

ESKİŞEHİR'DEKİ LOJİSTİK İHTİYAÇ VE FAALİYETLERİNİN BELİRLENMESİNE İLİŞKİN FİZİBİLİTE ÇALIŞMASI

PROF. DR. İLYAS ŞIKLAR

PROF. DR. MEHMET NECDET TİMUR

PROF. DR. ÖZCAN DAĞDEMİR

PROF. DR. NECDET SAĞLAM

YRD. DOÇ. DR. AYŞE HEPKUL

YRD. DOÇ. DR. GÜLSEN SERAP ÇEKEROL

EMEL ÇELİK

**ESKİŞEHİR
EYLÜL 2011**

İÇİNDEKİLER

1- GİRİŞ	4
2- PROJE AMAÇ VE HEDEFLERİ	5
3- TÜRKİYE EKONOMİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ	8
3.1- EKONOMİK BÜYÜME	8
3.2- İSTİHDAM	13
3.3- ÖDEMELER DENGESİ	15
3.3- KAMU MALİYESİ	19
3.4- BANKACILIK SEKTÖRÜ	20
3.4- DEĞERLENDİRME	23
4- ESKİŞEHİR EKONOMİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ	26
4.1 DEMOGRAFİK GÖSTERGELER	27
4.2 İSTİHDAM GÖSTERGELERİ	29
4.3- ÜRETİM GÖSTERGELERİ	36
4.4- KAMU YATIRIMLARI	41
4.5 DIŞA AÇIKLIK GÖSTERGELERİ	42
4.6- GENEL DEĞERLENDİRME	47
5- LOJİSTİK SEKTÖRÜ	51
5.1 LOJİSTİK KAVRAMI	51
5.2 KÜRESEL PAZARDAKİ HAREKETLİLİK	53
5.3 DÜNYA LOJİSTİK PAZARI	55
5.4 TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE MEVCUT DURUMU	57
5.5 ESKİŞEHİR İLİNİN LOJİSTİK ALTYAPISI	61
6- İMALAT DIŞI İŞLETMELER ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE ANALİZİ	77
7- İMALAT İŞLETMELERİ ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE ANALİZİ	122
8- İMALAT VE İMALAT DIŞI SEKTÖRLERDE FAALİYET GÖSTEREN İŞLETMELERİN KARŞILAŞTIRILMASI	173
9- ESKİŞEHİR’E AİT LOJİSTİK İHTİYAÇLARINA AİT GELECEK BEKLENTİLERİ	177
10- SONUÇ VE ÖNERİLER	180
KAYNAKLAR	
EK 1 ÇALIŞTAY KATILIMCI LİSTESİ	
EK 2 İMALAT DIŞI İŞLETMELER İÇİN ANKET SORULARI	
EK 3 İMALAT İŞLETMELERİ İÇİN ANKET SORULAR	

1- GİRİŞ

Kalkınma Bakanlığı Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı (BEBKA) tarafından verilen doğrudan faaliyet desteği programının amacı, “Kalkınma Ajansları Proje ve Faaliyet Destekleme Yönetmeliği” ve “Destek Yönetim Kılavuzunda” belirtildiği üzere bölgemizde kalkınmaya ivme kazandıracak ön araştırma, planlama ve fizibilite çalışmalarına destek sağlamaktır.

Programın amaçları ve öncelikleri arasında Doğrudan Faaliyet Desteği programının amacı aşağıda sayılan maddeler kapsamında yapılacak faaliyetleri desteklemektir:

- TR41 Düzey 2 Bölgesi’nde kalkınma ve rekabet gücü açısından önemli fırsatlardan yararlanılmasına yönelik faaliyetler,
- Kritik öneme sahip araştırma ve planlama çalışmaları,
- Bölgenin yenilikçilik ve girişimcilik kapasitesini geliştirmede bölge için önemli olabilecek stratejik eylemlerin başlatılmasına ve gerçekleştirilmesine yönelik faaliyetler,
- Büyük hacimli yatırım kararlarına kısa vadede etki edilmesine ve yönlendirilmesine katkı sağlayacak faaliyetler.

Yukarıdaki çerçevede “Eskişehir’deki lojistik ihtiyaç ve faaliyetlerinin belirlenmesine ilişkin fizibilite çalışması” isimli proje Kalkınma Bakanlığı BEBKA tarafından Doğrudan Faaliyet Desteği kapsamında açılan çağrıya gelen yaklaşık çok fazla başvuru alasından bütün bölgede kabul edilen az sayıda projeden birisidir.

Lojistik, ikili pazarlama fonksiyonlarından müşteri siparişlerinin işyerinde veya müşterinin kapısında teslimatı anlamına gelen ama sadece teslimattan ibaret olmayan, içinde her birinin bilimi olan birçok araç (stok yönetimi, sipariş işleme, depolama, kuruluş yeri seçim ve yönetimi, trafik ve rut yönetimi, elleçleme, tahminleme, ulaştırma, koruyucu ambalajlama vs) barındıran ve çok ciddi entegre bilimsel hazırlıklar ve stratejiler gerektiren bir faaliyettir.

