

TR61 BÖLGESİNE LOJİSTİK AÇIDAN BİR BAKIŞ

Bekir Sami OĞUZTÜRK*
Behiç ÇETİN**

ÖZET

Sanayi devrimine kadar olan süreçte, askeri mühimmat ve malzemenin alanlara sevk edilmesi olarak tanımlayabileceğimiz lojistik kavramı, sanayi devrimi ile birlikte çehresini değiştirerek, yeni savaş alanları olan uluslararası piyasalarda etkili bir rekabet silahı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dünya ticaretinin doğudan batıya doğru yön değiştirmesi ile Türkiye coğrafyasının lojistik açıdan daha da değerlendirilmesi ülke yönetimi tarafından göz ardı edilmemekte ve yüksek altyapı yatırımları gerektiren lojistik merkezleri TCDD aracılığıyla kurulmaktadır. Kurulan bu merkezlerin, yaratacakları iş hacmi, istihdam ve çarpan etkileriyle bölge kalkınmasında etkili olacakları düşünülebilir.

Isparta, Antalya, Burdur illerini kapsayan İBBS Düzey 2 sınıflamasına göre TR61 Bölgesi; kaynakları, gerekli altyapısı, ülke geneline nazaran ucuz iş gücü ve işgücü istihdamının büyük bir bölümünün hizmet sektöründe olması gibi faktörlerle lojistik merkez olabilme potansiyeline sahiptir. Bu doğrultuda hazırlanan çalışmada bölgenin ulaşılabilir ekonomik göstergeleri ortaya konularak lojistik sektörü açısından değerlendirilmesi yapılmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: TR61 Bölgesi, Lojistik, Lojistik Üsleri

AN OVERVIEW OF THE LOGISTICS FOR TR61 REGION

ABSTRACT

In the process until the industrial revolution, the concept of logistics that could be defined as the consignment of military ammunition and materials to the fields has changed its face with the revolution and now it is confronted as a new weapon of competition that is effective in new battlefields, namely international markets.

* Yrd. Doç. Dr., Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat ABD, 32260, Isparta, Türkiye, bekiroguzturk@sdu.edu.tr

** 32100, Isparta, Türkiye, bc@behic.net

Together with the changing direction of world trade from east to west, the increasing value of Turkish geography in terms of logistics is not neglected by national authorities and centres of logistics that necessitate high infrastructure investments are being constructed by Turkish State Railways. It is thought that these centres which were constructed would be efficient for the development of the region with the turnover, employment and multiplier effects to be created.

The NUTS 2 level TR61 Region that encompasses the provinces of Antalya, Burdur and Isparta has the potential of becoming a logistics centre with its resources; necessary infrastructure; cheap labour compared to the national average and the fact that large portion of the labour force is employed in the services sector. In the study, prepared in this context, the economic indicators to be attained in the region are tried to be revealed and assessed in terms of logistics sector.

Keywords: *TR61 Region, Logistics, Logistics Bases*

1.GİRİŞ

Lojistik, iktisadi anlamda talep ve arz arasındaki mekan farklılıklarını gidermeye yönelik hayata geçirilen sistematik, dinamik ve aynı zamanda inovatif bir süreçtir. Ana ekseninde nakliye ve depolamaya ek olarak ihtiyaca göre uygulanan paketleme, elleçleme, stok yönetimi, sipariş yönetimi, sigorta, gümrük, muayene ve gözetim faaliyetlerini de kapsayan lojistik, rekabet gücünü maliyet düşürücü yönüyle arttırıcı yapısıyla da tüm sektörler için önemli bir paydaştır.

Ticaretin her anlamda gittikçe daha çok serbestleşmesi, süreç kapsamında ülkelerin dış ticarete daha fazla katılmalarını ve uluslararası ekonomi ile daha fazla bütünleşmelerini sağlamıştır. Zaman içerisinde finansal olanakların daha da serbest hale gelmesi ve uluslararası sermaye akışı üzerindeki sert kontrollerin ortadan kaldırılmasının bu amaca hizmet edeceği düşünülebilir. 2005 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üye olan 146 ülkenin kota engellerini kaldırmasıyla beraber dünya ekonomisindeki hareketliliğin ve bütünleşmelerin artışı ve dolayısıyla artan uluslararası ticaretin beraberinde daha yoğun bir rekabeti körüklediği ve firmaların artan rekabet karşısında üstünlük sağlayabilmek için farklı çözüm yolları aramaya başladıkları görülebilmektedir.

Küreselleşme olgusu kapsamında ve uluslararası ticaret önünde sınırların kalkması ile birlikte yeni bir yapıya bürünerek artan uluslararası rekabet; firmalar için ürünlerini asgari maliyetle daha hızlı ve kaliteli bir şekilde hazırlamaya ve en önemlisi daha hızlı bir şekilde teslim etmeye zorlamaktadır. Bu yeni anlayış, doğrultusunda firmaların mevcut pazar

paylarını koruyup arttırabilmeleri için; düşük stok ve girdi maliyetlerine ek olarak rekabetçi fiyatlarıyla; gecikmeden, zamanında ve sürekli arzları gerekli olmaktadır. Fakat ülke içerisindeki süreçler ve beraberinde tedarik zinciri karmaşıklığı bütün bu gerekliliklerin yapılmasını zorlaştırmaktadır.

Ticari sınırların ortadan kalkmasıyla birlikte sayıları her geçen gün artan uluslararası firmalar, genellikle lojistik altyapı ihtiyaçlarını kendi içlerinde oluşturmuş oldukları lojistik birimleriyle karşılamaktadırlar. Bu birimler firmaların lojistik ihtiyaçlarını karşılamadan yanı sıra sektör içerisindeki gelişmeleri takip edebilmeleri ve lojistik ihtiyaçlarını bir dış kaynak kullanmadan karşılayabilmeleri bakımından fayda sağlamaktadırlar. Ancak KOBİ'lerin bu büyük şirketlerin kaynak ve olanaklarından yoksun olmaları dolayısıyla bütün bir lojistik operasyonu kendi başlarına gerçekleştirmeleri oldukça zordur. KOBİ'ler çok esnek bir yapıya sahip olan ve yeniliklere kolaylıkla intibak edebilen işletmelerdir. Bu tür işletmeler, karmaşık lojistik işlemler üzerinde de çalışmalarını durumunda doğrudan üretim alanlarına ilişkin işler üzerinde yoğunlaşamayacakları için esnekliklerini nispeten kaybedebilirler. Böylelikle uluslararası alanda rekabet üstünlüklerini kaybedebilirler. Bu nedenle, bu kadar önemli bir maliyet unsuru olan lojistik hizmetlerin incelenmesi ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından ilan edilen Stratejik Plan kapsamında 3PL hizmet sağlayıcılarının desteklenebilmesi için Lojistik Üsleri ayrı bir önem arz etmektedir.

