



Türkiye’de Uluslararası Ticaret Lojistiğinin 6 Şubat 2023 Depremi Sonrası Sektörel Durumunun Swot Analizi İle İncelenmesi

Swot Analysis Of The International Trade Logistics Sector In Turkey After The February 6, 2023 Earthquake

ÖZET

İnsanoğlunun yüzyıllardan beri ilkel tarım ekonomisinden uzmanlaşmış, entegre, yoğun üretim olanakları olan değişen ihtiyaçlara ve teknolojik gelişmelere açık modern ekonomilere geçişi lojistik faaliyetlerinin gelişmesini beraberinde getirmiştir. İşletmelerin fiziksel dağıtım kapasitelerinin ve dolayısıyla ekonomilerin gelişimi için mamullerin değişimi de gereklidir. Uluslararası ticaret mallarının taşınması uluslararası ticaret lojistiğini gerektirmektedir. Lojistik sektörü son yıllarda Türkiye’nin hızlı gelişen sektörleri arasındadır. Ancak 6 Şubat 2023 Tarihinde gerçekleşen deprem felaketinden uluslararası ticaret hacmi ve lojistik sektörü belirgin şekilde etkilenmiştir. Bu çalışmada Türkiye’de 6 Şubat 2023 Depremi sonrası lojistik sektörünün durumunun SWOT (GZFT) analizi aracılığıyla uluslararası ticaret bağlamında incelenmesi amaçlanmış olup, özellikle tehditler ve zayıflıkları gösterir verilerden yola çıkılarak sektörü yeniden canlandırmak ve geliştirmeye odaklı olarak yönetsel, stratejik ve politik çeşitli öneriler getirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası İşletmecilik, Lojistik Yönetimi, SWOT, Deprem, Türkiye

ABSTRACT

The transition of mankind from the primitive agricultural economy to the specialized, integrated, intensive production possibilities caused by needs and technological developments for centuries depends on the development of logistics activities. The change of products is also necessary for the development of the physical distribution capacities of the enterprises and therefore the economies. The transport of international trade goods requires international trade logistics. The logistics sector is among the fastest growing sectors of Turkey in recent years. However, the international trade volume and logistics sector was significantly affected by the earthquake disaster on February 6, 2023. In this study, it is aimed to examine the situation of the logistics sector in Turkey after the 6 February 2023 Earthquake in the context of international trade through SWOT analysis, and based on the data showing threats and weaknesses, various managerial, strategic and political recommendations have been made to revitalize and develop the sector.

Keywords: International Business Management, Logistics Management, SWOT, Earthquake, Turkey

GİRİŞ

Lojistik, üretim ekonomilerinin bel kemiğini oluşturan bir sektör olarak farklı disiplinlerden birçok araştırmaya konu edilmektedir. Özellikle stratejik bir unsur olarak değerlendirilmeye başlanıldığı 1990’lı yıllardan itibaren hedeflediği hasarsız, doğru ve kaliteli ürünü olması gereken zamanda ve olması gereken yere en düşük maliyetle ulaştırma arzusu lojistik yönetiminin hem firmalar için mikro hem de ülkeler için makro açıdan önemini ortaya koymaktadır.

Türkiye’nin coğrafi önemi, taşıdığı potansiyel ve uyguladığı politikalar ülkeyi zaman içerisinde Avrupa ülkeleri içerisinde uluslararası ticaret ve lojistik alanında rekabetçi bir noktaya taşımıştır. Bu durumun sürekliliğini sağlamak ve sektördeki dalgalanmalara karşı gerekli önlemleri alabilmek ancak önceden belirlenmiş hedeflere kaynakları yönlendirmekle mümkün olabilecektir. Bu nedenle Türkiye’de lojistik sektörünün mevcut durumunun bu alanda hali hazırda faaliyet gösteren uluslararası ve yerel firma yöneticilerine veya sektöre girmeyi planlayan girişimcilere yol göstermesi için belirli aralıklarla incelenmesi ve bilgilerin güncellenmesi önem taşımaktadır.

6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen ve Türkiye’de 11 ili kapsayan deprem, ulaşım ağları üzerinde derin tahribatlar meydana getirmiş, bu bölgedeki uluslararası ticaret ve lojistik faaliyetlerini derinden etkilemiştir. Bununla beraber deprem sonrasında yaşanan gelişmeler de lojistik sektörünün insanlar için önemini ve Türkiye’deki afet lojistiğinin aksayan yönlerini ortaya koymuş olup, sektörün mevcut durumunun afetler sonrasında daha net görülmesini sağlayacak ipuçlarını gözler önüne sermiştir.

Hale Eda Akduru¹

How to Cite This Article

Akdurdu, H. E. (2023). “Türkiye’de Uluslararası Ticaret Lojistiğinin 6 Şubat 2023 Depremi Sonrası Sektörel Durumunun Swot Analizi İle İncelenmesi”, International Social Mentality and Researcher Thinkers Journal, (Issn:2630-631X) 9(75): 4734-4746. DOI: <http://dx.doi.org/10.29228/smryj.72011>

Arrival: 23 June 2023
Published: 30 September 2023

Social Mentality And Researcher Thinkers is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Milas Meslek Yüksekokulu, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, Muğla, Türkiye

Her ne kadar literatürde Türk lojistik sektörünü bölgesel olarak analiz eden önceki bazı çalışmalar mevcut bulunsa da, bu araştırma özellikle 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen yıkıcı deprem sonrasında uluslararası ticaret ve lojistik sektörüne ilişkin yapılan sınırlı sayıdaki (Şipal, 2023; Marangoz ve İzci, 2023) araştırmalardan birisidir.

Çalışma 6 Şubat depremi sonrası uluslararası ticaret lojistiğinin önemli zayıflıklarını ve karşı karşıya kaldığı tehditleri, fırsat ve üstünlüklerle kıyaslamak suretiyle (SWOT yöntemiyle) mevcut durumu makro olarak analiz ederek çeşitli öneriler ortaya koymayı amaçlaması bakımından özgündür ve literatüre katkı sağlamaktadır.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Kavramsal Olarak Lojistik

Lojistik kelime anlamı olarak Yunanca bir kelime olup, hesaplamada uzmanlık ya da beceri anlamına gelen 'logistikos' kelimesinden türemiştir (Koban vd., 2009). İlk olarak askeri alanda uygulamalarına rastlanan lojistik kavramı 1960'lardan itibaren akademik literatürde görülmeye başlanmıştır.

Askeri mühimmatın, ihtiyaçların sevk ve idaresi için kullanılan lojistik kavramına zaman içerisinde farklı fonksiyonlar eklenmesiyle lojistik gerek işletmeler açısından gerekse de ekonomiler açısından önemli bir rol üstlenmeye başlamıştır.

Bilgi teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ve küreselleşme lojistik alanında çeşitli atılımların yapılmasında etkili olmuş, lojistik faaliyetleri başlı başına bir sektör olarak kabul edilmeye başlanmıştır. Genel bir ifadeyle lojistik; hammadde tedarikinden başlayarak nihai ürünün tüketicilere gönderilmesine kadar olan süreçte, kaliteden ödün verilmeden müşterilerin gereksinimlerine uygun şekilde, ürünlerin etkin ve verimli olarak kesintisiz akışına ve stoklanmasına ilişkin faaliyetlerin tamamıdır. Dolayısıyla lojistik müşterilerin talepleri göz önünde bulundurularak ürünlerin iletimini, bilgi akışını ve bu iletim sürecinin tamamını oluşturan faaliyetleri kapsamaktadır (Acar ve Çetinceli, 2020).

Bowersox, Coyle, Ballou, Lambert ve Bardi gibi lojistik konusunda yazdıkları kitaplarla tanınan pek çok yazar, yedi doğru (Seven Rights) tanımı olarak isimlendirilen bir başka tanımlamaya çalışmalarında yer vermişlerdir. Bu tanıma göre lojistik; doğru ürünün, doğru miktarda, doğru şartlarda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru maliyetle ve doğru müşteri için kullanılabilirliğini sağlamaktır (Küçüksoğak, 2006). Lojistiğin ticari faaliyetler açısından ne derece önem taşıdığı bu tanımdan anlaşılmaktadır. Buna göre eğer firmalar müşteri tatminini sağlayacak kalitede ürünü, ihtiyaç duyulan zamanda ve yerde hasar almaksızın teslim edebilir ve teslimden sonraki süreçlerde destek vermeye devam ederlerse rakiplerine göre önemli bir öncelik elde edebilirler.