Projede öncelikle Türkiye ve Eskişehir ekonomisinin mevcut durumu gelecekteki olması muhtemel durumu ele alınmıştır. Daha sonra Türkiye’de ve Eskişehir’de lojistik sektörü ele alınmıştır.

Bu kapsamda Eskişehir’de yer alan işletmelere yönelik imalat dışı işletmeler ve imalat işletmeleri için iki adet ayrı lojistik saha çalışması için anket soruları oluşturulmuştur. Oluşturulan taslak anketler deneme amaçlı 10 adet işletmeye uygulanmış daha sonra anketin son hali verilerek işletmelere uygulanmaya başlanmıştır. 155 adet imalat dışı (ticaret ve hizmet) işletmeye uygulanmıştır. Eskişehir Sanayi Odası imalat işletmelerine ise 203 adet anket uygulanmıştır. Araştırma toplam 358 işletme katılmıştır.

Bu bağlamda saha çalışmalarının sonuçları bilgisayara tek tek girilmiş 2351 sayfa veri işleyerek sonuçları SPSS programı yardımı ile analiz edilmiştir. İzleyen bölümlerde bu sonuçlar detaylı olarak yer almaktadır.

Ayrıca proje süresince Eskişehir Hasanbey lojistik köyü, ESO lojistik merkezi, TÜLOMSAŞ gibi kuruluşlar ziyaret edilerek Eskişehir’le ilgili araştırmalar derinleştirilmiştir.

8 Eylül 2011’de yapılan çalıştay da ilk oturumda araştırma sonuçları katılımcılar ile paylaşılmış ve ikinci oturumda da katılımcıların Eskişehir’de lojistik sektörünün geliştirilmesi için görüş ve önerileri alınarak bir yol haritası taslağı oluşturulmaya çalışılmış ve rapora eklenmiştir.

2- PROJE AMAÇ VE HEDEFLERİ

BEBKA; Bursa, Eskişehir ve Bilecik illerinde kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları arasında koordinasyon ve işbirliğini geliştirerek kalkınmaya yön veren, yerel sorunlara yine yerel odaklı çözümler sunan, kaynakların yerinde ve etkin kullanımıyla sürdürülebilir kalkınmaya hizmet eden bir kurumdur.

Ajansın amacı kamu kesimi, özel sektör, sivil toplum ve üniversiteler arasındaki koordinasyon ve işbirliğini sağlayarak bölge içi gelişmişlik farklarını azaltmaktır. Bu amaç doğrultusunda

bilimsel yöntemlerle ve katılımcı bir anlayışla bölgesel öncelikleri belirleyen 2010-2013 Bursa Eskişehir Bilecik Bölge Planı hazırlanmıştır.

Kalkınma Ajansı, Bölge Planı'nda ortaya konan strateji ve öncelikler çerçevesinde bölgedeki sektörel ve tematik sorunlara çözümler sunacak proje ve faaliyetleri desteklemektedir. BEBKA tarafından verilen destekleri; proje teklif çağrısı yöntemiyle desteklenen projeleri, doğrudan faaliyet desteği yöntemiyle desteklenen kritik öneme sahip araştırma ve planlama çalışmalarını, güdümlü proje desteğiyle desteklenen, bölgesel kalkınmaya hız kazandıracak küçük ve büyük ölçekli projeleri kapsamaktadır.

Yukarıda belirtilen amaçlar çerçevesinde kabul edilen "Eskişehir'deki lojistik ihtiyaç ve faaliyetlerinin belirlenmesine ilişkin fizibilite çalışması" projesinde Eskişehir bölgedeki 200 Eskişehir Sanayi Odası üyesi, 100 Eskişehir Ticaret Odası üyesi ve 50 diğer işletmeler olmak üzere toplam 350 sanayi kuruluşuna ulaşılması hedeflenmiştir. Hedeflenen rakamın üstüne çıkılarak 358 işletmeye ulaşılmıştır. Fizibilite çalışması aşağıda belirtilen faaliyetlere ilişkin talepleri ortaya koymayı amaçlanmaktadır:

- Sektörlerin temel lojistik faaliyetlere olan talebi
- Sektörün destekleyici lojistik faaliyetlere olan talebi
- Genel lojistik ihtiyaçlara ilişkin taleplerinin belirlenmesi
- Bölgenin genel lojistik durumunun tespiti hedeflenmektedir.

Proje sonucu bölgede faaliyet gösteren sanayi kuruluşlarına ilişkin tanımlayıcı parametrelerin ortaya konulması ve mevcut durumu açıklayan bir rapor hazırlanması hedeflenmiştir.

Bu projenin Hedef Grubu aşağıda belirtilmiştir.