2. LOJİSTİK KAVRAMI

Kavramsal olarak lojistik canlıların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bilinçli ya da bilinçsiz olarak hammadde üretiminden tüketici birime kadar geçen süreç içerisinde, ihtiyaçlara göre farklı işlevlerinin üzerinden yapılan farklı tanımlamalarla karşımıza çıkmaktadır. Kavramla ilgili olarak tarih boyunca geçirdiği süreçler göze alındığında tek bir tanıma ulaşmak mümkün değildir (Keskin, 2011: 6). Lojistik tanımlamasıyla ilgili kargaşa Waters (2003) tarafından da anlatılmaya çalışılmıştır. Waters'a göre lojistik, "tedarik zinciri", "dağıtım kanalı", "talep zinciri" "tedarik şebekesi", "tedarik ağı" gibi isimler alabilmekte, fonksiyonel olarak tedarikçiler ve müşteriler arasında ürünlerin el değiştirmesi süreçleri ve alt süreçlerinin toplamı olarak ifade edilmektedir (Waters, 2003: 3-21).

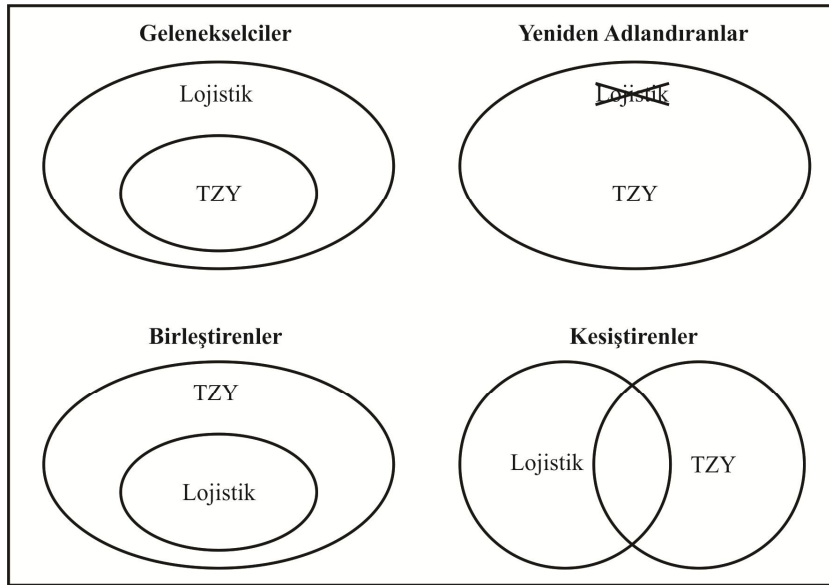
TDK güncel Türkçe sözlüğüne göre lojistik; kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması olarak ifade edilmektedir. Yine kurumun iktisat terimleri sözlüğünde ise mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlanması bilimi olarak tanımlanan Lojistik, Felsefe Terimleri Sözlüğünde (Yunanca Logistike (tekhne) = hesap

sanatı < logistikos = hesapla ilgili, hesaba dayalı) Sembolik mantık, matematiksel mantık, cebirsel mantık şeklinde tanımlanmıştır (TDK, 2012).

Bir başka açıdan Lojistik ve dahilinde Lojistik Yönetimi “tedarik zinciri içindeki süreçte müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının ve depolanmasının, başlangıç noktasından, ürünün uygulaması ve denetiminin gerçekleştirilmesine” kadar olan hizmet ifade edilmektedir (Lambert ve Stock, 1999: 97).

Aydın ve arkadaşları Tedarik Zinciri açısından lojistiği, “materyallerin tedarik zinciri boyunca olan tüm hareketlerinden sorumlu olan fonksiyon olarak, Tedarik zincirini ise dokunulur ve dokunulmaz materyallerin ilk tedarikçilerinden nihai müşterilere kadar olan hareketlerindeki (akışlarındaki) bir dizi faaliyetler ve örgütler” olarak tanımlamışlardır (Aydın vd., 2011: 158).

Tedarik zinciri yönetimi ile lojistik ilişkisi hakkında literatürdeki dört kavramsal yaklaşım Şekil 1’de gösterilmekte ve aşağıda kısaca açıklanmaktadır:



Şekil 1: Lojistik ve TZY Farklı Bakış Açıları (Aydın vd., 2011: 159)

Gelenekselciler:

“Bu gruba göre TZY lojistiğın içinde konumlanır ve tedarik zinciri yönetiminin lojistiğın bir parçası olduğu kabul edilir. TZY işletme dışındaki lojistik olarak tanımlanmaktadır. Bu durumda TZY, bir dış veya organizasyonlar arası özel bir tür lojistik olarak kabul edilebilir.”

Yeniden Adlandırılanlar:

