Sosyal Bilimler Dergisi / The Journal of Social Sciences

Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 47, Ağustos 2020, s. 108-116

ISSN: 2149-0821 Doi Number: <http://dx.doi.org/10.29228/SOBIDER.45558>

Doç. Dr. Ali ERDOĞAN

Trakya Üniversitesi Keşan Yusuf Çapraz Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu -
Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, ali.erdogan@trakya.edu.tr

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN SWOT ANALİZİ

Özet

Lojistik sektörü, ülkelerin sürdürülebilir rekabet gücüne erişebilmeleri ve küresel ticaretten daha fazla pay alabilmeleri için, kalitesinin sürekli olarak artırılmasını gerektiren kilit sektör haline almıştır. Lojistik ağ yapısını tamamlamış, lojistik kalitesini artırmış, liman kapasitesini iyileştirmiş ve başta havayolu, deniz yolu ve yurtiçinde özellikle demiryolu taşımacılık ağlarını geliştirmiş ülkeler, hem global ticaretten çok daha fazla pay almakta hem de ekonomik kalkınmayı gerçekleştiren ülkeler arasında yer almaktadır. Türkiye ise, üç tarafı denizle çevrili ve iki kıtayı birbirine bağlayan bir ülke olarak olağanüstü coğrafi konum avantajına rağmen, lojistik performans açısından istenen seviyeye henüz ulaşamamıştır. 2018 yılında yapılan son Lojistik Performans Endeks sıralamasında da, ülkemiz geçmiş yıllara göre düşük bir performans göstererek 47. sırada yer almıştır. Bu çalışmada; Türkiye’nin lojistik alanındaki mevcut durumu hakkında bilgi verilmiş; sektörün güçlü ve zayıf yönleri ile sektörü etkileyen fırsatlar ve tehditler SWOT Analizi ile değerlendirilmiştir.

Anahtar kelimeler: SWOT Analizi, Lojistik Performans Endeksi, Lojistik Veri Tabanı, kombine taşımacılık, lojistik üs.

SWOT ANALYSIS OF THE LOGISTICS SECTOR IN TURKEY

Abstract

The logistics sector has become the key sector that requires continual improvement of its quality in order that countries can achieve sustainable competitiveness and gain greater share of global trade. The countries that have completed the logistics network structure, increased the logistics quality, improved the port capacity and developed the railway transportation networks especially in the airline, maritime and domestically, both take more bigger share from global commerce and they appear among the countries that realize economic development. Turkey, surrounded by the sea on three sides and two continents, has not yet reached the desired level in terms of logistics performance despite the advantage of an exceptional geographical position linking the country together. In the last Logistics Performance Index ranking made in 2018, our country appeared in the 47th row, showing a lower performance compared to previous years. In this study; it has been given information about the current situation in the logistics area of Turkey and the strengths and weaknesses of the sector and the opportunities and threats affecting the sector were evaluated with SWOT Analysis.

Keywords: SWOT Analysis, Logistics Performance Index, Logistics Data Base, combined transportation, logistics base.

GİRİŞ

Lojistik, ürün ve hizmetin üretildiği andan itibaren başlayan ve nihai tüketiciye zamanında teslimatını da içeren uzun soluklu ve etkin olması gereken bir süreçtir. Önceleri sadece askeri platformda kullanılan lojistik terimi, daha sonra “taşımacılık” kavramı ile özdeşleştirilmiş, teknolojinin gelişimi ve globalleşmenin etkisiyle; pazarlama, depolama, taşıma, satış, elleçleme gibi süreçleri de içine alan ve rekabet gücünü artırıcı önemli bir hizmet sektörü hüviyetini kazanmıştır.

Lojistik sektörü, artık tüm dünyada rekabet gücünü artırmanın ve bu gücün sürdürülebilirliğinin en önemli argümanı haline gelmiştir. Öyle ki, ülkeler sınırları içinde lojistik üsler kurarak bulundukları bölgede lider konuma gelmek için, altyapıdan demiryolu taşımacılığına, teslimat hızından ürün depo hacmi ve sayılarına kadar birçok alanda iyileştirme hedefine odaklanmışlardır.