Lojistik sadece bir dağıtım faaliyeti olarak düşünülmemelidir. Ürünlerin üretim süreçlerinden satış sonrasına kadar yayılan bir temel faaliyetler sürecidir. Bu süreçte planlamanın, iletişimin ve maliyetlerin etkisi oldukça önemlidir. Basitçe lojistik maliyetlerini düşük tutarken süreçlerde kaliteden vazgeçmeyen lojistik firmaları ürünlerin talep edilmesinde etken bir faktördür.

Dış ticaretin gelişmesi ile birlikte kıtalararası ticarete yaşanan gelişmeler, lojistikte dış kaynak kullanımını ve lojistik sektörünün katma değerini arttırmış, bu sayede konteynır taşımacılığı ve limancılık faaliyetleri de gelişmiştir (Tunç ve Kaya, 2016). Lojistik faaliyetlerinin hız kazanmasıyla lojistik merkezler oluşturulmaya başlanmıştır. Lojistik merkez, başlangıçta karşımıza deniz ve havalimanları olarak çıkmıştır. Uluslararasılaşma ve devamında küreselleşme süreci ile deniz ve havalimanlarının entegrasyonu, önce taşıma merkezi, daha sonra dağıtım merkezi kavramlarını oluşturmuştur (Karataş, 2017). Zaman içerisinde lojistik alanında yaşanan gelişmeler lojistik köylerin kurulmasında etkili olmuştur.

Avrupa'da yer alan lojistik merkezlere bakıldığında, Danimarka, İtalya, Macaristan, İspanya, Fransa, Portekiz, Yunanistan, Ukrayna ve Lüksemburg'da 60'ın üzerinde lojistik merkez tanımına uygun yapılanma bulunmaktadır (Demiroğlu ve Eleren, 2014). Küresel ticaret dinamiklerindeki değişimler hem ticaret akımlarının yönünü, hem de hacmini belirlemektedir. Bu dinamikler paralelinde küresel çapta yeni lojistik üsler ortaya çıkmakta, dünya ticareti de buna bağlı olarak sürekli artmaktadır (Kara vd., 2009).

Genel olarak firmalarda yürütülen lojistik faaliyetleri tedarik lojistiği, materyal yönetimi ve fiziksel dağıtım olmak üzere üç ana süreçten oluşmaktadır (Johnson vd.,1998). Tedarik lojistiği hammadde, yardımcı malzeme vb. girdilerin tedarik kaynaklarından üretim noktalarına kadar akışıyla ilgilenirken, fiziksel dağıtım yönetimi; bitmiş ürünlerin, üretim noktalarından son alıcı veya tüketicilere kadar iletilmesiyle ilgili etkinlikleri kapsamaktadır. Materyal yönetimi ise işletme içerisinde gerçekleştirilen tüm lojistik faaliyetler ile ilgilenmektedir (Tuna, 2001).

Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Uluslararası Ticaret Lojistiği

Lojistik sektörünün gelişmesinde küresel ticaretin etkili bir faktör olduğu bilinmektedir. Dünyayı tek ve büyük bir pazar haline getiren küresel ticaret faaliyetleri beraberinde sevk ve dağıtım problemlerini akabinde ise kalite ve maliyet konularını gündeme getirmiştir.

Türkiye’nin ihracat yapısının temeli ithal ikameci sanayileşme politikalarına dayanmaktadır. 1980 yılı ile birlikte Türkiye, ithal ikameci sanayileşme politikasından vazgeçmiş bunun yerine ihracata dayalı büyüme politikasının ekonomi açısından daha doğru bir yaklaşım olacağı görüşünü benimsemiştir (Ateş ve Işık, 2010). İhracat hareketlerinin artmasıyla ihracatçılara uzun vadeli yabancı para cinsinden kredi imkânları sağlamak amacıyla 1987 yılında Türk Eximbank kurulmuştur.

1990’larda ihracat potansiyelinin artmasıyla birlikte kapsamı gün geçtikçe genişleyen lojistik faaliyeti, 2000’li yıllardan itibaren daha da güçlü bir ivme yakalamıştır. Türkiye, Çin ve Avrupa’yı birleştirecek, İpek Yolu projesinde ana rotada bulunan, Kuzey Afrika’dan Orta Asya’ya kadar uzanan bölgeden yapılan sanayi ürünleri ihracatının %65’ini tek basına gerçekleştiren, bölgenin en girişimci, en dinamik, dünyaya en fazla açılmış özel sektöre sahip bir ülkedir (Hisarcıklıoğlu, 2008). Sahip olduğu bu stratejik avantaj, Türkiye’de lojistik sektörünün büyümesi ve ekonomik parametreler üzerindeki etkisini gittikçe artırmıştır.

Türkiye, AB ortalamasının çok üzerindeki %9.9’luk büyüme hızı, yıllık 74 milyar dolarlık ihracat hacmi ve 70 milyonluk tüketici pazarının yanı sıra sahip olduğu Avrasya bölgesinde bulunan taşıma ve ulaştırma yollarının kavşak ülkesi olma konumunu düşük maliyetli ancak kalifiye işgücü, genç ve dinamik nüfus gibi avantajlarını kullanarak, gerçekleştireceği altyapı yatırımları ve yasal ve vergi ile alakalı düzenlemeleri hayata geçirmek suretiyle bölgenin en önemli lojistik üssü olma yolunda AB’nin geleceğin dağıtım merkezleri olma yönünde mevcut merkezlerle rekabete başlayan yeni üyeleri ile rekabet gücünü artırma fırsatına sahiptir (Sezgin, 2008).

Günümüzde Türkiye uluslararası ticaret ve lojistik sektörüne yapılan yatırımlar ve sürekli genişleyen ulaşım ağları neticesinde bu alanda Avrupa’daki rakiplerinden sıyrılarak hızlı bir ivme kazanmıştır. Yaşanan doğal afetlerin her ne kadar bu hızlı yükselişe olumsuz bir etkisi söz konusu olduysa da lojistik sektörden hak ettiği payı almak üzere gerekli düzenlemeler devam etmektedir.

Kara yolu taşımacılığındaki yüksek kapasite lojistik üsler ve lojistik köylerin oluşturulması sayesinde pekiştirilmiş olup, TCDD tarafından kurulmakta olan 21 lojistik köyden 12 lojistik köyün toplam yatırım bedeli tahmini 3 milyar dolar kadardır. Bunların tamamının faaliyete geçmesi ile birlikte Türkiye’de demiryolu yük taşımacılığının 7.6 milyon ton (% 56) artacağı hesaplanmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

Uluslararası ticarete meydana gelen gelişmeler lojistik kullanımını artırmakta, bu artış sonucunda ise lojistik alanında gelişmelerin yaşanması ihtiyacını doğurmaktadır (Korkut vd., 2020:78). Ülke ekonomilerine de olumlu şekilde yansıyan uluslararası ticaret faaliyetleri ile lojistik arasında bu bağlamda doğrudan bir ilişki bulunduğu ve bu ilişkinin literatürde de sıklıkla çalışmalara konu edildiği (Gani, 2017; Çemberci vd.,2015; Marti vd.,2014; Bedlek ve Bozyiğit, 2022; Öztürk Ofluoğlu vd., 2018) söylenebilir.

YÖNTEM VE METODOLOJİ

Lojistik sektörel özellikleri göz önüne alındığında Türkiye için stratejik bir sektördür. Dolayısıyla ülkenin rekabetçi üstünlüğe sahip olduğu, gelişme potansiyeline sahip ve gelecekte daha yüksek ekonomik katkılar sağlayabilme olasılığı içermesi bağlamında önemli bir rol üstlenmektedir. Çünkü üretilen malların uluslararası alanda birçok ülkeye pazarlanması ve satılması ne kadar önemli ise nihai alıcıya güvenli, sağlıklı ve hızlı bir biçimde ulaştırılması da o kadar önemlidir (Acar ve Çetinceli, 2020:891). Ancak elbette her sektörde olduğu gibi lojistik sektörü açısından da Türkiye bazı önemli tehdit unsurlarına ve zayıf noktalara sahiptir. Bu başlıkların araştırmacılarca tespit edilmesi hem devlet hem de özel sektör eliyle alınması gereken önlemleri belirlemede önem taşımaktadır.

6 Şubat 2023 Tarihinde Kahramanmaraş merkezli olarak 7.7 ve 7,6 büyüklüğünde meydana gelen yıkıcı depremlerde 11 adet ildeki Türkiye lojistik ağının önemli noktalarını içeren bazı merkezler ciddi hasarlar almıştır. Karayolu ağlarının Türkiye’deki en yaygın ticari lojistik ulaşım ağı olduğu düşünüldüğünde bu noktalarda meydana gelen olumsuz etkilerin uluslararası ticarete etkileri bağlamında incelenmesi önem taşımaktadır. Ayrıca söz konusu deprem hava yolu ve deniz yolu taşımacılığına da belirgin zararlar vermiştir.