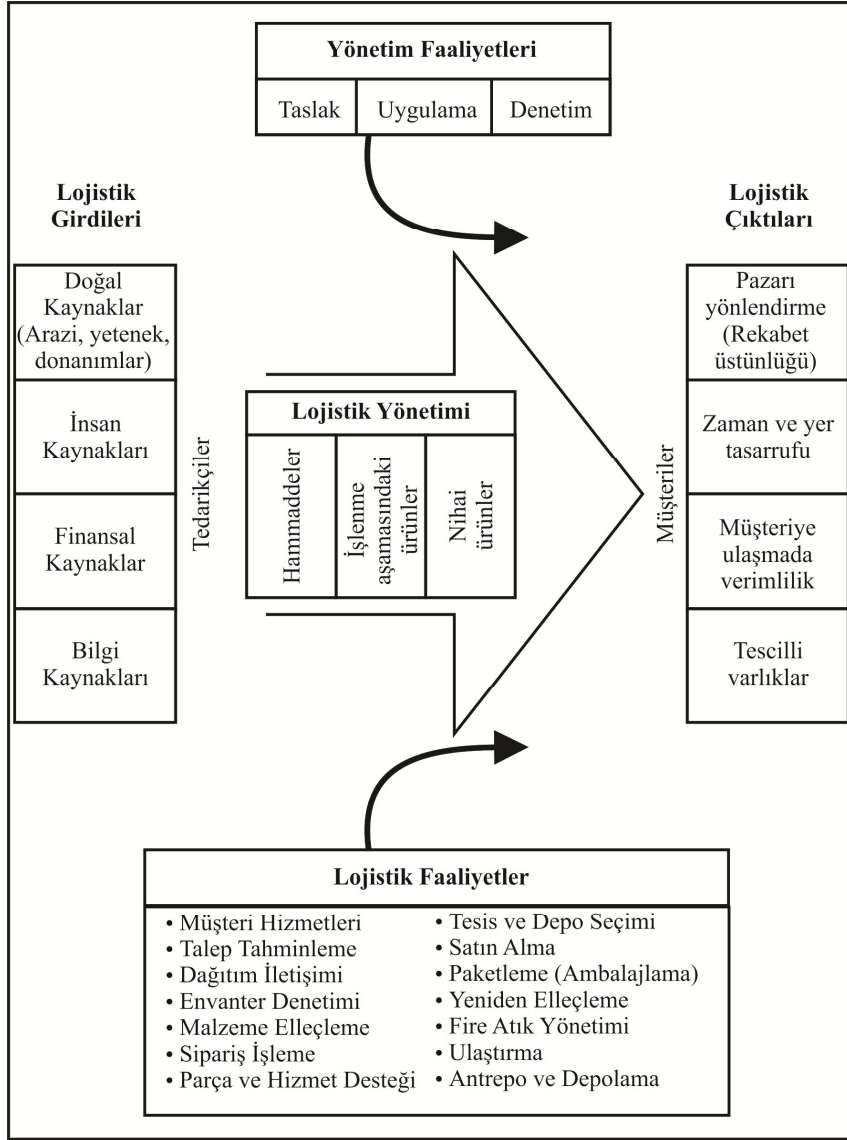
“Bu gruba göre lojistik yeniden adlandırılır ve eski lojistik tanımı şimdi tedarik zinciri yönetimi olarak kabul edilir. Lojistik ağı ile tedarik zinciri, tedarik zinciri yönetimi ile de entegre lojistik terimi sık sık kullanılmaktadır.”

Birleştirenler:

“Bu yaklaşıma göre de lojistik tedarik zinciri yönetiminin bir parçası olarak görülmektedir. Bu durumda TZY sadece lojistiğı değil aynı zamanda pazarlama, operasyon yönetimi ve satın almayı da içermektedir. Tedarik zinciri yönetiminin bileşenleri olarak; lojistik, (envanter, depolama, ambalajlama, dağıtım, taşıma, üretim planlama ve talep tahmini) stratejik planlama, bilgi ve iletişim teknolojileri, pazarlama ve satış kabul edilmektedir.”

Kesiştirenler:

“TZY lojistiğın bir kısmı değildir, ancak; lojistik ile hem işletme içinde hem de kanal içindeki işletme süreçleri dolayısıyla kesişen bir kavramdır. Bu yaklaşıma göre tedarik zinciri yönetimi lojistik, pazarlama, operasyon yönetimi, satın alma ve diğer fonksiyonel alanların birleşimi değildir; tüm bu disiplinlerin stratejik ve entegre edici elemanlarını içerir.” (Aydın vd., 2011: 158-159).



Şekil 2: Lojistik Yönetiminin Bileşenleri (Lambert vd., 1998: 5)

Lojistik sürece Şekil 2'deki gibi bileşenleri açısından baktığımızda hammadde, yarı mamul ve hazır parçaların üretim ortamına taşınması lojistik girdileri; sonrasında bunların iş istasyonları ve tezgahlara taşınması yani kurum içi malzeme akışı ve elleçleme; nihayetinde ise çıkış ambarından dağıtım kanallarına ve müşterilerine kadar uzanan zincir lojistik çıktısı olarak üç aşamalı bir yönetim sürecinden oluşmaktadır. (Lambert vd., 1998: 5)

Bu tanımlamalar doğrultusunda lojistik, firmalar açısından benzer ürün fiyatlarının ülke içinde ve ülke dışında birbirlerine yaklaşması sonucu oluşan karlılık düşüşünün, mamul oluşturma maliyetlerini düşürerek arttırılmasını sağlayan bir çözüm süreci olarak kabul edilebilir.

2.1. Temel Lojistik Faaliyetleri

Lojistik kavramı modern toplumların standart yaşamları üzerinde geniş bir etkiye sahip kapsamlı bir işlemdir. Modern toplumlar, lojistik açıdan bir sorun olduğunda ilgili problemleri fark etme eğilimindedirler. (Lambert vd., 1998: 2)

Lambert ve arkadaşlarına göre lojistiğin anahtar temel işlevleri aşağıdaki gibidir:

- Müşteri Hizmetleri
- Talep Tahmini/Planlaması
- Envanter Yönetimi
- Dağıtım İletişimleri
- Elleçleme
- Sipariş İşleme
- Paketleme (Ambalajlama)
- Parça ve Servis Desteği
- Tesis ve Depo Seçimi
- Satın Alma
- Antrepo ve Depolama
- Geri Dönmüş Malları Elleçleme (Fire Atık Yönetimi)
- Ters Lojistik
- Ulaştırma (Lambert vd., 1998: 15)

Lojistik faaliyetler, içerisinde barındırdığı fonksiyonları itibarıyla, mal ve hizmetleri uygun yere, uygun şekilde ve en kısa sürede hareketini sağlayan ve bu yolla firmaların karlılıklarını arttırabilecek bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır.