- Eskişehir ve çevresinde faaliyet gösteren sanayi ve ticaret kuruluşları
- Eskişehir Ticaret ve Sanayi Odası
- Eskişehir Valiliği ve İl Özel İdaresi
- Eskişehir ve çevresinde faaliyet gösteren lojistik firmaları
- Lojistik alanında eğitim veren eğitim kurumları
- Lojistik alanında eğitim alan işgücü

Bu projeden uzun vadede yararlanacak nihai kullanıcılar şöyledir;

- BEBKA
- T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı
- Ticaret ve Sanayi Odaları
- Meslek Odaları
- Kalkınma Bakanlığı
- Araştırmacı, akademisyen ve karar alıcılar
- Türkiye'nin diğer bölgelerindeki kurum ve kuruluşlar

Proje sonuçlarından dolayı olarak lojistik desteğe ihtiyaç duyan tüm sektörler, siyasetçiler, karar vericiler, şehir halkı, ülke ve vatandaşların yararlanması beklenmektedir.

3. TÜRKİYE EKONOMİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

Türkiye 1980’li yıllarda ticari ve finansal liberalleşme süreci ile birlikte ithal ikameci büyüme stratejisini terk ederek ihracata dayalı büyüme stratejisini benimsemiştir. 1990’lı yıllardan itibaren küresel ekonomiyle bütünleşme sürecinde adımlar atmaya başlayan ve dış ticarete dışa daha açık bir görünüm sergileyen Türkiye ekonomisi, bu dönemde kısa süreli fakat ekonomik büyüme istikrarını bozan ekonomik krizlerin etkisine girmeye başlamıştır. Yüksek büyüme oranlarının yaşandığı dönemleri ekonomik krizlerle gelen rekor daralma dönemleri izlemiş ve uzun dönemli istikrarlı bir büyüme süreci yakalanamamıştır. Türkiye ekonomisi artık dış ticaret ve sermaye hareketleri yönüyle dışa açık bir ekonomidir. Bu nedenle iç dinamikleri yanında küresel ekonomik konjonktür de ekonomik istikrarı etkileyen faktörler üretebilmektedir.

Türkiye ekonomisi 2001 yılı yapısal reformlarıyla birlikte kamu maliyesinde sürdürülebilir dengeleri gerçekleştirme ortamı sağlamıştır. Bu müdahalenin sonucu olarak maliye politikası uygulamalarının çerçevesi piyasa ekonomisi önceliği gözetilerek yeniden tanımlanmıştır. Bunun yanında merkez bankacılığını kurumsallaştırmaya yönelik olarak, rekabetçi piyasa ekonomisi ile tutarlı bir dalgalı kur politikasını tercih eden Türkiye ekonomisi, Merkez Bankası’nın etkili bir para politikası yürütmesine olanak sağlamıştır. Türkiye ekonomisi bu dönem zarfında gösterdiği ekonomik büyüme performansına rağmen işsizlik, çevre kirlenmesi, bölgesel dengesizlikler, gelir dağılımında dengesizlik gibi temel sorunlarla yaşamayı sürdürmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye ekonomisinin 2000’li yıllardaki performansı değerlendirilmekte, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB), Türkiye Cumhuriyeti Maliye Bakanlığı yayın ve veri tabanlarından derlenen istatistiklerle oluşturulmuş tablolar ve şekiller yardımıyla genel görünümü ortaya konmakta ve gelecek döneme ait beklentiler oluşturulmaya çalışılmaktadır.

3.1- EKONOMİK BÜYÜME

3.1.1- Ekonomik Büyüme Performansı

Türkiye ekonomisi, 2002-2008 yılları arasında güçlü ve kesintisiz bir büyüme performansı sergilemiştir. Büyüme sürecinde kişi başına GSYİH 2008 yılında 10.438 dolara ulaşmıştır. Bu rakam satın alma gücü paritesine göre ifade edildiğinde 14.631 dolara karşılık gelmektedir.

Tablo 3.1: Türkiye Ekonomisi Milli Gelir Göstergeleri

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
GSYİH (Cari) Milyar TL	648,9	758,4	843,2	950,5	952,6	1.105,10
GSYİH (Cari) Milyar \$	481,5	526,4	648,8	742,1	616,7	735,8
GSYİH Büyüme Oranı (%)	8,4	6,9	4,7	0,7	-4,8	8,9
Kişi Başına GSYİH (\$)	7.022	7.586	9.240	10.438	8.559	10.079
SGP Göre K.B. GSYİH (\$)	11.386	12.883	13.685	14.631	14.449	

Kaynak: DPT 2011 Yılı Ekonomik Programı

Bu başarının arkasında 2001 Bankacılık Krizinin ardından hayata geçirilen yapısal reformlar, makro ekonomik politikalarda kazanılan istikrar, kamu borç ve bütçe göstergelerindeki disiplin anlayışı, Merkez Bankası'na özerklik kazandırılması, enflasyonun kontrol altına alınması ve tüm bunları besleyen politik istikrar gibi unsurlar bulunmaktadır. Aynı zamanda, AB ile ilişkilerin kuvvetlendirilip, adaylık statüsünün elde edilmesi ve başarıyla yürütülen IMF Stand-By programının da etkisiyle, Türkiye'ye duyulan küresel ilgi ve güvenin artması da bu başarıyı desteklemiştir.

