

## TÜRKİYE’İN LOJİSTİK POTANSİYELİ VE İZMİR’İN LOJİSTİK FAALİYETLERİ AÇISINDAN DURUM (SWOT) ANALİZİ



Seçil ÇEVİK

Sait KAYA

### GİRİŞ

Küreselleşme süreciyle birlikte teknoloji, iletişim ve ticaret alanında ekonomilerin birbirlerine giderek yakınlaşmaları, yanı sıra üretim ve pazarlamanın uluslararası hale gelmesi malların güvenli bir şekilde ulaştırılmasını önemli hale getirdi.

Artık dünyanın herhangi bir bölgesinden diğerine mal, hizmet ve bilgi alışverişi hızlı ve etkin erişim olanakları sayesinde kesintisiz bir şekilde gerçekleşmektedir.

Yeni ekonomik yapı içerisinde işletmelerin, maliyetlerin makul seviyelere çekilmesi ve müşteri memnuniyetinin sağlanması konularına daha fazla eğilmeleri lojistiğin ön plana çıkmasına katkıda bulunmuştur.

Üretici işletmeler ana faaliyetleri dışında kalan “tedarik, taşıma, depolama, elleçleme, paketleme, stok, dağıtım” gibi birçok aşamayı başka firmalara yaptırarak kendi ana faaliyetleri üzerinde daha fazla durabilmektedirler.

Bu kapsamda lojistik sektörü dünyada ve ülkemizde büyümesine hız katmıştır.

Lojistik sektörü ülkemizde özellikle son yıllarda büyük atılım gösterdi. Coğrafi konum olarak Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir köprü vazifesi gören ülkemiz, bu avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından da lojistik üssü olarak görülmektedir.

Ülkemizin lojistik kavramı ile tanışması oldukça yenidir. Önce ihracat ve ithalat ile sonra da büyük ölçekli perakendecilik (süpermarket ve hipermarketler) ve elektronik ticaretle birlikte iyice ön plana çıkmıştır.

Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu ve gelişmesini sürdüren lojistik sektörü, ülkemizde 1980’lerle 1990’lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturdu.

Dünyadaki benzer uygulamalara paralel biçimde hizmetlerini çeşitlendiren ve uzmanlaştıran Türkiye’de yerleşik lojistik sektörü, 2000 yılının başına gelindiğinde, emekleme devresini geride bırakarak, yerli ve uluslararası şirketlerde işbirliğine giden, yurtdışı bürolar açan hizmetlerinin kalitesini sürekli artıran, dinamik bir sektör haline geldi.

## **1. LOJİSTİK KAVRAMI**

Genel olarak askeri bir terim olarak algılanan lojistik kavramı ülkemizde tam anlamıyla anlaşılammaktadır.

Genel anlamda lojistik kavramı, ürünün üretildiği noktadan alınarak depolarda tutulması, stoklanması, ürünün istenilen yerlere ve istenilen şekilde teslim edilmesi ve bütün bu işlerin planlı, en verimli ve en hızlı şekilde yapılmasıdır. Bir başka deyişle, geçmişteki taşımacılık kavramının bir düzey gelişmiş ifadesidir.

Lojistik sektörde amaç en az stok, en az maliyet, kalite, izlenebilirlik ve sürdürülebilirliktir.

Lojistik hizmetinin verilebilmesi şirketlerin önemli yatırımlar yapmasını gerektirmekte ve bu yatırımlar içinde lojistik şirketinin uzun vadeli anlaşmalar yapabilmesi gerekmektedir.

Sektörün gelişim gösterebilmesi açısından ülkelerin coğrafyaları büyük önem arz etmektedir.

Türkiye ise coğrafi açıdan oldukça şanslı olmasına karşın, sektör kapasitesinin çok altında faaliyet göstermektedir.

## **2. TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK POTANSİYELİ**

Gelişmiş ülkelere baktığımızda, ulaştırma ve lojistiğin önemi ortadadır.

Gelişmiş ülkelerde GSMH'nin yüzde 12-15'ini oluşturan lojistik sektörü, 2010'lu yılların atağa geçecek sektörlerinden biri olarak kabul ediliyor. Türkiye'de ise bu oran % 7-8'lerle ifade edilmektedir.

Dolayısıyla, 2008 yılı itibariyle 55-60 milyar ABD Doları değerinde olduğu öngörülen Türkiye Lojistik Sektörü'nün, 2008 sonu itibariyle yaklaşık 741 milyar ABD Doları olarak hesaplanan milli gelirdeki payının en az 90 milyar dolar olması gerekmektedir.