3. İBBS DÜZEY 2 TR61 (İSPARTA, BURDUR, ANTALYA) İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER

İsparta, Antalya, Burdur illerini kapsayan İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) Düzey 2 TR61 Batı Akdeniz Bölgesi'nin batısında Muğla ve Denizli, kuzeyinde Afyon ve Konya, doğusunda Karaman ve Mersin illeri, güneyinde de Akdeniz yer almaktadır. Göller Yöresi diye adlandırılan bölge Batı Akdeniz Bölgesi içinde yer alır. Bölge; coğrafi

konumu, verimli toprakları, zengin su kaynakları nedeniyle ilk çağlardan beri çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış, her çağda cazibe merkezi olmuştur (Tarım Köy İşleri Bakanlığı, 2012).

TR61 Bölgesinde yer alan dağlar genellikle geniş ormanlık alanlarla kaplıdır. Bununla birlikte, bazı dağların zirvesinde yaz aylarında bile kar bulunur (Tarım Köy İşleri Bakanlığı, 2012).

Antalya’da yer alan ve genellikle alüvyal topraklardan oluşan Döşemealtı, Varsak, Aksu, Sedre, Elmalı, Finike-Kumluca, Manavgat, Serik ovaları ile, Burdur’da yer alan ve tabanları eski birer göl yatağı olan, Ağlasun, Bucak, Kestel, Tefenni, Gölhisar, Yeşilova ile Çavdır, Çeltikçi, Bucak, İbralı, Söğüt ve Yazı Ovaları, Isparta’da yer alan ve yine alüvyal topraklardan oluşan Gelendost, Yalvaç, Senirkent, Atabey, Hoyran, Şarkikaraağaç, Boğazova tarımsal üretim bakımından önemli yer tutan ovalardır (Tarım Köy İşleri Bakanlığı, 2012).

TR61 bölgesinde bulunan büyük yaylalar, Tekeli ve Taşeli yaylalarıdır. Bunlara ilâveten, Kocayayla, Başpınar, Bayındır, Menekşeli, Düz, Eğneş, Eşeler, Anamas (Sorgun) bölgenin diğer yaylalarıdır.

Göller Yöresi olarak da geçen bölgede Burdur, Karataş, Salda, Eğirdir, Kovada, Gölcük gölleri ile Manavgat, Köprüçayı ırmakları, Aksu, Alara, Karpuz, Başgöz ve Yalvaç çayları bulunmaktadır (Tarım Köy İşleri Bakanlığı, 2012).

3.1. Nüfus

Şekil 3’te’de görüldüğü gibi Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi 2011 Nüfus Sayımı verilerine göre, bölge nüfusu 2.705.254 kişi olup bu değer Türkiye nüfusunun % 3,6’sını oluşturmaktadır. Bölgenin kilometrekareye 74 kişi olan nüfus yoğunluğu, 96 kişi olan ülke nüfus yoğunluğunun altındadır. Bölge illerinden Antalya’nın nüfus yoğunluğu 98 kişi ile ülke ve bölge değerinin üzerinde iken, Isparta ve Burdur sırasıyla 46 ve 35 kişi ile Bölge ve ülke ortalamasının altındadır.

	Nüfus (Kişi)	Nüfus Yoğunluğu (Kişi)
Isparta	411.245	46
Antalya	2.043.482	98
Burdur	126.549	35
TR61	2.705.254	74

Şekil 3: İBBS 2 Düzeyinde TR61 Bölgesi 2011 Yılı Nüfus Verileri (TÜİK, 2012)

3.2. Ulaşım

Batı Akdeniz Bölgesi ulusal karayolu sistemi içerisinde önemli bir yere sahiptir. Bölgede Isparta-Konya, Burdur-Denizli, Antalya-Denizli ve Isparta-Antalya bölünmüş yol çalışmaları devam etmektedir. Şekil 4’te görüldüğü gibi bölgenin toplam karayolu uzunluğu 2.997 km olmakla beraber karayollarının toplam 762,567 km’si bölünmüş yollardan oluşmaktadır.

Osmanlı döneminde de kervansaray ve hanlarıyla ulaşım sisteminin merkezinde bulunan bölge Ulaştırma Bakanlığının stratejik planında yer alan İstanbul-Antalya hızlı tren demiryolu hattı projesiyle de karma taşıma kapasitesine sahip olacaktır.

	Toplam Karayolu (km)	Bölünmüş Karayolu (km)
Isparta	716	140,762
Antalya	1.729	449,813
Burdur	552	171,992
TR61	2.997	762,567

Şekil 4: İBBS 2 Düzeyinde TR61 2011 Yılı Karayolu Uzunlukları (KGM, 2012)

Şekil 4’te görüldüğü üzere, mevcut yapıda Batı Akdeniz Bölgesi 103 km’lik demiryolu ağı ile Türkiye demiryolu ağının %1,18’ini oluşturmaktadır. Bölgenin demiryolu ağı sadece Isparta ve Burdur’da bulunmaktadır.

Bölgede, Isparta Süleyman Demirel, Antalya ve Gazipaşa Havalimanları bulunmaktadır. Antalya ve Gazipaşa Havalimanları özellikle turizm merkezi olan bölge için büyük önem arz etmektedir. Bölgede bulunan Antalya, Gazipaşa ve Süleyman Demirel havalimanları kargo taşımacılığına müsaittir.

Toplam kıyı uzunluğu 640 km olan bölgede bulunan Antalya Ticari ve Yolcu Limanı, dünyanın en büyük 50 kargo hattı arasındadır bölgenin bir diğer Ticari ve Yolcu Limanı olan Alanya Limanı ile birlikte 500 gross ton ve üzeri gemilerin yanaşabileceği liman ve iskele özelliklerindedirler. Elleçleme, depolama olanaklarının bulunduğu bu limanlarda 10 milyon tonluk yükleme ve boşaltma yapılabilmektedir (DHMİ, 2012).