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Ülkeler arasında rekabetin artarak farklı bir boyuta taşınmasıyla birlikte, ülkemizde de lojistik yapıların belli merkezlerde toplanması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu amaç doğrultusunda da, lojistik üslerin kurulmasına başlanmıştır. Lojistik üsler; taşımacılık, elleçleme, depolama, ihracat, ithalat, gümrükleme, transit işlemler, altyapı gibi hizmetlerin koordine edildiği ve ülke ekonomisine katkıda bulunan merkezlerdir (Bayhan vd., 2017).

Şekil 1: Türkiye’de Bulunan Lojistik Üsler

Kaynak: www.lojistikhatti.com

Özel sektör tarafından işletilen Ankara Lojistik Üssü, Samsun Lojistik Merkezi, Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi gibi lojistik merkezlerin yanı sıra TCDD tarafından 9 lojistik merkez işletmeye açılmıştır. Bunlar Samsun (Gelemez), İzmit (Köseköy), Uşak, İstanbul (Halkalı), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökçöy), Denizli (Kakkık), Kahramanmaraş (Türkoğlu) ve Erzurum (Palandöken) Lojistik Merkezleridir. Mersin (Yenice) ve Konya (Kayacık) Lojistik Merkezlerinin yapımı tamamlanmış olup açılışa hazır durumdadır. Kars, İzmir (Kemalpaşa), Sivas, Bilecik (Bozüyük), Karaman, Kayseri (Boğazköprü), Bitlis (Tatvan), Mardin, Şırnak (Habur) ve İstanbul (Avrupa Yakası) Lojistik Merkezlerinin ise inşaatı, ihalesi veya proje çalışmaları devam etmektedir. TCDD tarafından açıklanan en son verilere göre, faaliyete açılmış olan 9 lojistik merkezde 2018 yılında toplam

1 302 173 ton yük elleçlenmiştir (UTIKAD).

2017 yılında 300 milyar lira olan lojistik sektörünün Türkiye’deki büyüklüğü, PwC’nin (PricewaterhouseCoopers) yaptığı araştırmaya göre, 2018’de yaklaşık 372 milyar liraya ulaşmıştır. 2018 yılında, mal bedeline göre taşıma yöntemleri incelendiğinde; denizyolu ile yapılan taşıma yüzde 65, havayolu ile yapılan taşıma yüzde 12, karayolu ile yapılan taşıma yüzde 22, demiryolu ile yapılan taşıma ise yüzde 1 oranında kayıtlara geçmiştir. Tonaj açısından yapılan taşıma yöntemlerine bakıldığında ise; denizyolu taşımaları yüzde 89, karayolu taşımaları yüzde 9, havayolu taşımaları yüzde 1 ve demiryolu taşımaları yüzde 1 olarak yer almıştır.

Şekil 2: İhracatın taşıma şekillerine göre dağılımı

Kaynak: www.kpmg.com.tr

Şekil 3: İthalatın taşıma şekillerine göre dağılımı

Kaynak: www.kpmg.com.tr

Verimli taşımacılık ve lojistik ağ yapılarını kurabilen ülkeler, küresel rekabette öne çıkmaktadır. Ülkelerin gümrükleme işlemleri, altyapı, uluslararası gönderim, lojistik kalitesi ve yetkinliği, takip ve izleme, zamanlama gibi ölçütlere göre oluşturulan Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksinin üst sıralarında, küresel ticarete yüksek paya sahip ve gelişmiş ekonomiler yer almaktadır. Bu endekse göre; 2010, 2014 ve 2018 yıllarında Almanya birinci sırada bulunmaktadır.

Şekil 4: Lojistik Performans Endeksinin Girdi ve Çıktıları

Kaynak: Erkan, 2014.

Maksimum puanın 5 olduğu Lojistik Performans Endeksi (LPI: Logistics Performance Index), aşağıda yer alan kriterlere göre ülkelerin lojistik performansını değerlendirmektedir (World Bank):

- Lojistik altyapı,
- Gümrük sürecinin verimliliği,
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve rekabet gücü,
- Zamanında teslimat,
- Rekabetçi maliyetlerle taşıma organizasyonu kolaylığı,
- Sevkiyatın takip edilebilirliği.

“Lojistik Performans Endeksi’ne (LPI) göre; 2007 yılında 34. sırada olan Türkiye, 2012 yılında 27. sıraya yükselmiş ancak bu seneden sonra bir düşüş yaşanmıştır. 2018 yılı itibarıyla Türkiye 47. sırada yer almaktadır. Bu düşüşte, gümrük kriterleri ön planda yer almış; gümrükteki tıkanıklıklar, maliyet unsurları etkili olmuştur. Sevkiyat kriterleri ve lojistik hizmetlerin kalitesinde de son yıllarda gerileme olmuştur (www.lojistikcilerinsesi.biz).