Bu farkın temel nedeni, ülkemizde lojistik tanımı içerisine giren birçok faaliyetin üretici firmalar tarafından yürütülmesi nedeniyle lojistik hizmetlerinin sağlanmasında dış kaynak kullanım oranının son derece düşük düzeylerde kalmasıdır.

Ülkemizde lojistik faaliyetlerinin % 75'i halen üretim yapan firmaların kendi iç bünyelerindeki kaynaklar tarafından karşılanmaktadır.

Bugün 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.

Sektördeki ciro artışları, sektör büyümesinin 2015 yılında 120-150 milyar dolara çıkacağını göstermektedir. Yabancı şirketlerin sektöre ilgisinin, buna paralel olarak sektördeki yabancı sermayenin artısının devam etmesi beklenmektedir.

### 3.İZMİR'İN LOJİSTİK POTANSİYELİ

İzmir; sanayi, ticaret, ulaşım, liman, askerî ve üniversite şehri özelliğiyle çok fonksiyona sahip bir kentimizdir.

Doğal limanı olması, iyi bir ulaşım ağıyla çevresine bağlanması İzmir'i büyük bir sanayi ve ticaret şehri haline getirmiştir.

Türkiye'nin üçüncü büyük şehri olan İzmir'de ticaretin büyük bir kısmı deniz yolu taşımacılığı ile sağlanmaktadır. Kentte liman önemli bir yapı oluşturmuştur ve kentin ulaşım sisteminde etkilidir. İzmir, ihracatının % 91'ini deniz yolu ile yapılmaktadır ve İzmir Limanı Türkiye'nin başta gelen konteyner limanları arasında yerini almaktadır.

Ayrıca; İzmir Alsancak Limanı, ulaşım açısından elverişli bir konumdadır. Adnan Menderes Havalimanı'na 25 dakika, Ege Serbest Bölge Alanına 20 dakika, endüstri işlemlerinin yoğun olduğu bir bölge olan Bornova'ya 10 dakika, Torbalı ve Kemalpaşa'ya 35 dakika, Çiğli Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'ne 25 dakika, Manisa Organize Sanayi Bölgesi'ne 35 dakika ve Aliağa Sanayi Bölgesi'ne 50 dakika uzaklıktadır. Tüm bu faktörleri göz önünde bulundurduğumuzda, İzmir Alsancak Limanı, hem İzmir ili dış ticareti açısından hem de Ege Bölgesi dış ticareti için önemli bir limandır.

İzmir'de faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık yapan firma sayısı 291, uluslararası taşıma ve antrepo grubunda 44, iç taşımacılık hizmetleri grubunda 1.700 civarında firma bulunmaktadır.