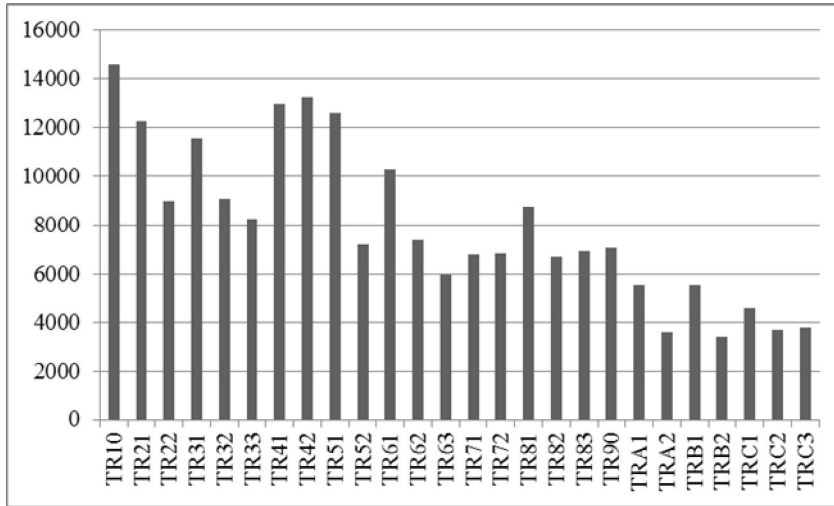
3.3. Ekonomi

İBBS 2 Düzeyinde TR61 Bölgesi iklimi, yer şekilleri çeşitliliği, doğal kaynaklar ve tarihi değerlerin varlığı, bozulmamış çevresi ile yüksek turizm potansiyeline sahiptir.

Bölge; coğrafi konumu, verimli toprakları, uygun iklim koşulları, yeterli su kaynakları, büyük pazarlara yakınlığı ile tarımsal üretim için oldukça elverişli koşullara sahiptir.

Bölge jeolojik yapısı nedeniyle zengin maden çeşitliliğine ve önemli maden yataklarına sahiptir. Bölgedeki toplam ihracat oranının %40'ını maden ihracatı oluşturmaktadır. Burdur'un hemen hemen tüm ilçelerindeki dağlarında mermer bulunmaktadır ve rezerv bakımından oldukça zengindir. Burdur beji, Burdur kahverengisi ve Burdur badem ile dünyada marka olma yolundadır. Isparta ponza taşı ve kükürt rezervleri bakımından büyük bir öneme sahiptir. Antalya ise önemli miktarda ferro-krom rezervine sahiptir (MTA, 2010).

3.3.1. Gayri Safi Katma Değer



Şekil 5: İBBS 2 Düzeyinde 2008 Yılı Kişi Başına GSKD Verileri (\$) (TÜİK, 2010)

Gayri safi katma değer (GSKD), bir bölgede yerleşik ekonomik birimlerin belli bir dönemde bu bölgedeki ekonomik faaliyetleri sonucunda ürettikleri mal ve hizmetlerin değerinden, bu üretimde bulunabilmek için kullandıkları mal ve hizmetler değerinin çıkarılması sonucu elde edilen değerdir. TÜİK tarafından yayınlanan Bölgesel GSKD, İstatistik Bölge

Birimleri Sınıflaması Düzey 2, 26 bölgeye göre cari fiyatlarla, tarım, sanayi ve hizmetler ayrıntısında yıllık olarak hesaplanmaktadır.

Son olarak 2010 yılında 2008 yılı için yayınlanan GSKD verilerine göre İBBS 2 Düzeyine göre TR61 bölgesinin Türkiye ekonomisine sağladığı katma değer 2004-2008 yılları arasında sürekli bir artış göstermiştir. Bölgenin 2008 yılına göre diğer bölgeler ile karşılaştırmalı GSKD değerleri Şekil 5'ten de görülebilmektedir.

TÜİK'in 2008 verilerine göre TR61 bölgesinin kişi başına gayri safi katma değeri 10.334 dolardır. Bu değer 9.384 dolar olan Türkiye ortalamasının üzerindedir.

3.3.2. Tarım Sektörü

Tarım sektörünün ekonomideki önemi, bu sektörden yerine getirmesi beklenen işlevlerinden kaynaklanmaktadır. Bu işlevlerin başında, toplumun gıda ihtiyacını karşılaması yer almaktadır. Buna ek olarak sektörün, tarım dışı sektörlerle hammadde üretme, sağlıklı işgücü sağlama ve kalkınmanın finansmanını sağlama gibi işlevleri de bulunmaktadır. (Alyu, 2009: 5)

TR 61 bölgesi coğrafi konumu, verimli toprakları, uygun iklim koşulları, yeterli su kaynakları, büyük pazarlara yakınlığı ve rekabetçi iş gücü ile tarımsal üretim için oldukça elverişli koşullara sahiptir.

Şekil 6'de görüldüğü gibi meyve üretiminde bölge ülke üretimi içerisinde önemli bir paya sahiptir. TÜİK verilerine göre bölgenin ülke üretiminde %10'u geçtiği üretime dayanarak hazırlanan tabloda avokado, yenidoğya, nar, keçi boynuzu, elma, portakal ve muz Türkiye'deki üretim payı bakımından öne çıkan ürünlerdir.

Ülke avokado üretiminin neredeyse tamamı, yenidoğya üretiminin yarısından fazlası bölgede üretilmektedir.

	TÜRKİYE (TON)	TR61 ISPARTA, ANTALYA, BURDUR (TON)	PAY %
Avokado	1.316	1.078	81,91
Yenidoğya	12.093	6.582	54,43
Nar	217.572	84.615	38,89
Keçi Boynuzu	13.978	4.910	35,13
Elma	2.680.075	810.981	30,26
Portakal	1.730.146	470.772	27,21
Muz	206.501	56.080	27,16
Ayva	127.767	19.914	15,59
Armut	386.382	56.006	14,49
Badem	69.838	9.982	14,29
Çilek	302.416	33.872	11,20

Şekil 6: İBBS 2 Düzeyinde TR61 Bölgesi 2011 Yılı Meyve Üretimi (TÜİK, 2012)

TR61 bölgesi sebze üretiminde de Türkiye ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır. TÜİK verilerine göre Şekil 7’de görüldüğü gibi bölgenin ülke üretiminde %10’u geçtiği üretime dayanarak hazırlanan tabloda mantar, brokoli, domates ve hıyar Türkiye’deki üretim payı bakımından öne çıkan ürünlerdir.

