Kurumu Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, s.54.
- Sezgin, T. (2008). Lojistik Kavramı ve Türkiye'deki Uygulamaları. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Stock, James R., Lambert, Douglas M. (2001). Strategic Logistics Managemet. McGraw Hill, Irwin, pp.303
- Şağban, A.(2011). Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynaklardan Yararlanmanın İşletme Başarısına Etkisi: Çorum OSB Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı
- Tanyaş M,Erdal M.,Zorlu F.,Gürlesel F.,Filik F.,(2011). Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi. Türkiye İhracatçılar Meclisi, İstanbul
- Tanyaş, M. (2009). Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi. Yeditepe Üniversitesi Lojistik Kulübü Kariyer Günleri, İstanbul
- Tanyeri, M., Fırat, A. (2005). Rekabet Değişkeni Olarak Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Sayı:3, ss.268-279
- Tekin M., Zerenler M., Bilge A. (2005). Bilişim Teknolojileri Kullanımının İşletme Performansına Etkileri: Lojistik Sektöründe Bir Uygulama. İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi
- TOBB Yayınları (2012). Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011
- Tutar, E., Tutar, F., Yetişen, H. (2009). Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri(Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi. KMU İİBF Dergisi, Yıl:11, Sayı:17

TCDD İstatistik Yıllığı, 2010-2014 Raporu

Uygun, K.,Dölek, A. (2011). Dış Ticarete Lojistik İşlemler.

Waters, D. (2003).Global Logistics and Distribution Planning. Kogan Page Limited,
London

Yarmalı H.,Baykara M.,Şen Y. (2013). Lojistik Sektör Raporu. MÜSİAD Araştırma
Raporları 87

Yıldırım, S.(2011). Kurumsallaşamayan Aile Şirketlerinde Pazarlama Sorunları
Üzerine Nitel Bir Çalışma. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Dergisi

Yıldıztekin, A., (2004). Değişim ve Lojistik Sektörünün Gelişmesi, Stratejiler.
Lojistik ve Tedarik Zincir Yönetimi Dergisi, ss.20

M.Keskin, H.(2009). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmiş, değişimi, bugünü,
geleceği). Ankara, Nobel Yayın Dağıtım. ss.34

<http://www.biymed.com/pages/makaleler/makale38.htm> (erişim tarihi: 16.06.2015)

<http://www.gaosb.org/kurumsal.php?id=5> (erişim tarihi: 20.08.2015)

<http://www.utikad.org.tr/sector.asp?id=3> (erişim tarihi 24.11.2014)

<http://www.utikad.org.tr/sector.asp?id=4> (erişim tarihi 24.11.2014)

<http://www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/Lojistik%20Yonetimi/Lojistik.doc>
(erişim tarihi: 07.07.2015)

<http://www.tuik.gov.tr>

<http://www.dhmi.gov.tr>

EK A.1. ANKET FORMU

GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ İİBF ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK BÖLÜMÜ

Bu anket formu, Gaziantep Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü'nde yapılan "Türkiye'de Lojistik Üs Olma Potansiyeline Sahip Bir İl: Gaziantep Örneği" adlı çalışma ile ilgilidir.

Sayın firma yetkilisi;

Önemle vurgulamak isteriz ki yanıtlayacağınız sorular doğru ya da yanlış olarak değerlendirilmeyecektir. Amacımız, bir firma yöneticisi olarak değerli görüşlerinizi öğrenmektir. Bu nedenle soruların tamamını yanıtlamanız araştırmanın sağlığı açısından bizim için oldukça önemlidir. Araştırma sonunda elde edilen veriler toplanarak değerlendirilecek, bilimsel amaç dışında kullanılmayacak ve üçüncü şahıslarla paylaşılmayacaktır. Şüphesiz anketi cevaplayarak çok kıymetli zamanınızdan fedakarlık edeceğinizin farkındayız. Ancak ankete katılarak sonuçlarından tüm toplumun yararlanacağı bilimsel bir çalışmaya destek vermiş olacaksınız. Elde ettiğimiz bulgular istenildiği takdirde ortalamalar halinde anketimizi cevaplayan kişilere e-posta yoluyla bildirilecektir. İlginiz için teşekkürlerimizi sunar, çalışmalarınızda başarılar dileriz.