Tablo 1: Türkiye’nin Lojistik Performansı

Yıllar	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmet Kalitesi	Gönderi Takibi ve İzlenebilirlik	Zamanında Teslimat
2007	30	3.15	3.00	2.94	3.07	3.29	3.27	3.38
2010	39	3.22	2.82	3.08	3.15	3.23	3.09	3.94
2012	27	3.51	3.16	3.62	3.38	3.52	3.54	3.87
2014	30	3.50	3.23	3.53	3.18	3.64	3.77	3.68
2016	34	3.42	3.18	3.49	3.41	3.31	3.39	3.75
2018	47	3.15	2.71	3.21	3.06	3.05	3.23	3.63

Kaynak: UTIKAD.

Tablo 1 verilere göre, 2018 yılında Türkiye’nin, 2016 yılına göre hem sıralamada hem de tüm performans kriterlerinde gerileme yaşadığı görülmektedir.

SWOT ANALİZİ

Açılımı; “Güçlü Yönler” (S: Strengths), “Zayıf Yönler” (W: Weaknesses), “Fırsatlar” (O: Opportunities) ve “Tehditler” (T: Threats) olan SWOT Analizi, herhangi bir organizasyonu çevresi ile etkileşim içinde sistematik olarak inceler. Bu yöntem, planlama yapılırken organizasyonun/sektörün/bölgenin/ülkenin güçlü ve zayıf yönleri ile birlikte, sahip olduğu fırsat ve karşı karşıya kalabileceği tehditleri analiz etmeyi ve geleceğe dönük stratejiler geliştirmeyi amaçlar (Kansız vd., 2008).

SWOT analizi, 1960’lı yıllarda Harvard Üniversitesi öğretim üyeleri Edmund P. Learned, C. Roland Christensen, Kenneth Andrews ve William D. Guth tarafından geliştirilmiştir (Balcı ve Emirkadı, 2019). Karar ortamını, iç ve dış faktörleri göz önünde bulundurarak değerlendiren SWOT, yaygın olarak kullanılan bir karar analizi yöntemidir (Demirtaş, 2013). Bir organizasyonun, işletmenin, sektörün ya da bölgenin kendi içindeki faktörleri (internal factors) dışarıdan gelen faktörlerle (external factors) karşılaştıran bir ölçme aracıdır (Eriş, 2019). Dolayısıyla, organizasyonlar bazında olduğu kadar, makro anlamda da; örneğin bir ülkenin rakipleri karşısındaki mevcut durumunun ortaya konulması açısından da etkin bir yöntemdir (Gülcan vd., 2014).

Ülkemizin lojistik alanındaki güçlü ve zayıf yönleri ile sahip olduğu fırsatlar ve olası tehditler, maddeler halinde aşağıda değerlendirilmektedir:

Güçlü Yönler

- Türkiye’nin coğrafi konum avantajı; İpek Yolu hattının en önemli bölgesinde bulunması, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan ülke oluşu ve üç tarafı denizle çevrili konumu,
- Doğu Marmara Bölgesi’nin, kara ve demiryolları üzerinde doğal liman alanı olan körfeze sahip oluşu,

- Ülke içinde karayolu ağının geniş olması ve karayolu güzergahı açısından önemli koridorların üzerinde yer alması,
- Avrupa’nın en büyük ticari araç filolarından birine sahip ülke olmanın avantajı,
- Limanların bölgesel konum avantajı,
- Havayoluna yapılan etkin yatırımlar (SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü verilerine göre, 2018 sonu itibariyle Türkiye’de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 11 havayolu şirketinin toplam 515 uçağının; 486’sı yolcu, 29’u ise kargo uçağıdır. 29 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2 194 450 kilogramdır),
- İstanbul Havalimanı, Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars altyapı yatırımları,
- Yeni yapılan yollar sayesinde karayolu lojistiği performansının artışı,
- Marmaray Geçidi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü demiryolu hattı sayesinde Avrupa-Asya bağlantısının sağlanma potansiyeli.