SWOT analizindeki amaç, bir kurumun izleyeceği stratejilerinin belirlenmesine yardımcı olmak için karar desteği sağlamaktır (Gürbüz, 2010). Bu çalışmada da SWOT analizi yöntemi kullanılmış olup, veriler internet siteleri, araştırma raporları, önceki çalışmalar ve ilgili resmi kamu kurum/kuruluşlarınca açıklanan bilgi ve belgelerden derlenerek dört temel başlık altında sınıflandırılmıştır.

TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI TİCARET LOJİSTİĞİNİN 6 ŞUBAT DEPREMİ SONRASI DURUMUNUN SWOT ANALİZİ İLE İNCELENMESİ

Üstünlükler

Coğrafi Konum; Türkiye, normal şartlarda değerlendirildiğinde sahip olduğu coğrafi yerleşim dolayısıyla lojistik alanında rakiplerine nazaran önemli bir üstünlük elde etmektedir. Bulunduğu jeo-politik konum itibarıyla Avrupa ile Orta Doğu ve Türki Cumhuriyetler arasında bir bağlantı noktasıdır. Ayrıca Türkiye, Güneydoğu Avrupa ulaşım koridorları ucunda yer almaktadır ve limanları, demiryolları, karayolları ve havaalanları ile bu koridora entegre olabilmeye şansına sahiptir (Gözüaçık, 2013). Bu sayede sektörde rakiplerine nazaran rekabet üstünlüğüne sahiptir.

Genel itibarıyla deprem öncesine kadar olan süreçte lojistikte ulaştırma, depolama, envanter yönetimi ve gümrükleme alt maliyetleri göz önünde bulundurularak; transit taşıma süresinin kısaltılması, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi, güvenilirlik ve hız unsurları öne çıkarılarak müşteri hizmet düzeyinin artırılması hedeflenmiştir (Erkan, 2014). Türkiye'nin coğrafi konumu hız, kaynak, kalite gibi konularda yapılan yeni girişimlerin de etkisiyle tüm bu maliyetlerin azaltılması adına önemli faktörler arasında sayılmaktayken, aynı zamanda bir deprem ülkesi olması, sahip olduğu çok çeşitli yer altı kaynaklarıyla beraber, tehlikeli çok sayıda fay hatlarının da kesişim noktası olması bağlamında 6 Şubat 2023 depremi sonrasında SWOT analizinde bir tehdit unsuru olarak da nitelendirilmesi düşünülebilir.

İşgücü Miktarı ve Düşük İşgücü Maliyetleri; Maliyetin bir firmanın karlılığını doğrudan etkileyen en önemli faktör olması nedeniyle düşük tutulması beklenilir. Türkiye'de lojistik sektöründe işgücü bulma sıkıntısı olmaması ve işgücü maliyetlerinin düşük olması önemli bir üstünlük olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye'nin nüfusu 2022 itibarıyla 85.279.553 kişi olup, işsizlik oranı 2023 yılı Nisan ayı itibarıyla %10,2'dir (TÜİK, 2023).

İşgücüne ilişkin diğer bir husus da son dönemlerde özellikle yükseköğretim düzeyinde lojistik konusunda eğitim veren bölümlerin/programların çoğalması sonucu artan eğitilmiş kitledir. Bu sayede sektörde istihdam edilen işgücü gittikçe daha donanımlı ve kalifiye hale gelmektedir.

Gelişmiş Karayolu Taşımacılığı Ağı; İstatistiklere göre Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığı faaliyetlerinin yaklaşık % 94'lük kesimi karayolları, kalan %6'luk kesimi ise diğer taşımacılık yöntemleri aracılığıyla (havayolu, demiryolu, denizyolu taşımacılığı araçları) gerçekleştirilmektedir (Tutar vd., 2009). Dolayısıyla Türkiye'de mevcut karayolu taşımacılığının şu ana kadar yapılmış olan ve devam eden çeşitli altyapı yatırımlarıyla lojistik sektöründe önemli bir yeri bulunduğu söylenebilecektir.

Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda olan yol ağı 31 Aralık 2022 tarihi itibarıyla 3.633 km (%5) otoyol, 30.954 km (%45) devlet yolu ve 34.113 km (%50) il yolu olmak üzere toplam 68.700 km'ye ulaşmıştır. Toplam yol ağının 28.986 km'si (%42) bölünmüş yoldur (UTİKAD, 2022). Söz konusu bu yol ağları Türkiye'yi birçok ülke için stratejik bir konuma yerleştiren çeşitli uluslararası karayolu koridorlarını meydana getirmektedir.

Tablo1: Türkiye'deki Uluslararası Karayolu Koridorları

Türkiye'deki Uluslararası Karayolu Koridorları	
Güzergâhlar	Uzunluk (km)
Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM)	6.940
E-Yolları Ana Trafik Güzergâhları İçin Avrupa Anlaşması (UN/ECE/AGR)	9.353
Karadeniz Ekonomik İş Birliği-KEİ (BSEC)	4.472
Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO)	9.914
Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP)	5.268
Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)	5.663
Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı	16.799
Trans Avrupa (TEN-T) Çekirdek Karayolu Ağı	9.212

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021.

Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu ile yük taşımacılığının ağırlık bazında ithalattaki payı 2022 yılında %7,10 oranında, ihracattaki payı ise %18,28 seviyesinde gerçekleşmiştir. COVID-19 pandemisinin etkisinde kalan karayolu yük taşımacılığında pandeminin üst seviyede olduğu 2019 ve 2020 yıllarında en düşük paya gerilediği söylenebilir. Pandeminin etkisini azaltmasıyla yeniden artış yaşanarak karayolu ile taşınan ihracat gönderilerinin ağırlık bazında payı düzenli olarak yükseliş seyri izlemiştir (TÜİK, 2022).

Maraş merkezli 11 ilin etkilenmiş olduğu depremler, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yönetilen yol ağındaki (otoyol, karayolu, tünel, viyadük, köprü, sinyalizasyon, oto korkuluk, yatay ve düşey işaretlemeler,

tünel elektromekanik işler, ücret toplama istasyonu, gişe binası) altyapılarda çeşitli hasarlar oluşturmuş, bu hasarların maliyetinin ise 12,2 milyar TL olacağı (TERRA, 2023: 85-87) öngörülmektedir (akt. Marangoz ve İçli, 7-8).

Altyapı Yatırımları; Türkiye küresel rekabet gücünü lojistik faaliyetlerinin performansını artırarak ve Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasında üst basamaklara tırmanarak bir lojistik üs olmayı hedeflemektedir (Wolff ve Yıldız, 2018). Bu amaçla tamamlanmış olan veya hâlihazırda devam etmekte olan çeşitli altyapı yatırım projeleri yürütülmektedir.

Önemli Boru Hattı Taşımacılığı Yolları Üzerinde Bulunması; Ülkeler açısından uluslararası önem derecesine sahip olan petrol, doğalgaz ve diğer petrol ürünleri gibi çeşitli maddelerin taşınmasında boru hatları kullanılmaktadır. Boru hatları yüksek sabit maliyetler gerektirmekle birlikte hem güvenli olması hem de uzun vadede dayanıklı bir ulaştırma yöntemi olması nedeniyle tercih edilmektedir.

Doğal konumu sebebiyle Avrupa'ya nakil edilen doğal kaynakların bir kısmı boru hattı taşımacılığı ile Türkiye üzerinden nakledilmektedir (Aksungur ve Bekmezci, 2020). Dolayısıyla Türkiye BOTAŞ tarafından gerçekleştirilen boru hattı taşımacılığında stratejik bir noktadadır denilebilir.