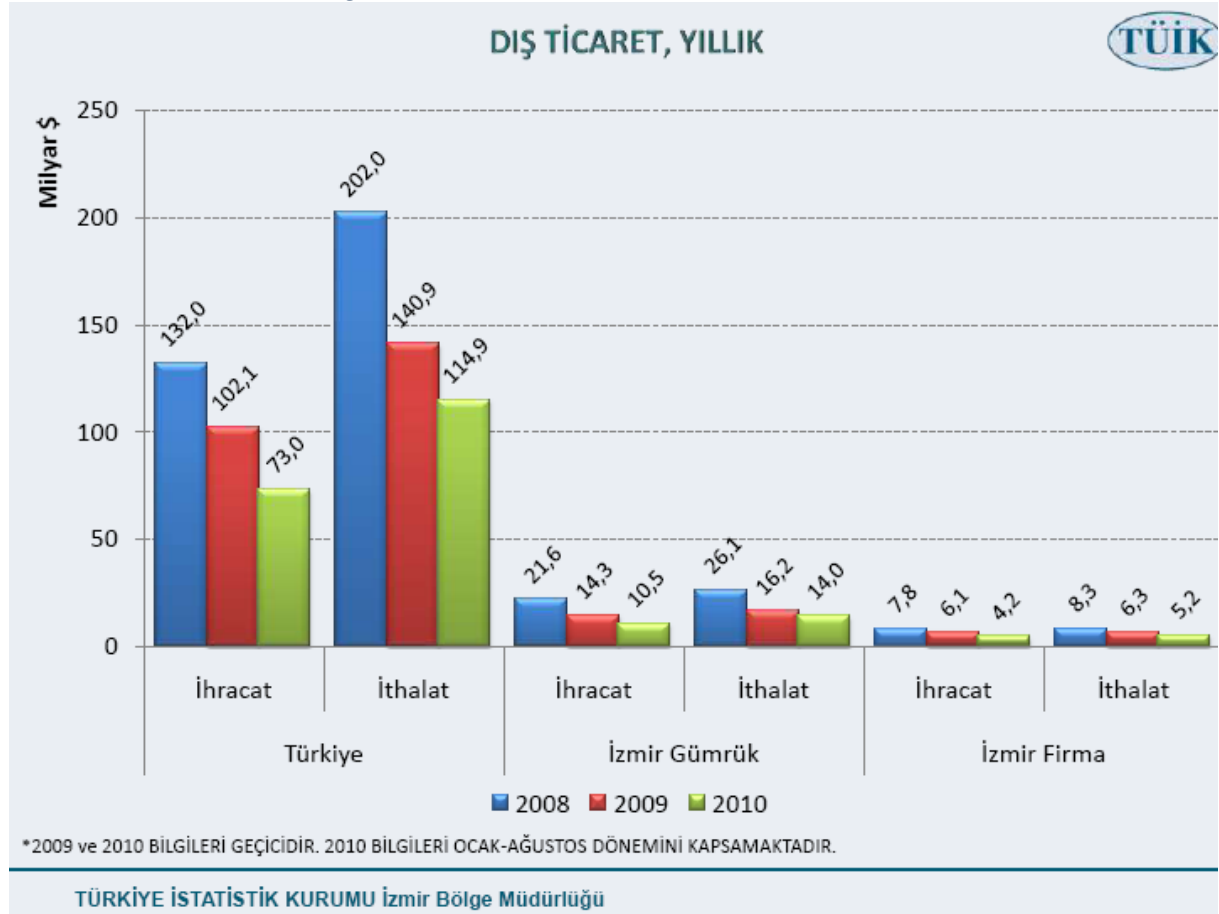
Gelecekte İzmir'in sektörde oynayacağı rolün ne olacağı, Türkiye'deki gelişmelere oldukça duyarlıdır. Örneğin Mersin Limanı'nın Asya ile ticarete önemli bir üs haline gelmesi, İzmir'i daha çok Avrupa ve Akdeniz ülkeleri ile gerçekleştirilecek ticarete ve buna bağlı lojistik faaliyetlere yoğunlaştıracaktır.

Bu noktada ayrıca İzmir'e bir lojistik köy kurulması, Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesi, Alsancak Limanı'nın yapısal olarak iyileştirilmesi, sektör için en önemli itici güçler olacaktır.

İzmir Ticaret Odası'nın lojistik köy ile ilgili adımlar atması, Çandarlı Limanı'nın ihale aşamasına gelmesi, Alsancak Limanı'nın özelleştirilmesi, bu yönde olumlu adımlar olarak görülebilir. Bu adımlara bağlı olarak lojistik firmalarının İzmir'deki yatırımlarının artması, tarımsal sektöre dayalı dış ticaretin ve buna bağlı lojistik faaliyetlerin sektör payının artması, İzmir'deki yüksek kapasiteli, teknoloji kullanımının üst düzeyde olduğu depo-antrepo ihtiyaçlarındaki artışa paralel olarak bu yönde yatırımların artması da beklenmektedir.

İzmir dış ticaret potansiyeli yüksek bir kentimizdir. İzmir 2009 yılı ihracatı, Türkiye ihracatının yaklaşık % 13'ünü oluşturmaktadır. İzmir 2009 yılı ithalatı ise, Türkiye ithalatını yaklaşık olarak % 11'ine karşılık gelmektedir. 2010 yılına baktığımızda; bu oranlar ihracatta % 14 ile ithalatta % 12 olarak gözükmemektedir.

**Grafik: Yıllara Göre Dış Ticaret**



**Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu İzmir Bölge Müdürlüğü**

Yukarıdaki grafikte de görüldüğü gibi, özellikle küresel ekonomik kriz nedeniyle yaşanan durgunluk dış ticaret rakamlarını da doğrudan etkilemiştir. Türkiye 2009 yılı ihracatı, 2008 yılına oranla yaklaşık % 23 oranında düşerken İzmir'in ihracat rakamları aynı dönemde % 33'ün üzerinde düşüş göstererek daha fazla etkilenmiştir. 2008'in son aylarında başlayan ve 2009 yılında etkileri artan kriz 2010 yılı ile birlikte yerini görece bir ekonomik canlanmaya bırakmıştır. Yukarıda yer alan grafikte, kentimizin 8 aylık ihracat rakamının 10,5 milyar dolara, aynı dönemdeki ihracatımızın da 14 milyar dolara çıktığı gözlemlenmektedir.