Zayıf yönler

- Lojistik Veri Tabanının bulunmaması ve lojistik koordinasyon eksikliği,
- Demiryolu ağının ve alt yapısının yetersizliği,
- Bilgi teknolojilerindeki eksiklik ve gelişen teknolojiye yeterince uyum sağlanamaması,
- Yatırım ve işletme maliyetlerinin yüksek olması,
- Plansız şehirleşme ve lojistik birimlerin plansız dağılımı, taşımacılık alanında ülke içinde rotaların şehir merkezlerinden geçiyor olması ve karayolu taşımacılığındaki yığılma,
- Uzun bürokratik süreçler, ihracat/ithalat formalitesinin fazla olması,
- Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin verimsizliği, gümrüklerdeki bekleme süresi problemi,
- Sektör çalışanlarının gerekli yetkinliğe sahip olmaması ve sektörün ana eleman açığı,
- Demiryolu-denizyolu bağlantılarının ve altyapısının yetersizliği; limanlardaki teknik kapasite yetersizliği, demiryolu ile yapılan taşımacılığın çok düşük oranlarda gerçekleşmesi,
- Limanlardaki bekleme süreleri ve terminal, elleçleme, ardiye hizmetlerindeki yüksek maliyetler,
- Lojistik sektörü ve eğitimi konusunda yeterli standardın olmaması,
- Yüksek enflasyon nedeniyle makroekonomik istikrar alanında ve tarife dışı engeller sebebiyle mal piyasası alanında sergilenen kötü performans,
- Lojistik şirketleri ile e-ticaret firmaları arasındaki koordinasyon eksikliği,
- Sektördeki rekabetin daha çok fiyat odaklı olması,
- Gümrük kapı sayısının az oluşu ve kapasitelerinin düşüklüğü.

Fırsatlar

- Dünya genelinde elektronik ticaret hacminin artışı,
- Dijital teknolojilerdeki gelişmeler,
- Ticaret hacminin gelişmekte olan ülkelere yönelmesi,
- Havacılık sektöründeki geniş ağ,
- Karayolu taşımacılığındaki deneyim,
- Ticaret hacminin geniş olduğu bir alanın merkezinde bulunulması ve lojistik üsler kurulması adına gerçekleştirilen faaliyetler.

Tehditler

- 2020 yılı itibariyle tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını ve belirsizlik,
- Döviz kurlarındaki artış trendi, yüksek enflasyon ve ekonomik küçülme,

- Ortadoğu Bölgesindeki sorunlar ve Avrupa Birliği ile zayıflayan ilişkiler,
- Ticaret ve taşımacılığa yönelik korumacı politikalar,
- Pazardaki yabancı firmaların rekabet üstünlüğünün bulunması,
- Maliyet artışları ve sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içinde yer alan lojistik maliyet yükü,
- İkili ve transit taşıma kotaları,
- Katı vize uygulamaları ve vize sınırlamaları,
- Kayıt dışı ekonomi,
- Ülkeye gelen doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ve özellikle sabit sermaye yatırımlarının son yıllarda azalma eğiliminde olması,
- Global bazda görülen ekonomik daralma.

SONUÇ

2026 yılında küresel lojistik pazar büyüklüğünün yaklaşık 17 milyar ABD Dolarına ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bununla birlikte, 2020 yılı itibariyle başlayan Covid-19 salgınının lojistik sektörünü de etkileyeceği ve başta tedarik zinciri yapısı olmak üzere birçok değişkenin, kurulan yeni denklemler üzerinde tekrar değerlendirileceği aşıkardır.

Türkiye; Lojistik Performans Endeksi 2018 sıralamasında 47. sırada, Küresel Rekabet Endeksi 2019 sıralamasında ise 61. sırada yer almaktadır.

Sahip olduğu potansiyel oranında lojistik performansı sergileyemeyen ve üstelik son 2 yılda diğer ülkelere kıyasla, performans düşüren Türkiye’nin öncelikli olarak lojistik üslerini iyileştirmesi, bunun için de öncelikle altyapıyı geliştirmesi ve ülke genelinde “Lojistik Veri Tabanı” kurarak koordinasyonu etkinleştirmesi gerekir (Erdoğan, 2019).