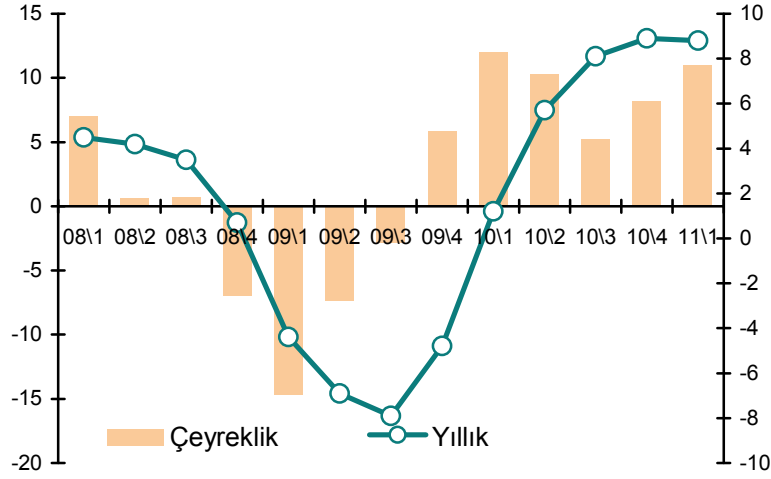
Bu olumlu gidişat, 2007 yılında bozulma eğilimi gösteren bütçe göstergeleri ve 2008 yılı sonbaharında patlak veren küresel krizle birlikte sekteye uğramış ve yirmi yedi çeyrek üst üste büyüyen Türkiye ekonomisi 2008'in son çeyreğini küçülerek kapamıştır.

Makro ekonomik dengeleri güçlü ve sağlam bankacılık sektörü ile bu vakte kadar başarılı bir performans sergilemiş olan Türkiye ekonomisi, 2008-2009 küresel krizinde, gelişmiş ülke ekonomilerindeki kadar ağır olmasa da, ciddi bir darbe almıştır. Türkiye ekonomisi küresel krizden birbiriyle yakından ilgili üç kanal aracılığı ile etkilenmiştir. Bunlardan ilki ve en etkili olanı, dış talepteki keskin daralma sonucu ihracatın ciddi biçimde düşmesidir. İkincisi, dış finansmanda yaşanan güçlükler sonucu oluşan likidite darboğazının özellikle reel kesimi sıkıntıya sokan bir süreci başlatmış olmasıdır. Artan belirsizliklere paralel olarak yatırım ve tüketim kararlarının ertelenmesi de iktisadi faaliyetlerin ciddi oranda yavaşlamasına neden olmuş ve ekonomik kriz derinlik kazanmıştır.

2008-2009 krizine karşı küresel çapta alınan yüksek boyutlu parasal ve mali tedbirlerin yardımı ile küresel toparlanma beklenenden önce başlamıştır. 2009 yılında dünya ekonomisinde daralma % 0,6 ile sınırlı kalmış, Türkiye ekonomisi ise nispeten güçlü makro

ekonomik parametreler ve güçlü bankacılık kesimine rağmen % 4,8 gibi yüksek bir oranında küçülmüştür. Sonuç itibarıyla Türkiye ekonomisi 2009 yılında OECD ve G20 ülkeleri arasında en fazla küçülen ekonomilerden birisi olmuştur.

Şekil 3.1: Ekonomik Büyüme



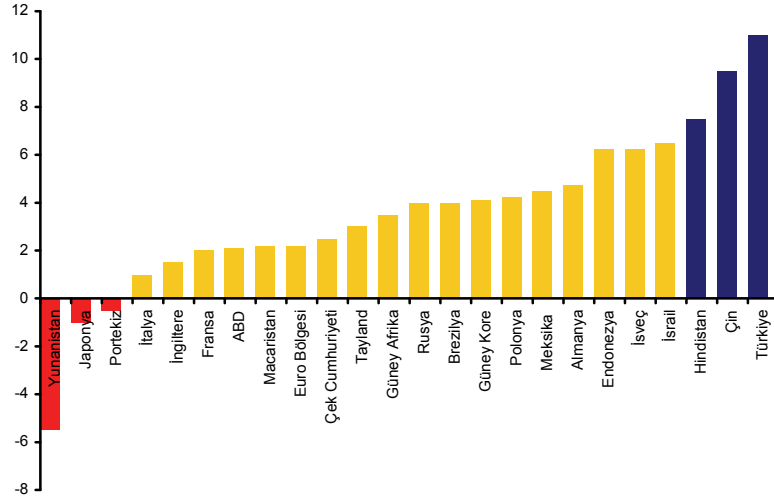
Kaynak: TCMB

2009 yılı ikinci çeyreğinden itibaren Türkiye ekonomisinde canlanma eğilimi gözlenmeye başlamıştır. Krize karşı alınan mali ve parasal tedbirler sonucunda belirsizlikler azalmış, tüketicinin güveni yeniden artmış ve kredi koşullarının iyileşmesi sonucu ekonomik canlanma başlamıştır. 2010 yılında bu canlanma eğiliminin hızlanarak devam ettiği görülmüştür.