	TÜRKİYE (TON)	TR61 ISPARTA, ANTALYA, BURDUR (TON)	PAY %
Mantar (Kültür)	27.058	18.752	69,30
Brokoli	29.076	9.262	31,85
Domates	7.573.431	2.370.460	31,30
Hıyar (Sofralık)	1.605.319	499.056	31,09
Biber (Sivri)	879.846	214.159	24,34
Patlıcan	821.770	156.679	19,07
Karnabahar	162.134	26.300	16,22
Bakla (Taze)	41.962	6.605	15,74
Kereviz (Sap)	1.345	205	15,24
Fasulye (Taze)	614.948	75.714	12,31
Karpuz	3.864.489	456.202	11,80

Şekil 7: İBBS 2 Düzeyinde TR61 Bölgesi 2011 Yılı Sebze Üretimi (TÜİK, 2012)

Bölgede üretimi yapılan bir diğer tarım ürünü grubunu da kesme çiçek oluşturmaktadır. TÜİK 2011 verilerine göre Şekil 8’de görüldüğü gibi Türkiye toplam kesme çiçek üretiminin %48’i TR61 bölgesinde yapılmaktadır.

Antalya’da ekim ayından mayıs ayına kadar yetiştirilen kesme çiçekler mayıs ayından sonra bölgenin diğer illeri olan Isparta ve Burdur illerinin yaylalarında yetiştirilmektedir.

Bölgenin işlendikten sonra dünya pazarlarına ihraç ettiği yağ gülü Türkiye yağ gülü üretiminin %80’inin oluşturmaktadır (BAKA,2012).

	TÜRKİYE (ADET)	TR61 ISPARTA, ANTALYA, BURDUR (ADET)	PAY %
Altınbaşak	20.009.500	16.920.000	84,60
Gerbera	136.011.568	101.990.000	74,99
Gypsohilla	18.132.020	11.905.000	65,66
Karanfil	588.456.495	342.805.000	58,26
Diğer Çiçekler	14.694.116	7.549.000	51,37
Statice	298.000	150.000	50,34
Manisa Lalesi	2.360.950	1.000.000	42,36
Lisianthus	12.828.290	4.350.000	33,91
Gül (Kesme)	105.363.657	10.450.000	9,92
Fresia	25.863.766	1.040.000	4,02
Kasımpatı	38.438.215	1.076.000	2,80
Zambak	12.614.460	252.000	2,00
Glâyöl	13.653.925	144.000	1,05

Şekil 8: İBBS 2 Düzeyinde TR61 Bölgesi 2011 Yılı Kesme Çiçek Üretimi (TÜİK, 2012)

3.3.3. Sanayi Sektörü

TR61 bölgesinde önde gelen sanayi kolları; madencilik, kozmetik ve gül sanayi, dericilik, tekstil ve hazır giyim, gıda, kereste ve ağaç ürünleri sanayi ile makine imalat sanayidir.

Bölge'nin jeolojik yapısı zengin maden çeşitliliği sağlamıştır. Burdur ili sınırları içerisinde 40 milyon ton mermer rezervi olduğu tahmin edilmektedir. 2009 yılında 4.000.000 m² mermer üretimi gerçekleşmiştir. Isparta ilinde ise 21 adet mermer ocağı ve 9 adet mermer işleme tesisi bulunmaktadır. Gökçebağ çevresinde bej renkli, Belence yakınlarında siyah renkli mermer yatakları bulunmaktadır. İl sınırları içerisinde yaklaşık 31 milyon m³ mermer rezervi olduğu tahmin edilmektedir. Ayrıca Isparta'da mermercilik alanında faaliyet gösteren tesislerde 1.000 kişi istihdam edilmektedir. Söz konusu tesislerin 2009 yılı cirosu 78 milyon TL olup ihracatları ise 23 milyon dolardır. Antalya'da 40 adet firma doğal taş çıkarma ve işleme faaliyeti göstermektedir (BAKA, 2012).

Bölgenin bir diğer ileri gelen sanayi kollarından olan gül ve kozmetik ürünleri sanayi BAKA (Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı) verilerine göre 227 çalışan sayısı 27.788.762 TL'lik cirosu, 12.687.515 dolarlık ihracatı ile yaklaşık olarak bölgenin toplam ihracat gelirinin yarısını elde etmektedir.

Bölgede dokuma kumaş ve iplik ürünleri, halı ve giyim eşyası imalatı yapılmaktadır. Tekstil ve hazır giyim sektörünün 2009 yılı cirosu yaklaşık 225 milyon TL ve ihracatı ise 30 milyon dolardır. Sektörde yaklaşık 2.100 kişi istihdam edilmektedir (BAKA, 2012).

Kereste ve Ağaç türünleri sanayisinin 2009 yılı cirosu yaklaşık 140 milyon TL ve ihracatı ise 13 milyon dolardır. Bu sektörde 1.000'in üzerinde kişiye istihdam sağlanmaktadır (BAKA, 2012).

Makine imalat sanayi sektörü bünyesinde, tarım römorku, kalorifer kazanı ve peteği, termosifon, hidrolik pres, palet zımpara ve freze tezgahları, asansör, çelik konstrüksiyon, damper imalatı yapmaktadır. Ayrıca pulluk, çapa makinesi, set makinesi, zirai ilaçlama makinesi gibi tarım aletleri imalatı yapan firmalar bulunmaktadır (BAKA, 2012).

3.3.4. Dış Ticaret

Dış ticaret, ekonomide milli geliri artırarak kalkınmanın gerçekleşmesine katkı sağlayan temel faktörlerden birisidir. Dış ticaret, bir yandan yurt içinde rekabeti artırarak verimliliği ve etkinliği artırır, diğer yandan kapasite kullanım oranını ve piyasa hacmini artırarak maliyet avantajı elde edilmesini sağlar. Türkiye, özellikle 1980'lerden sonra dış ülkelerle ekonomik ilişkilerini geliştirmiş ve böylece dış ticaretin ülke ekonomisindeki payı artmıştır.

Ekonomi Bakanlığı'nın yayınlamış olduğu verilere göre Şekil 9 ve 10'da görüldüğü gibi TR61 bölgesinde 1.035 adet ihracat ile uğraşan, 1.211 adet de ithalat ile uğraşan firma bulunmaktadır.