Lojistik sektör büyüklüğünün GSYH içerisindeki payının %11-13 arası olduğu kabul edilmektedir. Bu oran içerisindeki %50’lik pay, doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta; geri kalan %50’lik pay ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden oluşmaktadır (UTIKAD). GSYH içindeki sektör büyüklüğü payının artırılmasıyla birlikte, ülkenin dış ticaret hacmine ve ekonomik büyümesine yapacağı katkı da artacaktır. Dış ticaret faaliyetlerinde en büyük öneme sahip denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi için, liman sayısının artırılması ve mevcut limanların teknik kapasitelerinin iyileştirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, ithalat ve ihracatta oldukça düşük bir paya sahip olan demiryolu taşımacılığında iyileştirmeler sağlanmalı ve demiryolu ağlarının limanlarla bağlantıları etkinleştirilerek verimli hale getirilmelidir. Dolayısıyla, çok modlu (multimodal) ve modlar arası (intermodal) taşımacılık faaliyet hacminin geliştirilerek lojistik sektörünün GSYH içindeki payı artırılmalı ve sürekli ve reel ekonomik büyümenin önü açılmalıdır. Kombine taşımacılık sistemine ağırlık verilerek bu sistemi oluşturan taşıma türleri, araçları, istasyon ve limanları, ekipmanları şirketler tarafından tanınmalıdır.

Ortak gümrük standartları iyileştirilmeli, böylece ülkeler arası ürün akışı hızlandırılmalıdır. Bürokratik engeller kaldırılarak sınırlardaki gecikmelere son verilmelidir. Ayrıca, transit geçişlerde yaşanan sorunları gidermek için transit serbestisi kuralı, düzenlenmelidir.

Gümrükte bekleme süresi sorunu, lojistik sektöründeki en önemli problemlerden biridir. İhracat gümrük işlemlerine dair “çıkış süreci” kolaylaştırılmalı ve şehir trafikleri düzenlenmelidir.

Bölgesel üs olabilme adına, gümrükler her gün ve günde 24 saat hizmet verebilmelidir (Erdoğan, 2015). Dış ticaret işlemlerinin, standardize edilmiş e-belgeler kullanılarak elektronik ortamda gerçekleştirilmesine hız verilmelidir. Serbest ticaret anlaşmalarının, gümrük kapılarının sayısı artırılmalı ve vizelerin kaldırılması işlemlerine hız verilmelidir.

Lojistik sektörünün gelişimi için ve firmaların hizmet kalitesinin artırılması adına, teknolojik yeniliklere uyum sağlanması ve dijitalleşme elzemdir. Bununla birlikte; ülke genelinde “Lojistik Veri Tabanı” kurulmalı ve lojistik koordinasyon etkinleştirilmelidir.

KAYNAKLAR

- Balcı, H. ve Emirkadı, Ö. (2019): “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Karadeniz Bölgesi Lojistik Üs Potansiyelinin SWOT Analizi Yöntemiyle Değerlendirilmesi”, *Kastamonu Üniv. İİBF Dergisi*, 21 (1).
- Bayhan, M., Türkmen, M. ve Kepe, D. (2017): “Denizli-Kaklık Lojistik Köyünün SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi”, *Mehmet Akif Ersoy Üniv. SBE Dergisi*, 9 (22).
- Demirtaş, Ö. (2013): “Havacılık Endüstrisinde Stratejik Yönetim: SWOT Analizi ile Durum Değerlendirmesi”, *Nevşehir Üniv. SBE Dergisi*, 2.
- Erdoğan, A. (2019): “Türkiye’nin Lojistik Performansı ve Lojistik Üslerin Önemi”, *Asos Journal*, Yıl:7 Sayı:99.
- Erdoğan, A. (2015): “Performance of Turkey in Logistics and Suggestions for Solutions to Improve Performance”, *Social Sciences Research Journal*, Volume:4 Issue:1, March 2015.
- Eriş, H. (2019): “Şanlıurfa Sağlık Turizmi SWOT Analizi”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18 (71).
- Erkan, B. (2014): “Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü”, *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi*.
- Gülcan, B., Şenol, F. ve Aytbaeva, A. (2014): “Kırgızistan’da Din ve Kültür Turizminin Geliştirilmesi Açısından Süleyman Dağı’nın Önemi: SWOT Analizi”, *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3 (4).
- Kansız, N., Acuner, Ş.A. ve Yavuz, M.A. (2008): “Çay Sektörü SWOT Analizi”, *Milli Prodüktivite Merkezi*.
- Utıkad Lojistik Sektörü Raporu (2019).
- www.worldbank.org
- www.lojistikcilerinsesi.biz
- www.kpmg.com.tr
- www.lojistikhatti.com
- www.utikad.org.tr