Buna göre, Türkiye ekonomisi 2010 yılında bir önceki yıla göre %8,9 büyümüş ve 736 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaşmıştır. Nominal GSYİH büyüklüğü 2010 sonunda 1,1 trilyon TL'ye ulaşmış ve Türkiye trilyonluk ekonomiler ligine dâhil olmuştur.

Öte yandan, 2010'un başlangıcından itibaren her çeyrekte büyüme hızı yavaşlamıştır. Fakat son çeyrekte Türkiye ekonomisinin yeniden atağa kalktığı gözlenmiştir. Özellikle Temmuz başında 2011 yılı birinci çeyrek GSYİH rakamları açıklandığında Türkiye rekor bir çeyreklik büyüme oranı ile dünyanın en hızlı büyüyen ülkesi unvanını almıştır.

Şekil 3.2: 2011 İlk Çeyrek Büyüme Hızları



Kaynak: TCMB

Cari açığın kaygı verici boyutta arttığı bu dönemde bu gelişmenin ardında hızlı büyüme olgusunun yattığı eleştirileri ile karşı karşıya kalınmıştır. Bu eleştirilerin uzantısı olarak ekonominin soğutulması için bir dizi önlem devreye sokulmuştur. Haziran ayı sonunda The Economist’de yayınlanan “Some Like It Hot” başlıklı yazıda Türkiye ekonomisi aşırı ısınma riski taşıyan ülkeler arasında ve kırmızı bölgede yer alan ekonomiler içinde gösterilince endişeler daha da artmıştır.

Türkiye ekonomisi 2011 yılı ilk çeyreğindeki büyüme performansı ile hemen tüm beklentileri aşan bir seyir izlediğini göstermiş ve büyümede dünya liderliğine oturarak Çin ve Hindistan gibi uzunca bir süre büyüme liderliğinde ön sırada olan ülkeleri geride bırakmıştır. Bu durum dünya genelinde Türkiye ekonomisinin büyüme dinamiklerinin güçlü olduğunu yansıtan bir gelişme olarak değerlendirilebilir.

3.1.2 - Ekonomik Büyümenin Sektörel Analizi

GSYİH’nın büyüme oranlarını iktisadi faaliyet kollarına göre inceleyen bir yaklaşım büyüme oranına sektörel katkıları görme olanağı sağlayacaktır. Türkiye ekonomisi 2010 yılında % 8,9 oranında büyümüştür. Tüm temel sektörler bu büyümeye önemli katkıda bulunmuştur. GSYİH içinde en büyük paya sahip olan sektörler arasında ilk sırada % 15,5 oranıyla İmalat Sanayi sektörü yer alırken, ikinci sırada % 13,3 payıyla Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme sektörü, üçüncü sırada ise % 11,2 ile Toptan ve Perakende Ticaret sektörü yer almaktadır. Bu sektörler yüksek büyüme oranlarıyla GSYİH’nın büyümesinde önemli bir rol oynamışlardır

Tablo 3.2: İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Cari Fiyatlarla GSYİH (2010)

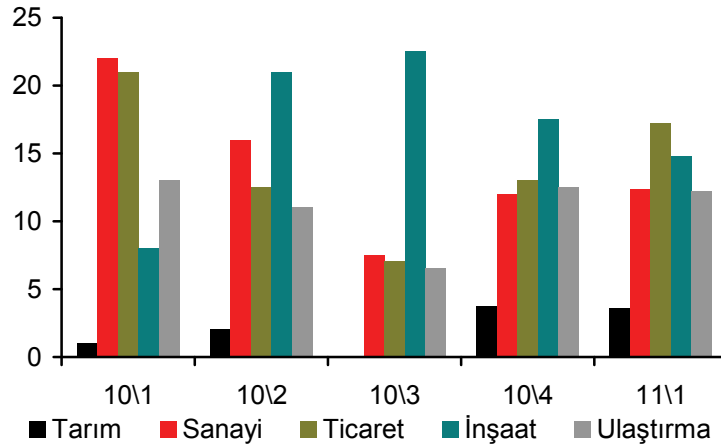
	Sektör Değer (Bin TL)	Sektör Payları %	Büyüme Hızı %
Tarım Avcılık ve Ormancılık	90.507.309	8,2	17,5
Balıkçılık	2.296.292	0,2	29,1
Madencilik ve Taş Ocakçılığı	15.785.419	1,4	10,9
İmalat Sanayi	170.744.886	15,5	17,8
Elektrik, Gaz, Buhar ve Sıcak Su Üretimi ve Dağıtımı	25.467.877	2,3	11,6
İnşaat	45.239.597	4,1	23,7
Toptan ve Perakende Ticaret	123.997.556	11,2	19,9
Oteller ve Lokantalar	25.589.586	2,3	7,9
Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme	147.131.140	13,3	15,6
Mali Aracı Kuruluşların Faaliyetleri	41.550.349	3,8	-2,7
Konut Sahipliği	124.667.749	11,3	6,3
Gayrimenkul Kiralama ve İş Faaliyetleri	52.709.961	4,8	16,7
Kamu Yönetimi ve Savunma	46.027.974	4,2	11,5
Eğitim	36.796.541	3,3	15,7
Sağlık İşleri ve Sosyal Hizmetler	17.933.777	1,6	9,0
Diğer Sosyal Toplumsal ve Kişisel Hizmet Faaliyetleri	18.515.172	1,7	15,2
Eviçi Personel Çalıştıran Hanehalkları	2.095.561	0,2	13,4
Sektörler Toplamı	987.056.746	89,3	14,2
Dolaylı Ölçülen Mali Aracılık Hizmetleri	19.627.304	1,8	-9,6
Vergi-Sübvansiyon	137.671.668	12,5	25,4
GSYİH (Alıcı Fiyatlarıyla)	1.105.101.1	100	16,0