Rusya Federasyonu Türkiye Doğal Gaz Ana İletim Hattı, Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı, Samsun - Ankara Doğal Gaz Ana İletim Hattı, Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE), Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Dörtüol Yüzer LNG Depolama ve Gazlaştırma Terminali (FSRU), TANAP (Trans Anatolian Pipeline Project), Türk Akım Projesi, BOTAŞ Dörtüol Ceyhan Pompa İstasyonu ve HPBH Yapım İş, Kuzey Marmara Doğal Gaz Depolama Tevsi (Faz-III) Projesi, Saros FSRU Terminali ve Kara Boru Bağlantı Hattı Projesi, Batı Karadeniz DGBH ve Ölçüm İstasyonu Yapım İş Projesi ile muhtelif 9 yerde gerçekleştirilmiş olan kompresör istasyonları inşasına ilişkin yatırım faaliyetleri boru hattı taşımacılığına dair önemli projelerdendir. (<https://www.botas.gov.tr/Sayfa/tamamlanan-onemli-projelerimiz/504>, Erişim Tarihi: 10.06.2023)

6 Şubat depremi sonrası yerden ve havadan yapılan incelemeler neticesinde Gaziantep, Kahramanmaraş ve Hatay illerine gaz arzı sağlayan doğal gaz ana iletim hattının bulunduğu 3 bölgede hasar meydana geldiği tespit edilmiştir. BOTAŞ Gaz Sevkiyat ve Kontrol Merkezinden, SCADA üzerinden deprem bölgesindeki gerekli tüm vanalar otomasyon sistemi üzerinden uzaktan kapatılarak gerekli müdahalelerle sorun giderilmiştir. Ayrıca İskenderun Limanı'nda çıkan yangına hemen müdahale edilerek hasarın yaklaşık 1.500 konteynerle sınırlı tutulması sağlanmıştır (<https://www.botas.gov.tr/Icerik/buyuk-botas-ailesi-buyuk-turki/738>, Erişim Tarihi: 10.06.2023).

Sektörde Deneyimli Kurum/Kuruluşların Varlığı; Sektörde faaliyet gösteren firmalara yönelik olarak çeşitli yardım ve destekler sağlayan, sektör üyelerinin birbirleriyle tecrübelerini paylaşmakta olduğu Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, LODER Lojistik Derneği, Türkiye Nakliyeciler Derneği gibi çeşitli oluşumlar bulunması güçlü yönler arasında sayılmaktadır. 6 Şubat depremi sonrasında birlik çağrısında bulunan bu deneyimli kurum/kuruluşlar sektörel destek ve yardımlar konusunda etkin faaliyet göstermişlerdir.

Tarihi Ticaret Yolları Üzerinde Bulunması; Antik ticaret rotaları, geçmiş dönemlerde tüccarların mallarını başka ülkelerde satmaları için oluşturulmuş yollardır. Yapılan araştırmalara göre, antik dönemde İpek Yolu, Baharat Yolu, Kehribar Yolu, Tütsü Yolu, Trans-Sahra Ticaret Yolu, Tuz Yolu, Kalay Yolu, At ve Çay Yolu ve Kral Yolu olmak üzere dokuz farklı ticaret yolu ve ticaret rotasının olduğu anlaşılmaktadır. İpek Yolu, Baharat Yolu ve Kral Yolu Anadolu'dan geçen ticaret yollarıdır (Töre Başat ve Yurdakul, 2021).

Türkiye Cumhuriyeti'nin bu söz konusu tarihi ticaret rotaları üzerinde bulunması ve geçmişten gelen başarılı bir tacirlik eğilimine sahip olması günümüzde uluslararası ticari lojistik sektörü açısından olumlu bir algı ve referans meydana getirmektedir.

Fırsatlar

Pazarda Deneyimli Firmaların Varlığı; Türkiye'de lojistik alanında yaklaşık 3 bin firma faaliyet sürdürmektedir. Son dönemde ABD, Avrupa ve Türkiye'nin yakın coğrafi bölgelerinde yapılan yatırımlar ile küresel pazarlarda etkili olan birçok Türk lojistik firması bulunmaktadır (Erkan, 2014:51). Dolayısıyla pazarda deneyim sahibi olma mevcut ve potansiyel lojistik firmaları açısından önemli bir güç kaynağı ve fırsat olarak ifade edilmektedir.

Yeni Altyapı Yatırım Projeleri; Önemi dolayısıyla lojistik alanında devlet eliyle ve özel sektör tarafından yürütülmekte olan çeşitli yatırımlar yapılmaktadır. TCDD eliyle gerçekleştirilmekte olan lojistik köyler projesi, BOTAŞ tarafından sürdürülmekte olan Tuz Gölü Doğal Gaz Projesi bunlardan bazılarıdır. Sektöre

yapılan yatırımlar arttıkça sektörel kazanımların daha yüksek olacağı varsayıldığından söz konusu bu altyapı projelerinin sayısının artması önemli faydalar sağlayacaktır.

Türkiye’de ilki 2006 yılında Samsun’un Gelemen ilçesinde olmak üzere, 2021 yılında 16 tanesi plan ve proje aşamasında, 11 tanesi işletmeye açık olmak üzere 27 lojistik köy bulunmaktadır (Güleryüz, 2022: 321). 6 Şubat depreminden Türkoğlu Lojistik Köyü olumsuz etkilenmiştir. Bu köyün en büyük özelliği yılda ortalama 1 milyon 900 ton taşıma kapasitesinin olmasıdır (Kutluay Tutar vd., 2021:3533).

AB Üyelik Süreci; Lojistik sektörünün Avrupa merkezli bir diğer önemli sorunu ise AB ülkelerine girişte uygulanan vizelerdir (Tutar vd., 2009 :204). Bu süreci zorlaştıran uygulama Türkiye’nin AB’ye belirlenen takvimde girmesi durumunda ortadan kalkarak sektörü canlandırarak ve maliyetleri azaltacak bir avantaj elde edilecektir.

Genç ve Dinamik Nüfus Yoğunluğu; 2022 Yılı verilerine göre Türkiye’nin toplam nüfusu 85.279.553 olup, bu rakamın yaklaşık %72,71 ‘lik kesimi 50 yaş altı bireylerden oluşmaktadır (<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayal%C4%B1-N%C3%BCfus-ay%C4%B1t-Sistemi-Sonu%C3%A7lar%C4%B1-2022-49685&dil=1> Erişim Tarihi: 01.05.2023). Genç ve dinamik nüfusun yoğun olması, sektörde işgücü ve girişim eksikliklerine rastlanma olasılığının düşük olmasını sağlayacaktır. Bu durum yaşlı nüfusun gittikçe arttığı ve doğum oranlarının azaldığı Avrupa Ülkelerine kıyasla Türk Lojistik sektörü açısından önemli bir fırsat olarak değerlendirilmektedir.

Bununla beraber resmi rakamlara göre yaklaşık 51 bin kişinin vefat ettiği (TRT,2023) Kahramanmaraş merkezli yıkıcı depremlerin sonrasında deprem bölgesi olarak ilan edilen 11 kentte, yaklaşık 5 milyon kişinin büyükşehirlere ve komşu illere göç ettiği ifade edilmiş olup, 500 binden fazla kişinin de bölgeden tahliye edildiği ve resmi olmayan rakamlara göre milyonları aşan bir nüfusun göç ettiği anlaşılmaktadır. (Yenişafak, 2023). Dolayısıyla deprem sonrası süreçte genel olarak Türkiye’de ve özel olarak deprem bölgesindeki illerde işgücünün miktarında genel olarak ciddi bir kayıp yaşandığı söylenebilir. Bu durum uluslararası ticaret mallarının lojistiği alanında faaliyet gösteren firmalarda istihdam zorlukları meydana getirebilecektir.

Lojistik Alanında Eğitim Veren Bölüm/Program ve Çalışma Yapan Akademisyen Sayısında Artış; Lojistiğin bir bilim dalı olarak incelenmeye başlandığı 2000’li yılların başından itibaren alanla ilgili meslek yüksekokullarında, mesleki ve teknik liselerde eğitim veren birçok bölüm açılmıştır. Buna paralel olarak alanda yapılan akademik çalışma sayısında da artış yaşanmaya başlanmıştır Bu eğitim programlarının ve kurumların artışı, kalifiye personel ve girişimci eksikliklerini ortadan kaldırarak lojistik sektöründe vizyon sahibi yenilikçi ve değişime açık bir pazar oluşumunu destekleyecektir.

Kültürel Çeşitlilik; Türkiye Cumhuriyeti tarihsel süreç içerisinde ve günümüzde halen farklı kültürlerden insanların kaynaşma noktası olan bir ülke olarak bilinmektedir. Çeşitli etnik kökenlerden gelen insanların birlikte paylaştığı bir coğrafyada olmanın lojistik sektörü açısından da çeşitli fırsatlar taşıdığı söylenebilir. Bu çeşitlilik sektördeki firmalar açısından işgücü potansiyeli, maliyetlerin düşürülmesi, dil avantajı, kapasitenin artırılması, küresel işbirlikleri için ağ oluşturulması gibi farklı avantajlar yaratmakta olup, uluslararası ticaretin yaygınlaşmasına ve lojistik sürecinde problemlerin azalmasına katkı sağlayacaktır.