1.Aşağıda yer alan sorular firmanız hakkında bir takım genel bilgileri içermektedir.	
Firmanızın Adı (Belirtmek zorunlu değildir.)	
Firmanızın Kuruluş Yılı	
Firmadaki Pozisyonunuz	
Firmada Çalışan Personel Sayısı	
Depo Kapasiteniz (m ² olarak)	
Kullanımdaki Araç Sayısı	
Firmanız hangi ölçekte faaliyet göstermektedir? (Ulusal, Uluslararası, Her ikisi de)	
Gaziantep'in lojistik geleceği ile ilgili düşüncelerinizi lütfen kısaca yazınız.	
Gaziantep'te Lojistik bir üs kurulacak olsa taşınır mısınız?	

2.Lojistik sektöründe aşağıda yer alan ve firmaların karşılaştığı iç kaynaklı sorunlar sizce ne derece önemlidir?	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Kalifiye eleman yetersizliği	①	②	③	④	⑤
Kurumsallaşamama	①	②	③	④	⑤
Yetersiz bilgi teknolojileri sonucu yaşanan karışıklıklar	①	②	③	④	⑤
Zayıf mali yapı	①	②	③	④	⑤
Müşteri ilişkilerinde yetersizlik	①	②	③	④	⑤
Rakiplere oranla yüksek maliyet	①	②	③	④	⑤
Hasarlı ürün teslimi	①	②	③	④	⑤
Ürün teslimatında gecikmeler	①	②	③	④	⑤
Araç ve ekipman kapasitesinin yeterli olmaması	①	②	③	④	⑤
Diğer, lütfen belirtiniz.....	①	②	③	④	⑤

3. Lojistik sektöründe aşağıda yer alan ve firmaların karşılaştığı dış kaynaklı sorunlar sizce ne derece önemlidir?	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Yasal Düzenlemelerdeki Belirsizlikler	①	②	③	④	⑤
Uzun Vadeli Sözleşme Yapılamaması	①	②	③	④	⑤
Hizmet verilen sektörlerde yaşanan düşük iş hacmi	①	②	③	④	⑤
Tahsilâta Sorun Yaşanması	①	②	③	④	⑤
Müşterilerin lojistik alanındaki bilgi yetersizliği	①	②	③	④	⑤
Gümrükleme Sorunları	①	②	③	④	⑤
Alt Yapı Yetersizlikleri	①	②	③	④	⑤
Demiryolu, Havayolu ve Limanlarda Yaşanan Yetersizlikler	①	②	③	④	⑤
4.Dış kaynak kullanımı ile ilgili (hizmet alımı, taşıeron firma vs.) yaşanan sorunların önem derecesini lütfen belirtiniz.	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Ürünün zamanında teslim edilmemesi nedeniyle sorunlar	①	②	③	④	⑤
Üründe hasar meydana gelmesi nedeniyle sorunlar yaşanması	①	②	③	④	⑤
Sözleşme kurallarına uyulmaması nedeniyle sorunlar yaşanması	①	②	③	④	⑤
Hatalı teslimat nedeniyle sorunlar yaşanması	①	②	③	④	⑤
Diğer, lütfen belirtiniz...	①	②	③	④	⑤

5.Gaziantep'te lojistik sektöründe karşılaştığımız sorunlar sizce ne derece önemlidir?	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Altyapı eksikliği (Havayolu-demiryolu-karayolu gibi)	①	②	③	④	⑤
Maliyetler yüksek olması	①	②	③	④	⑤
Kalifiye eleman eksikliği	①	②	③	④	⑤
Mevzuat ve yasal şartlar	①	②	③	④	⑤
Hizmet alıcılarının yetersiz bilgiye sahip olmaları	①	②	③	④	⑤
Profesyonel dış kaynak yetersizliği	①	②	③	④	⑤
Lojistik hizmetler talep eden firmaların sektörü yanlış konumlandırması	①	②	③	④	⑤
Tahsilatta yaşanan sıkıntılar	①	②	③	④	⑤
Diğer, lütfen belirtiniz...	①	②	③	④	⑤