10

Kaynak: TÜİK.

Üretim tarafında tüm temel sektörler 2011 yılı ilk çeyrekte de büyümeye önemli katkıda bulunmuştur. Yılın ilk çeyreğinde yükseliş yönünde katkı sağladığı dikkat çeken sektör toptan ve perakende ticaret sektörü olmuştur. 2011 yılının ilk çeyreğinde inşaat sektöründeki toparlanmanın devam ettiği fakat bir önceki yıl geneline göre bir miktar yavaşladığı görülmektedir. Sanayi sektörü güçlü büyümesini son çeyrekte de korumuştur. Ulaştırma sektörü ise 2010 yılı birinci çeyrekteki büyümesini sürdürmektedir. Birinci çeyrekte tarım sektöründe yaşanan artışlar da yine dikkat çeken bir gelişmedir.

Şekil 3.3: Sektörel Büyüme Hızları



3.2- İSTİHDAM

3.2.1- İstihdam Yapısındaki Gelişmeler

Türkiye'nin, artış hızı azalmakla birlikte artan nüfusunun etkisiyle çalışma çağındaki nüfusu 2009 yılında 51,6 milyon iken 855 bin kişilik artışla 2010 yılında 52,5 milyona ulaşmıştır. Bu nüfusun öğrenci, ev hanımı, emekli vb olması nedeniyle çalışmak istemeyen bölümü dışında kalan nüfusu da artmış ve 2009 yılında 24,7 milyon olan işgücü sayısı 2010 yılında 25,6 milyona ulaşmıştır. 2009 yılında 1 milyon 317 bin kişiye istihdam yaratılmasıyla, istihdam 2010 yılında 22,6 milyon rakamına ulaşmıştır. Bu istihdamın büyük oranda hizmetler sektöründe istihdam edildiği görülürken, sırayla tarım ve sanayi sektörleri istihdamın diğer alanlarını oluşturmaktadır.

Türkiye, OECD ülkelerindeki ortalama % 70 olan işgücüne katılım oranı ile kıyaslandığında düşük bir işgücüne katılım oranına sahiptir. Bununla birlikte, incelenen dönemde işgücüne katılım oranının artış eğiliminde olduğu ve 2009 yılında % 47,9'a, 2010 yılında % 48,8'e ulaştığı görülmektedir.

İşsizlik oranları takip edildiğinde oranın yüksekliği ve 2009 yılında ulaştığı % 14 düzeyi, Türkiye ekonomisinin yüksek büyüme oranları kaydetmiş olmasına rağmen istihdam yönüyle sorunlu bir ekonomi olduğunu göstermiştir. 2010 yılında gerileyen işsizlik oranı % 11,9 olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılında tarım dışı işsizlik oranı % 14,8, genç işsizlik oranı % 21,7 olmuştur. 2009 yılında tarım sektöründe istihdam edilenlerin oranı 2009 yılında % 24,6'dan

2010 yılında % 25,2'ye; sanayi sektöründe istihdam edilenlerin oranı da aynı yıllarda % 25,3'den % 26,2 ye artmıştır. Bununla birlikte hizmetler sektöründe istihdam edilenlerin oranı 2009 yılında % 50,1 iken 2010 yılında % 48,6'ya gerilemiştir. Hizmetler sektörü istihdamındaki gerileme ve tarım sektöründeki artış eğilimi, bu döneme kadar gözlenen genel eğilimlerle örtüşmeyen bir gelişme olarak görülmektedirler.