Yabancı Sermaye Potansiyeli; Türk Lojistik sektörü sahip olduğu avantajlarla yabancı sermayenin ilgisini çekmeye başlamış olup, özellikle Lojistik Performans Endeksi, İhracatın Lojistiğe Etkisi gibi çeşitli parametrelerde meydana gelmesi olası yükselmeler bu potansiyeli bir avantaja dönüştürebilecektir.

LIP Endeksinde Yükselme Olasılığı; Bilindiği üzere Dünya Bankası tarafından hesaplanan Lojistik Performans Endeksi, gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi, uluslararası taşımacılığın düzenlenmesinin kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinlik, sevkiyatların takibi ve izlenmesi ile sevkiyatların planlanan zamanda yapılmasını içeren altı ana başlıktan oluşmaktadır (Erkan, 2014: 56).

LIP Endeksinin hesaplanmasında göz önüne alınan bu söz konusu unsurlarda meydana gelen yenilikler ve gelişmeler endekste Türkiye’nin yerinin üst sıralara çıkabilmesi için bir potansiyel meydana getirecektir. Bu amaçla yasal düzenlemeler, e-lojistiğin desteklenmesi ve kurumlarla entegre hale getirilmesi, kalite çalışmaları gibi süreçler devam etmektedir.

Zayıflıklar

Yetersiz Sermaye; Her sektörde gelişim sağlanabilmesi, firmaların büyümesi ve küresel çapta başarılar elde edebilmesine bağlıdır. Sektöre sermaye girişi söz konusu olduğunda kurumsal hedeflere ulaşabilmek adına

kaynak sağlanmış olur. Mevcut durumda lojistik sektörünün sermaye yetersizliği problemi gerek tanıtım gerekse de yasal düzenlemeler eliyle müdahale gerektiren önemli bir zayıflıktır.

Deprem gibi doğal afetler bölgede mevcut olan girişimlere zarar vermesi dolayısıyla girişimcilik hareketleri üzerinde negatif etkiler yaratmaktaysa da, doğal afetlerin ekonomik büyüme üzerindeki etkilerini afet türüne ve ekonomik sektöre göre araştıran Loayza vd. (2012), küçük felaketlerin bazı sektörlerde olumlu etkileri olabileceğini ortaya koymuştur (Marangoz ve İzci, 2023:12).

Nitelikli/ Eğitilmiş/ Tecrübeli Personel Eksikliği; Türkiye’de lojistik sektörüne dair geliştirilmesi gereken diğer bir husus da nitelikli personel eksikliğidir. İşgücünün genç, dinamik ve nispeten uygun maliyetli olmasına rağmen, sektörde eğitilmiş personelin az olması, işgücü devir hızının yüksek olması nedenleriyle tecrübeli personel noksanlığı bulunmaktadır.

Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Alanındaki Altyapı Eksiklikleri; Türkiye’de uluslararası demiryolu yük taşımacılığının payı diğer taşıma modlarına göre en düşük seviyededir, son on yıllık döneme bakıldığında demiryolu taşımacılığının payının %1,5’e ulaşmadığı görülmektedir. Türkiye’nin denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin değer bazında payı 2019 yılına kadar %60’larda seyretmiş olup; 2014 ve 2015 yıllarında değer bazındaki payı %69’a kadar yükseldi. Ancak 2020 yılının sonunda ilk defa %60’ın altına inen pay oranı 2022 yılının sonunda da %65,74 olmuştur (UTİKAD, 2022). Bu durum özellikle demiryolu ve denizyolu potansiyeli oldukça yüksek olan Türkiye’de altyapı yatırımlarına yönelik bazı eksiklikler olduğunu kanıtlar niteliktedir.

Mevcut durumdaki ulaştırma altyapı yoğunluğu değerlendirildiğinde, Türkiye’nin AB ortalamasının oldukça altında karayolu, otoyol ve demiryolu ağına sahip olduğu gözlemlenmekte olup altyapı geliştirme ve iyileştirme faaliyetlerine önem verilmesi gerekmektedir (TUSİAD, 2012). Söz konusu altyapı yatırımları hayata geçirildiği takdirde demiryolu ve denizyolu taşımacılık hatlarıyla gerçekleştirilen uluslararası lojistik faaliyetleri belirgin şekilde artış gösterebilir.

Ayrıca 6 Şubat depremleri Mersin, Adana, İskenderun, Gaziantep, Malatya, Elazığ ve Diyarbakır güzergahlarındaki önemli ve uzun demiryolu ağlarının yıkılmasına neden olmuştur. Bu kapsamda toplamda yaklaşık 1204 km uzunluğunda demiryolu hattına bakım ve onarım yapılmıştır. Depremden etkilenen hatlar için 17,4 milyar TL kaynak gerektiği öngörülmektedir (Marangoz ve İzci, 2023:7).

Sektördeki Teknolojik Uyum Eksiklikleri; Teknolojinin gelişimi ile neredeyse her türlü işletme için geleneksel ticaretten, e-ticarete geçmek kaçınılmaz hale gelmiştir. Söz konusu e-ticaret faaliyetleri ise lojistik süreçlerinin de elektronikleşmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. E- lojistik geleneksel lojistik süreçlerinde (satın alma, depolama, müşteri hizmetleri vb.) internet teknolojilerinin temel alındığı sistemdir (Gülenç ve Karagöz, 2008). Türkiye’de lojistik sektörün elektronikleşmesinde yaşanan eksiklikler ve uyum problemleri genel itibarıyla sektörün zayıflıklarından birisidir. Bu durum firmalar tarafından özellikle küresel piyasalarda ticaret yapabilmenin bir gereği olarak kabul edilmelidir.

Sektöre İlişkin Olumsuz Algılar; Türkiye’de lojistik sektörüne ilişkin diğer bir problem ise sektöre ilişkin algıdır. Lojistik sektörünün sadece taşımacılık işi olduğu, alanda eğitim alan mezunların işsiz kaldığı, sektörün karlılık oranı düşük bir sektör olduğu veya lojistiğin sadece üretim sonrası bir faaliyet olduğu gibi yanlış algılar sektöre olan ilginin azalmasına sebep olduğundan zayıf yönler arasında sayılabilir.

Sektöre İlişkin Yasal Düzenlemelerdeki Eksiklikler; Özellikle sektörde elektronikleşmenin yaygınlaşmasıyla dijital ortamda gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerine dâhil olan süreçler için çeşitli yasal düzenlemeler yapılması gerekmekte olup, mevcut düzenlemelerin yetersiz kaldığı boşluklar bulunmaktadır. Yasal eksikliklerin giderilmesi durumunda sektör kapasitesinin daha yüksek olacağı tahmin edilmektedir.

Ayrıca Türkiye’nin bulunduğu Orta Koridor’da daha etkin bir rol elde edebilmesi için Bölgedeki ülkeler ile mevzuat ve altyapı uyumluluğunun sağlanması da uluslararası ticaret mallarının lojistiği açısından elzemdir.

Sektördeki Stratejik İşbirliklerindeki Eksiklikler; Sektörde küreselleşmenin bir gereği olarak stratejik işbirliklerinin önem kazandığı söylenebilir. Bilindiği üzere küreselleşme mal, hizmet, insan, bilgi ve fikirlerin tüm dünya ülkelerinde sınır ve engel tanımadan serbestçe dolaşması olgusu ve ülke resmi makamlarının da bu olguyu destekleme yönündeki eğilimlerini açıklayan bir kavramdır (Mirze, 2013).

Hâlihazırda Türkiye’de faaliyet gösteren en etkin lojistik firmalarının çoğunun (Borusan, Ekol Lojistik, Horoz Lojistik, Omsan Lojistik, Reysaş, Orkun Group, Gökbora, Alp Özler Nakliyat, Hilal Trans, İnci Lojistik vb.) Türk sermayesi ile kurulmuş ve faaliyetine kendi bünyesinde devam eden firmalar olduğu görülmektedir. Hâlbuki büyüme stratejilerini uluslararası tecrübeli firmalarla işbirlikleri yapmak suretiyle genişletmeleri durumunda sektörde daha kalıcı ve başarılı olabileceklerdir.

Sektördeki Firmaların Yenilikçilik Eksiklikleri; İşletmeler sektördeki paylarını yükseltebilmek adına belirli aralıklarla çeşitli gözden geçirmelere ihtiyaç duyarlar. Bu doğrultuda işletmeler, pazar paylarında sürekli bir iyileşme sağlayacak şekilde yenilikler yaratmak zorundadır. Böylece işletmelerin yenilikçi özellikleri, uzun süre ayakta kalabilmede anahtar bir rol oynamaktadır (Erdem vd., 2011).