	2008	2009	2010	2011
Isparta	78	82	85	95
Antalya	711	714	803	843
Burdur	71	77	90	97
TR61	860	873	978	1.035

Şekil 9: TR61 Bölgesi İhracatçı Firma Sayıları (Ekonomi Bakanlığı, 2012)

	2008	2009	2010	2011
Isparta	81	89	84	119
Antalya	924	848	941	1.113
Burdur	32	34	35	49
TR61	1.037	873	978	1.281

Şekil 10: TR61 Bölgesi İthalatçı Firma Sayıları (Ekonomi Bakanlığı, 2012)

Şekil 11'de görüldüğü gibi bölge dış ticaretinin ihracat ve ithalat açısından büyük bölümünü Antalya ili gerçekleştirmektedir. Bölgenin diğer illeri arasında ise ihracat bakımından Burdur ikinci sırada, Isparta üçüncü sırada yer alırken, ithalat bakımından Isparta ikinci sırada Burdur üçüncü sırada yer almaktadır. Her üç bölge şehri de dış ticaret fazlası vermektedir.

TİM (Türkiye İhracatçılar Meclisi) tarafından en son 2010 yılında açıklanan ihracatta ilk 500 firma içerisinde TR61 bölgesinden 1'er adet Isparta ve Burdur, 5 adette Antalya olmak üzere toplam 7 adet firma yer almıştır. Firmalar listede Isparta'dan 366'ncı Burdur'dan 132'nci Antalya'dan 233, 323, 373, 411 ve 429'uncu sırada yer almışlardır (TİM, 2010).

	2010		2011	
	İHRACAT (\$)	İTHALAT (\$)	İHRACAT (\$)	İTHALAT (\$)
ISPARTA	128.928.215	66.531.353	141.793.142	120.078.412
ANTALYA	863.215.293	815.919.679	960.667.170	688.540.214
BURDUR	195.130.497	25.549.986	166.918.817	23.207.680
TR61	1.187.274.005	908.001.018	1.269.379.129	831.826.306

Şekil 11: TR61 Bölgesi İthalat İhracat Verileri (TÜİK, 2012)

3.3.5. Girişimcilik

TR61 bölgesinde tabloda görüldüğü gibi 3'ü Isparta'da, 2'si Antalya'da, 3'ü de Burdur'da olmak üzere toplam 8 adet Organize Sanayi Bölgesi bulunmaktadır. Bunlardan Antalya OSB, Isparta Süleyman Demirel OSB, Isparta Deri OSB, Burdur OSB, Burdur Bucak OSB faal durumdadır. Antalya Kumluca Gıda İhtisas OSB, Isparta Yalvaç OSB ve Burdur 2'nci OSB'leri faal olmayıp kuruluş çalışmaları devam etmektedir.

Isparta Süleyman Demirel Organize Sanayi Bölgesi'nde; tekstil, ahşap, metal, gıda, plastik sektörleri, Isparta Deri Organize Sanayi Bölgesi'nde; deri sektörü, Antalya Organize Sanayi Bölgesi'nde; plastik, gıda, makine-metal, ahşap-mobilya, kimya sektörleri, Burdur Organize Sanayi Bölgesi'nde gıda, tarım aletleri ve makinaları, tekstil, mobilya sektörleri, Burdur Bucak Organize Sanayi Bölgesi mermer, metal, kereste, gıda sektörleri öne çıkan başlıca sektörlerdir.

TÜİK 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri sayımına göre Şekil 12'de görüldüğü gibi Organize Sanayi Bölgeleri'ndeki işletmeler de dahil olmak üzere toplam 86.281 işletme mevcut olup bu işletmelerde istihdam edilen işgücü 256.521 kişidir.

Bölgede, ileri teknolojilere dayalı firmaların bir veya birden fazla üniversite sanayi işbirliğini ve firmaları Ar-Ge çalışmaları yönünde teşvik etmeyi amaçlayan Antalya Teknokent ve Göller Bölgesi Teknokenti olmak üzere 2 adet teknokent bulunmaktadır.

TR61 ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİ	ÜRETİMDEKİ FİRMA SAYISI	ÇALIŞAN KİŞİ SAYISI
Isparta OSB	39	1.250
Isparta Deri OSB	23	181
Yalvaç OSB	-	-
Antalya OSB	154	8.965
Antalya Kumluca Gıda İhtisas OSB	-	-
Burdur OSB	47	1.500
Burdur II. OSB	-	-
Bucak OSB	13	650
TOPLAM	266	12.546

Şekil 12: TR61 Bölgesi OSB Verileri (OSBUK, 2012)

4. SONUÇ

Dünya ticaretinin yön değiştirmesi ve de eski üretim merkezlerinin etrafında toplanan lojistik merkezlerinin yeni yapı içerisinde önemlerini kaybetmemeleri aksine yeni dağıtım ağının merkezleri olarak faaliyetlerini devam ettirmeleri lojistik merkezlerin üretim merkezlerinin yakınında olma zorunluluğuna ait düşünceyi ortadan kaldırmış gibi gözükmektedir. Lojistik merkezlerin tanımlanmasında kullanılan metropollerden uzak bölgelerde kurulma ihtiyacı da bu görüşle bire bir örtüşmektedir.

Lojistik kavramı, yapısal olarak küreselleşme ile paralel olarak artan ülkeler arası dış ticaret hacminin ve piyasa fiyatlarının gümrük ve diğer etkenlerden arındırıldıktan sonra birbirlerine yaklaşması sonucu farklılık yaratabilmek ve rakiplerin önüne geçebilmek adına firmalara ve üreticilere maliyet düşürücü etkisiyle fayda sağlamaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti 9.Kalkınma planı içerisinde de yer alan lojistik kavramı konu ile ilgili ehemmiyetin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Lojistik merkezlerinin özelliklerine işlevsel olarak baktığımızda; birden fazla taşıma türünün kullanılmasına olanak sağlaması, dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama sistemlerinin olması, katma değerli üretim ya da işlemlerin varlığı, sergileme alanları, gümrük işlemleri gibi özellikler sayılabilir. Fiziksel özelliklere bakıldığında ise; karayoluyla ulaşım olanağı, demir yolu bağlantılarına sahip olması, çok modlu taşıma olanaklarına, havalimanlarına, iç suyollarına ve limanlara yakınlığıyla doğrudan erişim olanağının bulunması önemlidir. Ayrıca planlı imar, modern ofisler ve binalar ile gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısından söz edilebilir. Lojistik merkezlerde; araç tamir, kiralama hizmetleri, konaklama hizmetleri, TIR parkları, sürücüler için dinlenme tesisleri, eğitim tesisleri, iş bulma kurumu, sigorta, haberleşme gibi ilave destek hizmetleri de yer alabilmektedir.