## İZMİR'İN MEVCUT DURUM (SWOT) ANALİZİ

<b>GÜÇLÜ YANLAR</b>	<b>ZAYIF YANLAR</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Türkiye'nin en büyük konteyner limanlarından birine sahip olması,</li><li>• Kentte bulunan yüksekokul ve üniversiteler sayesinde iyi yetişmiş insan gücüne sahip olması,</li><li>• Lojistik alanında faaliyet gösteren yerli ve yabancı birçok firmaya evsahipliği yapması,</li><li>• Bölgesel konumu- Ege denizi, Akdeniz ve Karadenizin kesiştiği bir noktada konumlanmış olması</li><li>• İç pazara yakın oluşu-Özellikle tarım, sanayi ve maden üretimi merkezleri olan Manisa, Aydın, Denizli Kütahya Bursa Uşak illerimize yakın olması.</li><li>• Gümrük şirketlerinin limanların etrafında konumlanmış olması.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lojistik bir köye sahip olmaması,</li><li>• Karayolu ve demiryolu ağlarının yetersizliği</li><li>• Lojistik sahaların İzmir ili çevresine yayılması (Çandarlı, Bornova İşikkent, Pınarbaşı, Torbalı, Kemalpaşa)</li><li>• Bölgedeki demiryolu ağlarının, kara ve denizyollarına paralel olarak gelişmemesi,</li><li>• İzmir - Ankara ve İzmir - İstanbul otoyol bağlantılarının halen tamamlanmamış olması.</li></ul>
<b>FIRSATLAR</b>	<b>TEHDİTLER</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Uluslararası firmaların ülkemize yatırım yaparken ilk tercih ettikleri illerden biri olması,</li><li>• İzmir'in önemli bir lojistik üs olması için bir lojistik köy kurulması planlanması,</li><li>• Halen devam eden İzmir – İstanbul, İzmir – Ankara, İzmir – Çanakkale otoyol projeleri,</li><li>• Kuzey Ege Çandarlı Limanı projesinin faaliyete geçmesinin beklenmesi.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• İzmir limanında yaşanan yükleme ve boşaltmadaki gecikmeler nedeniyle mal sahiplerinin başka limanları tercih etmesi,</li><li>• Yunanistan'ın İzmir'e yakın olması ve firmaların taşımacılık için İzmir yerine Yunanistan'daki bir limanı tercih etmesi,</li><li>• Özellikle deniz taşımacılığında önemli olan İzmir limanının gelişmiş ülkelerdeki diğer limanlara göre birçok eksiğinin bulunması. (Mal yükleme ve boşaltma esnasında araç-gereç eksiği, işlerin sistemli bir şekilde yürümemesi).</li><li>• Bazı büyük gemilerin, İzmir Limanının yapısı nedeniyle limana yanaşamaması ve başka limanları tercih etmesi.</li></ul>

## 5. SONUÇ

Türkiye’de lojistik sektörü 2000’li yılların başında, dünyadaki gelişmelere paralel bir şekilde hizmetlerini çeşitlendirerek ve uzmanlaştırarak yerli ve yabancı firmalarla işbirliğine giden, yurtdışı bürolar açan hizmetlerinin kalitesini sürekli artıran, dinamik bir sektör haline gelmiştir.

Büyüme potansiyelinin oldukça yüksek olduğu lojistik sektörünün önemi Türkiye’de giderek artmaktadır. Hizmet sektörlerinden biri olan lojistik sektörünün, ülkemizde turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran ikinci sektör olduğu ifade edilmektedir.

Türkiye ekonomisi için, lojistik faaliyetlerin gelişmiş düzeye ulaşması ve dünya standartlarına yaklaşmasının iki önemli yararı olacaktır. Türkiye sahip olduğu coğrafi konumu itibarıyla yakın çevresinde lojistik hizmet verebilecek tek ülke olacaktır. Barındırdığı nüfus ve sahip olduğu büyük ekonomi nedeniyle, lojistik hizmetlerden yararlanacak olan milli üretici ve ihracatçı fayda sağlayacak, Türk ürünlerinin dış pazarlara erişim süre ve maliyeti azalacak, bu durum da talebi olumlu etkileyecektir.