Türkiye'deki lojistik sektöründe faaliyet gösteren ulusal ve uluslararası ticari işletmelerin de rekabetçilik yeteneklerini artırabilmek için yeni ve farklı uygulamalar, hizmet çeşitleri ve yaklaşımlar geliştirmeleri gerekmektedir.

Uzun Vadeli Planlama Eksikliği; Stratejik yaklaşım sorunlara uzun vadeli yaklaşmayı içermektedir. Rakiplerin sonraki hamlelerini tahmin etmeye çalışmak, mevcut kaynaklarla daha başarılı adımlar atmayı amaçlamak uzun vadeli planlamalar gerektirmektedir. Türkiye'de uluslararası ticaret mallarının lojistiğini gerçekleştiren firmaların uzun vadeli planlamalar yapmak yerine daha çok kısa vadeli yaklaşımlar sergilemeleri önemli bir zayıflık olarak sayılabilir. Covid-19 pandemisi esnasında uzun vadeli planlamalarla söz konusu krizi öngörebilen lojistik firmalarının süreç sonunda yükselen bir başarı kazanmış olması bu hususa örnek verilebilir.

Sektördeki Firmaların Kurumsallaşma Sorunu; Kurumsallaşmak firmaların iş yapma ve çalışma usullerinde, örgütsel tüm süreçlerde, işletmenin sürdürülebilir ve rekabetçi bir başarı kazanmasında önemli bir rol üstlenmektedir. Bu bakımdan kurumsallaşamayan işletmelerin uzun vadede hedeflerine ulaşması ve varlığını sürdürmesi mümkün olmayacaktır.

Türkiye'de ticari lojistik sektöründe faaliyet gösteren ulusal firmaların büyük bir kısmı aile şirketleri olup, kurumsallaşmanın gerektirdiklerini tam olarak yerine getirmekten uzaktır. Bu durum uzun vadede firmaların işleyişlerinde çeşitli bozulmalar meydana getirebilir.

Sektörel Tanıtım Eksikliği; Tanıtım bir sektöre sermaye giriş taleplerini etkileyen en önemli unsurların başında gelmektedir. Türkiye'de lojistik sektörünün potansiyeli, gelişimi, gelecek hedefleri gibi konuların yeterli tanıtımının yapılamaması, sektörel algıyı olumsuz etkileyen önemli bir zayıf noktadır.

Girişim Eksikliği; Türkiye'de uluslararası ticaretin lojistiğini gerçekleştiren çoğu firma tanıtım, etkileşim, olumsuz algı, sosyolojik problemler gibi nedenlerle pazarın bilinirliğini tam anlamıyla sağlayamamakta ve süreci yönetememektedir. Ayrıca lojistiğe ilişkin eğitim veren okul mezunlarına yeterli finansal ve yönetsel destek sağlanmadığından sektörde yeni girişim eksikliği de bulunmaktadır.

Tehditler

Doğal Afetler; Türkiye Cumhuriyeti'nde 45 il ve 110 ilçeden geçmekte olan 485 diri fay hattı bulunmakta olup, ülke deprem dışında heyelan, su basması gibi jeolojik başka tehlikeler konusunda da bir potansiyel taşımaktadır (<https://www.mta.gov.tr/v3.0/bilgi-merkezi/deprem>, Erişim Tarihi: 15.06.2023).

Doğal afetler lojistik sektörü açısından özellikle kara ve demir yolu taşımacılığı hatlarına zarar verme potansiyeli nedeniyle ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Uluslararası piyasalarda ise ticaret mallarının lojistik süreçlerinde herhangi bir gecikmeye meydan verebilecek her unsur, firmalar açısından daha büyük boyutta maddi (tazminatlar, cezalar vs.) ve gayrimaddi yaptırımlar (sözleşmenin feshi, iflas, piyasadan çekilme vs.) meydana getirebilmektedir.

Kotalar ve Sınırlamalar; Bazı ülkeler kendi mevzuatları çerçevesinde Türkiye Cumhuriyeti'nden gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerine çeşitli engel ve zorluklar yaratan uygulamalar yapmaktadırlar. Bu bakımdan ticari faaliyetleri kolaylaştırıcı mevzuatların oluşturulması, yapılan işlemlerin sadeleştirilmesi, gümrük idarelerince kısıtlama uygulamalarının bulunmaması ve yapılan işlemleri hızlandırıcı sistemlerin kullanılması lojistik sektörünce yapılan faaliyetlerin de hızlanmasını ve lojistik puanın yükselmesini sağlayabilir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015). Gümrüklerde karşılaşılan kota ve sınırlamalar lojistik sektörünün gelişimine her yönden zarar vermektedir.

Uzun ve Uğraştırıcı Belge Süreçleri; Özellikle taşımacılık faaliyeti esnasında yasalar gereği düzenlenmesi ve taşınması gereken belgelerin hızlı şekilde tamamlanamaması lojistik sektöründe firmalara çeşitli tazminatlar ve davalara mal olabilmektedir. Uzun ve uğraştırıcı belge süreçlerinin ortadan kaldırılabilmesi ise yeterli personel istihdamı ve teknik altyapının güçlendirilmesi ile mümkündür.

Yüksek Rekabet Potansiyeli; Lojistik sektörü serbest rekabet şartları içerisinde piyasaya giriş-çıkışların mümkün olduğu ancak hizmet kalitesi gerektirmesi ve maliyetlerinin yüksek olması gibi sebeplerle çok sayıda firmanın yüksek rekabetçi ortamda faaliyet gösterdiği bir sektördür. Rekabet şartlarının ağır olduğu bu pazarda firmalar varlığını sürdürebilmek adına kalite ve maliyet konularına odaklanmak zorundadırlar.

Maliyetlerdeki Artış; Ekonomik gelişmeler paralelinde özellikle son 3 yıllık süreçte meydana gelen enflasyonist eğilim işgücü, üretim ve operasyon maliyetlerinde ciddi artışlar meydana getirmiş olup, maliyet artışları ise dolaylı olarak firmaların karlılığında düşüşler meydana getirmişlerdir. Bazı lojistik firmaları yükümlülüklerini yerine getiremeyecek duruma düştüğünden veya maliyetleri karşılayamadığından bu süreçte Türkiye pazarından çekilmişlerdir.

Ekonomik Parametrelerdeki Hızlı Değişim (Belirsizlik) Eğilimi; Yatırımcıların yatırım kararlarını çoğunlukla ülkedeki ekonomik parametrelerdeki değişim belirlemektedir. Tahmin edilebilir ortamlarda yatırımcılar ve firmalar daha güvenle hareket edebilmekte, geleceğe dair daha az endişe etmektedirler. Dolayısıyla ekonomik parametrelerde yaşanan hızlı değişimler son bir yıllık süreçte lojistik sektörünün önünde önemli bir tehdit meydana getirmiştir.

Terör; Lojistik sektörünün en önemli fonksiyonlarından biri malların müşterilere güvenli ve hasarsız şekilde iletilmesidir. Terör tehdidi ise hem karayolu, hem havayolu, hem de demiryolu taşımacılığında sektöre ciddi zarar verme potansiyeli taşımaktadır.

Savaşlar; Savaşlar lojistik faaliyetlerinin kapsamını oluşturan malların hasarsız ve güvenli şekilde iletilmesinin ve sektörün genişlemesinin önündeki önemli bir engeldir. Nitekim Türkiye'nin en fazla lojistik faaliyet gerçekleştirdiği ülkeler arasında yer alan Rusya'nın 2022 yılında Ukrayna'ya savaş ilan etmesi çeşitli sonuçları da beraberinde getirmiştir:

Tedarik zincirinde meydana gelen aksaklıklar fiyatları artırınca bu durum Avrupa ekonomilerinde resesyon sonucunu doğurmuştur. Savaş gıda ürünlerinin tedariki ve ihracatında da ciddi problemler yaşanmasına neden olmuştur. Rusya-Ukrayna savaşının en önemli sonuçlarından birinin de ticaret rotalarındaki kademeli değişim olduğu düşünülmektedir. Rusya'nın Ukrayna'ya karşı savaşının birçok önemli jeopolitik sonucu arasında Orta Koridor'un yeniden canlanması yer almaktadır. Kuzey Koridoru'ndaki ticaret hacmi ağır ekonomik yaptırımlar neticesinde kesintiye uğramıştır (UTİKAD, 2022).