Bölgesel kalkınmanın yeni enstrümanları arasında da görülebilecek olan lojistik kavramı ve beraberinde lojistik merkezleri bölge içi ve bölgeler

arasındaki kalkınmışlık farklarını da ortadan kaldırmaya yardımcı olabilecektir. Bu bağlamda İBBS 2 Düzeyinde TR61 bölgesine bakıldığında; bölgenin artan dış ticareti, üretim merkezlerine yakınlığı, çok modlu taşıma sistemlerine çabuk uyum sağlayabilecek alt yapısının var olması, bölge hizmet sektörünün gelişmiş olması, iş gücü maliyetlerinin ucuz olması, içerisinde 3 havalimanının bulunması, uluslararası limanının bulunması, Karadeniz veya Doğu Anadolu'daki gibi zorlayıcı coğrafi engellerinin olmaması bölgenin lojistik yatırımları açısından fırsat ve güçlü yanlarını oluşturmaktadır.

Bölgeye ait alt yönetim birimleri açısından bakıldığında ve lojistik sektörü bir kalkınma aracı olarak nitelendirildiğinde, Antalya turizm sektörünün etkisiyle ekonomik anlamda diğer birimlerin önünde görülmektedir, bölgenin diğer birimleri olan Isparta ve Burdur'un bölge içerisindeki dengesizliklerin giderilmesi adına birer lojistik merkez haline dönüştürülmesi gerekliliği hem coğrafi üstünlük hem de altyapı imkanlarına kolay ulaşabilmeleri açısından mümkün görülebilmektedir.

Özellikle Isparta ve Burdur illeri arasında yer alan Keçiözümlü-Gümüşgün arası bölge Burdur ve Isparta şehir merkezlerine eş mesafede, içerisinde 1 adet Organize Sanayi ve 1 adette Hava Limanı barındırmaktadır. Ayrıca bölgenin daha önce göl tabanı olması nedeniyle yüksek miktarlarda tarımsal çıktı elde edilememesi bölgenin dezavantajlı gözükmese de sektör açısından avantajlıdır.

KAYNAKÇA

- ALYU, Ebubekir, (2009), **Adana İli'nin Tarımsal Üretimi Ve Tarıma Yönelik Teşvik Uygulamaları**, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Çukurova Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Adana.
- AYDIN, S. Zeki. –EROĞLU, Hüsrev. –PALA, Yunus, (2011), **Lojistik Yönetimi**, Ders Notları, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta Meslek Yüksekokulu.
- LAMBERT M. Douglas. -JAMES, R. Stock. -Lisa M. Ellram, (1998), **Fundamentals of Logistics Management**, McGraw Hill Companies, Boston.
- LAMBERT, M. Douglas. –JAMES, R. Stock, (1999) **Strategic Logistics Management**, McGraw-Hill Companies, Boston.
- MTA, (2010), **Antalya İli Maden ve Enerji Kaynakları**, http://www.mta.gov.tr/v2.0/turkiye_maden/maden_potansiyel_2010/Antalya_Madenler.pdf, Son Erişim: 08.08.2012.

- MTA, (2010), **Burdur İli Maden ve Enerji Kaynakları**, http://www.mta.gov.tr/v2.0/turkiye_maden/maden_potansiyel_2010/Burdur_Madenler.pdf, Son Erişim: 08.08.2012.
- MTA, (2010), **Isparta İli Maden ve Enerji Kaynakları**, http://www.mta.gov.tr/v2.0/turkiye_maden/maden_potansiyel_2010/Isparta_Madenler.pdf, Son Erişim: 08.08.2012.
- OSBUK, (2012), <http://www.osbuk.org.tr/index.php?page=content/osbler&id=1> 05.08.2012
- T.C. Ekonomi Bakanlığı, (2012), **İllere Göre İhracat**, <http://www.ekonomi.gov.tr/upload/AC413E8B-D8D3-8566-4520D3E41BB732A4/eko14.xls> Son Erişim: 08.08.2012.
- T.C. Ekonomi Bakanlığı, (2012), **İllere Göre İthalat**, <http://www.ekonomi.gov.tr/upload/AC452A36-D8D3-8566-4520DDD54F6AF470/eko15.xls>, Son Erişim: 08.08.2012.
- TARIM KÖYİŞLERİ BAKANLIĞI, (2012), **İl Yatırım Rehberi**, <http://www.tarim.gov.tr/tr/il-yatirim-rehberleri.html>, Son Erişim: 20.07.2012.
- TDK, (2012), **Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük**, <http://tdkterim.gov.tr/bts/arama/?kategori=verilst&kelime=lojistik&ayn=tam>, Son Erişim: 18.06.2012.
- TİM, (2010), **İhracatta ilk 100 Firma**, [http://www.tim.org.tr/files/downloads/listeler/ihracatta%20ilk%201000%20firma%20\(2010\).xls](http://www.tim.org.tr/files/downloads/listeler/ihracatta%20ilk%201000%20firma%20(2010).xls), Son Erişim: 18.06.2012.
- TÜİK, (2010), **İşgücü Maliyeti Araştırması**, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara.
- TÜİK, (2012), **Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Veri Tabanı İBBS-Düzye 2 Bölgelere Göre İl / İlçe Merkezi ve Belde / Köy Nüfusu 2011**, http://rapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?adnksdb2&ENVID=adnksdb2Env&report=wa_turkiye_il_koy_sehir.RDF&p_il1=7&p_il2=15&p_il3=32&p_kod=2&p_yil=2011&p_dil=1&desformat=html, Son Erişim: 18.06.2012.
- TÜİK, (2012), **Isic ve İllere Göre Dış Ticaret**, http://rapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretb2=&report=IHT0196.RDF&p_bolum=2&p_kod=1&p_parm1=-&p_il1=7&p_il2=15&p_il3=32&p_bolum=2&p_yil=2011&p_kod1=1&p_kod2=4&p_dil=1&desformat=html&ENVID=disticaretEnv Son Erişim: 05.08.2012.
- WATERS, Donald (2003), **Global Logistics and Distribution Planning**, Kogan Page Limited, London.