İzmir; konumu, sahip olduğu beşeri sermayesi ve doğal özellikleri ile lojistik üs olmak için gerekli potansiyele sahiptir. Ancak yine açık olarak İzmir bu potansiyelini henüz gerçekleştirememektedir. Bu konuda kamu, özel sektör dahil tüm sektör oyuncularına önemli görevler düşmektedir.

İzmir Limanı hem Ege Bölgesi hem de Türkiye için çok önemli bir ticaret ağına sahiptir. Bilindiği gibi, ülkemizde limanlar kamunun elindedir. Kamunun işlettiği limanlar teknolojik gelişmeleri takip edememekte, daha fazla bürokratik işlemler gerektirmekte ve müşteri taleplerine cevap verebilmede fazla etkin olamamaktadır.

Bu nedenle, İzmir Limanı başta olmak üzere limanların teknolojik gelişmelere ayak uydurmasının sağlanması liman operasyonlarının etkinlik ve verimlilik hızını arttıracaktır.

İzmir’in lojistik üs olabilmesi için, İzmir’e yatırım yapacak yerli ve yabancı şirketler, hem İzmir’in hem de sektörün sorunlarını iyi bilmeli ona göre bir plan yaparak yatırımı başlatmalıdırlar. İzmir’in zayıf yanları ve tehditleri yatırım yapılarak önemli ölçüde güçlü yanlara ve fırsatlara dönüştürülebilecektir.

Neticede; dış ticaret rakamlarında yaşanan artış, lojistik sektörünün de dünyada ve ülkemizde artan önemini açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Lojistik sektörünün dış ticaret için önemini de göz önüne alarak, İzmir’in Avrupa, Asya ve Orta Doğu ile bağlantılı karayollarına sahip olması, deniz taşımacılığında da avantajlı bir konumda bulunması gelecek yıllarda İzmir’i lojistik sektöründe Dünya devletleriyle rekabet edebilecek konuma taşıyacaktır.

## KAYNAKÇA

- 1) BABACAN, Muazzez, **Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi Ve Rekabet Vizyonu** , Dokuz Eylül Üniversitesi-İzmir Meslek Yüksekokulu Pazarlama Programı, 2005.  
<http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf>
- 2) ERDAL, Murat, **Küresel Lojistik**, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yayını, İstanbul, 2005.
- 3) ERDAL , Murat, **Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi**.  
<http://utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf>,
- 4)GÖZÜTOK, Nilüfer, **2015 Yılı Hedefi 120 Milyar Dolar**, Capital Dergisi, 2007.  
[http://www.capital.com.tr/haber.aspx?HBR\\_KOD=4155](http://www.capital.com.tr/haber.aspx?HBR_KOD=4155)
- 5) GÜLSEN, Aydın ve K.S, Öğüt, **Lojistik köy nedir?**, İstanbul Teknik Üniversitesi-İnşaat Fakültesi Tezi.  
<http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/Lojistik%20K%C3%B6y%20Nedir.PDF>
- 6) İ.E.Ü. Lojistik Yönetimi Bölümü ve İzmir Kalkınma Ajansı Projesi, **İzmir’de Lojistik Sektörünün Mevcut Durumu Ve Gelişme Potansiyelinin Analizi**, Mayıs 2009.  
[http://www.izka.org.tr/files/lojistik\\_rapor.pdf](http://www.izka.org.tr/files/lojistik_rapor.pdf)
- 7) ÖZMEN, Ruhi Engin, **Dünyadaki Ekonomik kriz ve lojistik sektörü**, Durum Dergisi.  
<http://www.turktrade.org.tr/tr/article/c66f0004-b829-43c0-b4508ab50494c1a2/dunyadaki-ekonomik-kriz-ve-lojistik-sektoru.aspx>
- 8) <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/Ipichart2010.pdf>
- 9) <http://www.utikad.org.tr/istatistik.asp>
- 10) [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb\\_id=12&ust\\_id=4](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb_id=12&ust_id=4)
- 11) [http://www.tim.org.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=625&Itemid=135](http://www.tim.org.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=625&Itemid=135)
- 12) <http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm?action=detayrk&dil=TR&yayinid=1115&icerikid=1224&from=home>