Siyasi Çalkantılar; Siyasi çalkantılar tüm sektörlerde olduğu gibi lojistik sektöründe de belirsizlik ve güvensizlik yaratmakta olduğundan sektörün gelişimi önünde ciddi bir tehdittir.

Sektördeki Vergi Yükü; Sektörde faaliyet gösteren firmalar üzerindeki vergi yüklerinin azaltılması ve istisnalar tanımlanması karlılık oranlarını olumlu etkileyen bir unsurdur. Özellikle son dönemlerde ithal ürünlere getirilen ek vergiler sektörü olumsuz etkilemiştir. Ayrıca AB uyum şartları gereği 2023 itibarıyla Sınırdaki Karbon Vergisi Uygulamasının (Carbon Border Adjustment Mechanism - CBAM) devreye girmesine karar verilmesi sektöre yeni yükümlülükler yüklemiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Hem ulusal hem de uluslararası piyasalarda faaliyet gösteren işletmelerin bel kemiğini oluşturan lojistik sektörü bileşenleri, gerek tedarik faaliyetlerinin, gerek fabrika içi üretim süreçlerinin, gerekse de müşteri teslimatlarının sorunsuz, zamanında ve önceden belirlenmiş bir akışa uygun şekilde gerçekleştirilmesi için çaba sarf etmektedir. Ülkelerin milli ekonomilerini de ithalat ve ihracat potansiyelini etkilemek suretiyle ilgilendiren ticari lojistik faaliyetleri önemi dolayısıyla sıklıkla işletme araştırmalarına konu edilmektedir.

Bu çalışmayla Türkiye'deki uluslararası ticaret lojistiğinin 6 Şubat 2023 depremi sonrasındaki sektörel durumu üstünlükler, fırsatlar, zayıflıklar ve tehditler bağlamında SWOT analizi tekniğiyle incelenmiş olup, bulgular aşağıdaki tabloda toplu şekilde gösterilmiştir.

Tablo 2: SWOT Analizi Sonuçları

ÜSTÜNLÜKLER -Coğrafi Konum -İşgücü Miktarı ve Düşük İşgücü Maliyetleri -Gelişmiş Karayolu Taşımacılığı Ağı -Altyapı Yatırımları -Önemli Boru Hattı Taşımacılığı Yolları Üzerinde Bulunması -Sektörde Deneyimli Kurum/Kuruluşların Varlığı -Tarihi Ticaret Yolları Üzerinde Bulunması	ZAYIFLIKLAR -Yetersiz Sermaye -Nitelikli/ Eğitimli/ Tecrübeli Personel Eksikliği -Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı Alanındaki Altyapı Eksiklikleri - Sektördeki Teknolojik Uyum Eksiklikleri - Sektör Algısına İlişkin Problemler -Sektöre İlişkin Yasal Düzenlemelerdeki Eksiklikler -Sektördeki Stratejik İşbirliklerindeki Eksiklikler -Sektördeki Firmaların Yenilikçilik Eksiklikleri - Uzun Vadeli Planlama Eksikliği -Sektördeki Firmaların Kurumsallaşma Sorunu - Sektörel Tanıtım Eksikliği - Girişim Eksikliği
FIRSATLAR - Pazarda Deneyimli Firmaların Varlığı - Yeni Altyapı Yatırım Projeleri - AB Üyelik Süreci - Genç ve Dinamik Nüfus Yoğunluğu -Alanda Eğitim Veren Bölüm/Program ve Çalışma Yapan Akademisyen Sayısında Artış - Kültürel Çeşitlilik - Yabancı Sermaye Potansiyeli - LIP Endeksinde Yükselme Olasılığı	TEHDİTLER - Doğal Afetler - Kotalar ve Sınırlamalar - Uzun ve Uğraştırıcı Belge Süreçleri - Yüksek Rekabet Potansiyeli - Maliyetlerdeki Artış -Ekonomik Parametrelerdeki Hızlı Değişim (Belirsizlik) Eğilimi - Terör - Savaşlar - Siyasi Çalkantılar - Sektördeki Vergi Yükü

Kaynak: Araştırmacı tarafından hazırlanmıştır.

Analiz sonuçları gereğince özellikle zayıflıklar ve tehditlerin sektörün gelişimine ilişkin yarattığı tehlikelerin ortadan kaldırılmasına için devlet eliyle yapılabilecekler için aşağıdaki öneriler geliştirilmiştir:

- ✓ Sektöre yabancı sermaye girişini teşvik etmeye yönelik devlet destekleri, tanıtımlar, kamu spotları aracılığıyla pazarda hareketlilik yaratılması.
- ✓ Özellikle demir ve deniz yolu taşımacılığında altyapı eksikliklerini gidermeye yönelik yeni altyapı projeleri geliştirilmesi, devam eden projelerin süratle tamamlanması
- ✓ Lojistik alanında faaliyet gösteren işletmelerin dijital teknolojilere geçişinin sağlanmasına yönelik destekler verme, eğitim programları düzenleme
- ✓ Lojistik faaliyetler kapsamındaki mevzuatların gözden geçirilmesi, yasalardaki boşlukların doldurulması, özellikle ihracat ve ithalat yapılan ülkelerin mevzuatlarıyla uyumlu düzenlemeler yapılması.
- ✓ Lojistik alanında küresel işbirlikleri yapılmasına yönelik olarak sektörde faal olan dernek/ vakıf/ kurum/kuruluşların organizasyonlar yapmasını teşvik etmek
- ✓ Gümrüklerde çalışan personel sayısının artırılması, nitelikli çalışanların istihdam edilmesi ve gümrük altyapısının diğer kurumlarla entegre hale getirilmesi.
- ✓ Denizyolu taşımacılığı potansiyelini geliştirmek için mevcut limanlarda altyapı yatırımlarının geliştirilmesi ve modern, yeni limanlar oluşturulması.
- ✓ Sektördeki vergi yükünü azaltmaya yönelik uygulamalar yapılması, e-ticaretin vergileme sorunlarına çözüm getirmek üzere ilgili bir kurum/birim oluşturulması.
- ✓ Sektöre yeni yatırımlar yapılmasını teşvik etmek için devlet eliyle bilgilendirme ve sübvansiyonlar sağlanması.
- ✓ Lojistik köylerin sayısının artırılması.
- ✓ Politik ve ekonomik iklimin stabil hale getirilmesine yönelik tedbirler alınması
- ✓ Afet lojistiğini güçlendirmeye yönelik olarak sektördeki aktörlerin farkındalık eğitimlerinin artırılması, altyapının (yollar, binalar, köprüler vs.) güçlendirilmesi, acil durumlara yönelik stratejik planlamalar yapılması, teknolojik yöntemlerden (sismik izolasyon, sensör sistemi vb.) yararlanılması.
- ✓ Benzer şekilde ticari işletmeler eliyle de gerçekleştirilebilecek aşağıdaki bazı yaklaşımlar önerilebilir:
- ✓ Lojistik alanında eğitimli çalışan eksikliğini önlemeye yönelik olarak lojistik alanında açık olarak tanımlanmış kariyer yolları oluşturulması

- ✓ Lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların yenilikçilik yeteneklerini geliştirmeye yönelik örgütsel yaklaşımlar geliştirmeleri, yenilikçi ve vizyoner uygulamaları örgüt kültürünün bir parçası haline getirmeleri
- ✓ Küreselleşmenin ve büyüme stratejilerinin bir gereği olarak başarılı uluslararası firmalarla çeşitli işbirlikleri gerçekleştirmeleri.
- ✓ Mevcut lojistik işletmelerinde kurumsallaşmaya yönelik dönüşümler başlatılması.
- ✓ Lojistik sektörünün yanlış anlaşılmalara meydan vermeyecek şekilde olumsuz algılardan arındırılması için halkla ilişkiler ve reklam çalışmaları yapılması.
- ✓ Lojistik sektöründeki işletmelerin uzun vadeli, ileriye dönük hedefler belirlemek üzere stratejik planlar oluşturması.

Türkiye, transit ülke ve ticaret merkezi olma yolunda dünyadaki konjonktürü yakından takip edilen bir ülke konumundadır. Bölgede, uluslararası planlara önemli katkılar yapmakta ve izlediği politikalarla Batı ile Doğu'yu buluşturan güçlü bir aktör rolü oynamaktadır (Oğuz ve Oğuz, 2019). Bu önemli misyonu nedeniyle lojistik alanındaki güçlü yönlerinin öne çıkarılması, zayıf yönlerini ise güçlendirecek politikaların benimsenmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Acar, Ö. F.& Çetinceli, K. (2020). Uluslararası ticarete taşıma türlerinin Türkiye'nin lojistik performansına etkisi ve iş yapma kolaylığı endeksi ilişkisi. Mehmet Akif Ersoy İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 7(3), 887-905.