Tablo 3.3: Türkiye İşgücü Piyasasındaki Gelişmeler (15 + Yaş, Bin Kişi)

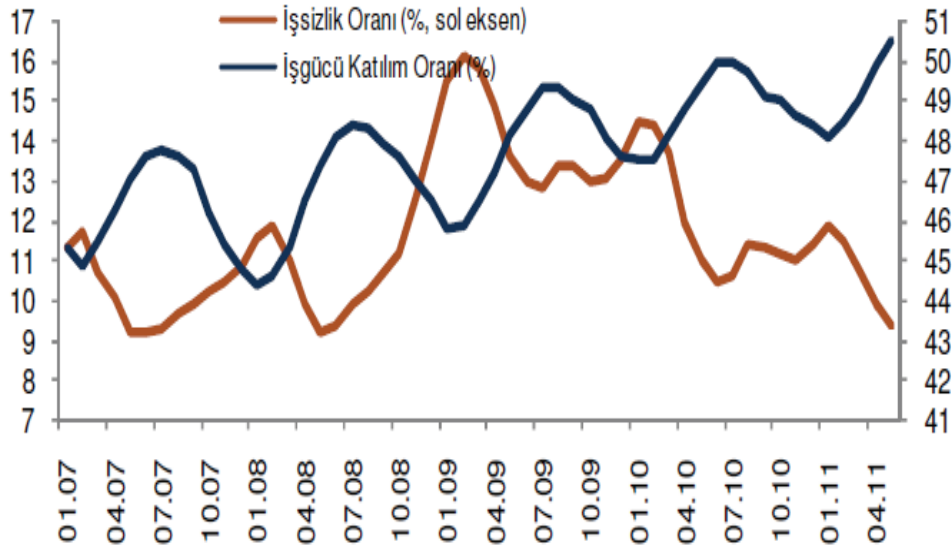
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Çalışma Çağındaki Nüfus	48.359	49.174	49.994	50.772	51.686	52.541
İşgücü	22.455	22.751	23.114	23.805	24.748	25.641
İstihdam	20.067	20.423	20.738	21.194	21.277	22.594
Tarım	5.154	4.907	4.867	5.016	5.254	5.693
Sanayi (İnşaat dâhil)	5.285	5.465	5.545	5.682	5.379	5.919
Hizmetler	10.735	11.247	11.557	11.737	11.893	10.980
İşsiz	2.338	2.328	2.376	2.611	3.471	3.046
İşgücüne Katılma Oranı (%)	46,4	46,3	46,2	46,9	47,9	48,8
İstihdam Oranı (%)	41,5	41,5	41,5	41,7	41,2	43
İşsizlik Oranı (%)	10,6	10,2	10,3	11	14	11,9
Tarım Dışı İşsizlik Oranı (%)	13,5	12,7	12,6	13,6	17,4	14,8
Genç Nüfusta İşsizlik (%)	19,9	19,1	20	20,5	25,3	21,7

Kaynak: DPT 2011 Yılı Ekonomik Programı.

2009 ve 2010 yılları işgücü piyasasına aylık verilerle bakıldığında çarpıcı bulgular ortaya çıkmaktadır. Küresel krizin etkisiyle, 2009 yılında Türkiye ekonomisinde tarihi işsizlik seviyelerine ulaşılmıştır. 2009 yılı şubat ayı işsizlik oranı % 16,1 olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılı bir önceki yıl tecrübe edilen ürkütücü seviyelerin geride bırakıldığı ve görece iyileşmenin yaşandığı bir yıl olmuştur. Eylül 2010 itibarıyla işsizlik oranı % 11,3 olarak gerçekleşirken, tarım dışı işsizlik oranı da % 14,3 seviyesinde gerçekleşmiştir. Ancak Türkiye 2011 yılı için açıklanan istihdam verilerine göre işsizlik oranı açısından kriz öncesi dönemde olduğu gibi tek haneli işsizlik seviyesine geri dönmüştür.

TÜİK tarafından açıklanan verilere göre Mayıs 2011'de işsizlik oranı bir önceki yılın aynı ayına kıyasla 1,6 puan gerileyerek %9,4 seviyesinde gerçekleşmiştir. Böylece işsizlik oranı Haziran 2008'deki seviyesine gerilemiştir. İşgücüne katılım oranındaki genel artış eğilimi 2011 yılında da sürmektedir.

Şekil 3.4: İşgücüne Katılım Oranı ve İşsizlik Oranı



3.3- ÖDEMELER DENGESİ

3.3.1- Cari İşlemler Dengesi

Türkiye ekonomisi 2005 yılında 73,5 milyar dolar düzeyinde gerçekleştirdiği ihracatını, 2010 yılında 114 milyar dolar düzeyine arttırmayı başarmıştır. Aynı dönemde ithalatı 116,8 milyar dolardan 185 milyar dolara artmıştır. Bu dönemde dış ticaret açığı artarak, 71,6 milyar dolar düzeyine gelmiştir. Cari işlemler dengesindeki açık ise 48,5 milyar dolar ile tarihi seviyeye ulaşmıştır. Cari işlemler dengesindeki bu tarihi açık büyük ölçüde dış ticaret dengesindeki açıktan kaynaklanmaktadır.