6.Gaziantep'te lojistik sektöründe yaşanan sorunların çözülmesi için aşağıda belirtilen maddeler ne derece önemlidir?	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Gaziantep'te altyapı eksikliği tamamlanarak teknik kapasitesi geliştirilmeli	①	②	③	④	⑤
Karayolu-demiryolu bağlantısı tamamlanması	①	②	③	④	⑤
Lojistik sektörüne yönelik devlet politikaları ile destek sağlanması	①	②	③	④	⑤
Gaziantep'e lojistik köy kurulması	①	②	③	④	⑤
Sektördeki kalifiye eleman eksikliğini giderilmesi için sektör-üniversite işbirliği artırılması	①	②	③	④	⑤
Diğer, lütfen belirtiniz...	①	②	③	④	⑤

7.Gaziantep'in Lojistik Üs olabilme potansiyeli ile ilgili olarak aşağıdaki maddeler sizce ne derece önemlidir?	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
İpekyolu güzergâhı üzerinde bulunması	①	②	③	④	⑤
Havayolu, demiryolu, karayolu bağlantıları	①	②	③	④	⑤
Kombine taşımacılık altyapı potansiyeli	①	②	③	④	⑤
İhracat, ithalat ve transit gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık	①	②	③	④	⑤
Bölge ülkelerine yakınlık	①	②	③	④	⑤
Üretim / tüketim merkezlerine yakınlık	①	②	③	④	⑤
Lojistik üs saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, vb.)	①	②	③	④	⑤
İskenderun ve Mersin limanlarına yakınlık	①	②	③	④	⑤
Gaziantep ticaret ve sanayi hacim büyüklüğü	①	②	③	④	⑤

8.Gaziantep'in Lojistik Üs olabilmesi için yapılması gerekenleri(devlet, yerel aktörler, OSB vs.) sizce ne derece önemli olduğunu belirtiniz.	Hiç Önemli Değil	Biraz Önemli	Orta Derecede Önemli	Önemli	Çok Önemli
Antrepo sayısının artırılması (kapalı ve soğutmalı depolar, siloların inşa edilmesi)	①	②	③	④	⑤
Tamir-bakım hizmetlerinin yaygınlaştırılması	①	②	③	④	⑤
Havayolu kargo taşımacılığının etkin kullanılması	①	②	③	④	⑤
Demiryolu hatlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi	①	②	③	④	⑤
Lojistik eğitim kurumlarının varlığı ve mesleki eğitimlerde çeşitlilik ve uzmanlaşma	①	②	③	④	⑤
Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygın kullanımının sağlanması	①	②	③	④	⑤
Karayolu bağlantılarının geliştirilmesi(İslahiye-İskenderun)	①	②	③	④	⑤
Gümrük hizmetlerinin geliştirilmesi	①	②	③	④	⑤
Serbest bölgelerin aktif kullanılması	①	②	③	④	⑤

9.Firmanızın sunduğu lojistik hizmetler aşağıdakilerden hangisidir? Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz.
Karayolu Taşımacılığı
Depo işletmeciliği (Stok/Envanter Yönetimi)
Elleçleme
Denizyolu Taşımacılığı
Havayolu Taşımacılığı
Tersine Lojistik
Demiryolu Taşımacılığı
Kargo Taşımacılığı (Küçük Paket Taşımacılığı)
Gümrükleme Hizmetleri
Proje Taşımacılığı (Santral Taşımacılık gibi)
Parsiyel Taşımacılık
Diğer, lütfen belirtiniz...

10.Gaziantep'te yakın gelecekte hangi alanda yatırım yapmayı düşünüyorsunuz?(Birden fazla seçenek işaretlenebilir.)
<input type="checkbox"/> Uluslararası Yük Taşımacılığı <input type="checkbox"/> Yurtiçi Yük Taşımacılığı <input type="checkbox"/> Antrepoculuk ve Depoculuk <input type="checkbox"/> Araç ve Ekipman Sayısını Arttırmak (Konteyner, vinç, gemi vs.) <input type="checkbox"/> Forwarder Hizmetleri <input type="checkbox"/> Gümrükleme Faaliyetleri <input type="checkbox"/> Diğer