Aksungur, M. & Bekmezci, M. (2020). Türkiye'nin lojistik performansının değerlendirilmesi: boylamsal bir araştırma, Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi, 7(12), 19-40.

Ateş, İ.& Işık, E. (2010). Türkiye'de lojistik hizmetlerinin gelişiminin ihracattaki büyümeye etkileri. Ekonomi Bilimleri Dergisi, 2(1), 99-106.

Bayraktutan, Y. & Özbilgin, M. (2015). Lojistik maliyetler ve lojistik performans ölçütleri. Maliye Araştırmaları Dergisi, 1(2), 95-112.

Bedlek, P. & Bozyiğit, S. (2022). Uluslararası ticaret ve lojistik ile uluslararası ticaret ve lojistik yönetimi ana bilim dallarında yazılan tezlerin incelenmesi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi, 25 (1), 236-253.

Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi, BOTAS, Tamamlanan Projeler. Erişim Adresi <https://www.botas.gov.tr/Sayfa/tamamlanan-onemli-projelerimiz/504>, Erişim Tarihi: 06.06.2023

Çemberci, M., Civelek, M. E. & Canbolat, N. (2015). The Moderator effect of global competitiveness index on dimensions of logistics performance index. Procedia - Social and Behavioral Sciences, 195, 1514-1524.

Demiroğlu, Ş.& Eleren, A. (2014). Küresel lojistik köyleri ve Türkiye'de kurulması planlanan lojistik köy bölgelerinin ÇKKV yöntemleriyle belirlenmesi. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 42, 189-202.

Erdem, B., Gökdeniz, A. & Met, Ö. (2011). Yenilikçilik ve işletme performansı ilişkisi: Antalya'da etkinlik gösteren 5 yıldızlı otel işletmeleri örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 26 (2), 77-112.

Erkan, B.(2014). Türkiye'de lojistik sektörü ve rekabet gücü. ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi, 1, 44-65.

Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. The Asian Journal of Shipping and Logistics, 33(4), 279-288.

Gözüaçık, G. (2013). Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Taşımacılık ve lojistik sektörüne bakış, Ekovitrin, Kasım, 74-76.

Gülenç, İ.F. & Karagöz, B.(2008). E-Lojistik Ve Türkiye'de e-lojistik uygulamaları. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 15(1), 73-91.

Güleryüz Ergül, S. (2022). Lojistik Köy Seçimi için AHP-TOPSIS Temelli Bir Karar Verme Yaklaşımı . Journal of Transportation and Logistics, 7 (2), 321-340 .

- Gürbüz, F. (2010) A'WOT analizi Erciyes Üniversitesi Endüstri Mühendisliği Bölümü uygulaması. Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 26(4), 369-378.
- Hisarcıkhoğlu, M. R. (2008). Zaman reaktif değil, proaktif olma zamanıdır. Ekonomik Forum, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yayın Organı.
- Johnson, J. C., Wood, D. F., Wardlow, D. D. & Murphy, P. R. (1998), Contemporary logistics, London: Prentice Hall.
- Kara, M., Tayfur, L. & Basık, H.(2009). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Türkiye. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6(11), 69-84.
- Karadeniz, V. & Akpınar, E. (2011). Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. Marmara Coğrafya Dergisi, 23, 49-71.
- Karataş, İ. A. (2017). Bazı Avrupa ülkeleri ile Türkiye’nin lojistik sektörünün karşılaştırmalı analizi. Akademik Yaklaşımlar Dergisi, 8(1), 1-22.
- Koban, E., Fırat, Z. & Yıldırım Keser, H.(2009). Küresel rekabette lojistik olgusunda yeni yaklaşımlar ve Türkiye’de lojistik hizmet sunan işletmelerin yapısal özellikleri. Öneri Dergisi, 8(31), 113-124.
- Korkut, Y. , Yavuz, S. & Zeren, F. (2021). Uluslararası Ticaret Ve Lojistik Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: G20 Ülkeleri Örneği . Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi , (30) , 77-88 .
- Kutluay Tutar, F., Tutar, E. & Balkaya, D. (2021). Bölgesel Ekonomik Kalkınmada Lojistik Köylerin Rolü. International Social Sciences Studies Journal, 7(86), 3526-3539.
- Küçüksoğak, B. T. (2006). Dünya’da ve Türkiye’de lojistik eğitimi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Loayza, N. V., Olaberria, E., Rigolini, J., & Christiaensen, L. (2012). Natural disasters and growth: Going beyond the averages. World Development, 40(7), 1317-1336.
- Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü, MTA, Deprem Bilgilendirmesi Erişim Adresi <https://www.mta.gov.tr/v3.0/bilgi-merkezi/deprem>, Erişim Tarihi: 15.06.023
- Marangoz, M. & İzci, Ç. (2023). Doğal Afetlerin Ekonomik, Sosyal ve Çevresel Etkilerinin 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş Merkezli Depremler Bağlamında Girişimciler Açısından Değerlendirilmesi . Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi , 24 (52) , 1-30.
- Martí, L., Puertas, R., Garcia, L. (2014). Importance of the logistics performance index in international trade. Applied Economics, 46(24), 2982-2992.
- Mirze, K.(2013). İşletme. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Oğuz, H.İ. & Oğuz, D. (2019). Türkiye ekonomisinde lojistik. Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi, 1(2), 65-74.
- Öztürk Ofluoğlu, N. , Kalaycı, C. , Artan, S. & Bal, H. Ç. (2018). Lojistik performansındaki gelişmelerin uluslararası ticaret üzerindeki etkileri: AB ve MENA Ülkeleri örneği. Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi , 9 (24) , 92-109
- Presidency Of The Republic Of Turkey Presidency Of Strategy And Budget (2023). Türkiye Earthquakes Recovery And Reconstruction Assessment (TERRA).
- Sezgin, T. (2008). Lojistik kavramı ve Türkiye’deki uygulamaları. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Şipal, Y. Z. (2023). 6 Şubat 2023 Depreminin Afet Yönetim ve Deprem Lojistiği Açısından Değerlendirilmesi. İzmir Katip Çelebi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Fakültesi Dergisi , 8 (2) , 821-825 .
- Tuna, O. (2001). Türkiye için lojistik ve denizcilik stratejileri: uluslararası ve bölgesel belirleyiciler. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3(2), 208-226.
- Tunç, H., & Kaya, M. (2016). Türkiye’de lojistik sektörünün gelişmesinde dış ticaretin rolü üzerine bir nedensellik analizi. Vizyoner Dergisi, 7(14), 58-65.
- Tutar, E., Tutar, F., Yetişen, H. (2009). Türkiye’de lojistik sektörünün gelişmişlik düzeyinin seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile karşılaştırmalı bir analizi. KMU İİBF Dergisi, 11(17), 190-216.

Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (2012). Türkiye’de dış ticaret lojistik süreçleri: maliyet ve rekabet unsurları. Yayın No: TÜSİAD-T/2012-03/526, 104s.

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021. Erişim Adresi <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>. Erişim Tarihi:10.06.2023

Türkiye İstatistik Kurumu, TÜİK, <https://www.tuik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 19.06.2023.

Türkiye İstatistik Kurumu, TÜİK, Nüfus istatistikleri Erişim Adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayal%C4%B1-N%C3%BCfus-Kay%C4%B1t-Sistemi-Sonu%C3%A7lar%C4%B1-2022-49685&dil=1>, Erişim Tarihi: 01.05.2023

Türkiye Radyo Televizyon Kurumu, TRT Haber, (2023). <https://www.trthaber.com/haber/gunce-en-buyuk-depremler-dunyada-olculmus-en-buyuk-deprem-hangisi-743853.html>

Töre Başat, H. & Yurdakul, A. (2021). Tarihi ticaret rotalarının alternatif turizm faaliyetleri kapsamında turistik değerlere dönüştürülmesi: Kral Yolu-Frig Vadisi’nin Swot Analizi ile değerlendirilmesi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 8(3), 409-429.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, UTİKAD, (2022). Lojistik sektörü raporu, UTİKAD Yayını, 147 s.

Wolff, R.A. & Yıldız, D. (2018). Türkiye’de lojistik yönetimindeki gelişmeler: stratejik bir bakış açısı. *Social Sciences Research Journal*, 7(3), 187-198.

Yenişafak Gazetesi, (2023). <https://www.yenisafak.com/gundem/4-milyon-kisi-sehrini-terk-etti-4508802>