Tablo 3.4: Dış Ticaret (Milyar \$)

Dış Ticaret Milyar \$	2005	2006	2007	2008	2009	2010
İhracat (FOB)	73,5	85,5	107,3	132,0	102,1	114,0
İthalat (CIF)	116,8	139,6	170,1	202,0	140,9	185,5
Dış Ticaret Açığı	-43,3	-54,0	-62,8	-69,9	-38,8	-71,6
Cari İşlemler Dengesi	-22,3	-32,2	-38,4	-42,0	-14,0	-48,5

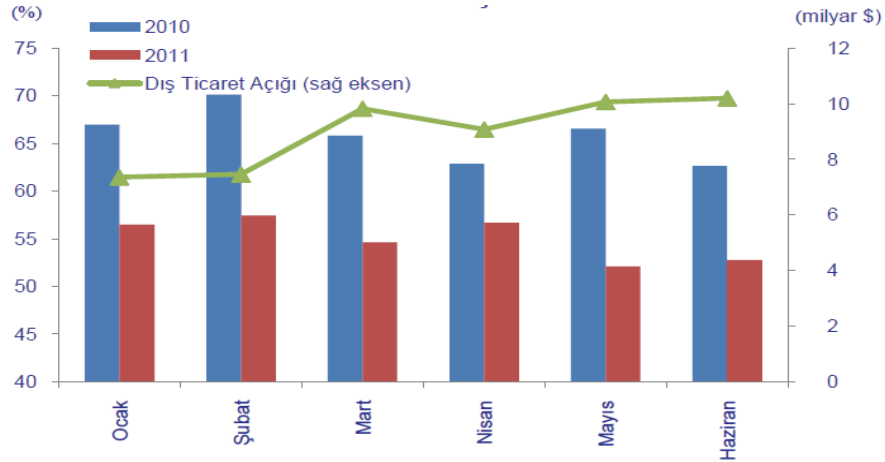
Kaynak: TÜİK

2010 yılında Türkiye ekonomisinin ihracatı % 11,6 oranında, ithalatı ise % 31,7 oranında artmıştır. IMF 2010 yılında dünya üretiminin %5 oranında büyüyeceğini, bu büyümenin gelişmiş ülkeler ihracatını %11,4 oranında, yükselen ve gelişen ekonomiler ihracatını % 12,8

oranında arttıracağını tahmin etmiştir. IMF aynı yıl gelişmiş ülkelerde ithalatın % 11,1 oranında, yükselen ve gelişen ülkelerde ise % 13,8 oranında artacağını tahmin etmiştir. 2010 yılında Türkiye ekonomisi ihracatını %11,6 oranında arttırarak, IMF'nin gelişmiş ülkeler tahminini gerçekleştirmiştir. Bununla birlikte Türkiye ekonomisinin ithalat rakamlarındaki artış oranı tüm tahminlerin çok üzerinde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Türkiye'nin 2010 yılı dış ticaret açığı büyük boyutlara ulaşmıştır. Dış ticaret açığı 2011 yılında da artış eğilimini korumaktadır.

2011 yılı mayıs ayında cari işlemler dengesi beklentiler paralelinde gerçekleşerek 7,8 milyar dolar düzeyinde açık vermiştir. Yılın ilk 5 ayında cari işlemler açığı %121 artarak 37,3 milyar dolara ulaşmıştır. Bu gelişmede dış ticaret açığının hızlı bir şekilde genişlemesi etkili olmuştur. Öte yandan, 12 aylık kümülatif cari açık da Mayıs 2011 itibarıyla 68 milyar doları aşarak yeni rekor seviyeye yükselmiştir. Bu dönemde ihracatın ithalatı karşılama oranı %62,6'dan %52,8'e gerilemiştir.

Şekil 3.5. İthalatın İhracatı Karşılama Oranı



Kaynak: TÜİK

Yılın son çeyreğinde cari açığın yıllık artış hızında bir yavaşlama beklenmesine rağmen 2011 yılsonunda cari açığın GSYİH'ya oranının %8-9 civarında gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. Bu durum 2011 yılının ikinci yarısında ekonomi politikasının odağında cari açık sorununun olacağına işaret etmektedir. Nitekim hükümet yetkilileri, yeni açıklanacak olan Orta Vadeli Program'da izlenecek ekonomi politikalarının yapısal reformlara odaklanacağını ifade etmiş, orta ve uzun vadede bu politikaların sonuçlarının gözlemleneceğini belirtmiştir. Öte yandan, Euro Alanı ülkelerinde yaşanan sorunların devam etmesi ve küresel ekonomik

büyümeye ilişkin risklerin artması, ihracat artışı konusunda endişeleri artırmaktadır. Bu çerçevede, cari açığın risk unsuru olmaya devam edeceği düşünülmektedir.

3.2.2- Dış Ticaretin Yapısı

Türkiye’de dış ticaretin yapısını ve bu yapıdaki gelişmeleri ekonomik faaliyet alanlarına göre ve mal gruplarına göre ele almak ve incelemek üzere aşağıdaki çizelge oluşturulmuştur.

Tablo 3.5: Ekonomik Faaliyet Alanlarına ve Mal Gruplarına Göre Dış Ticaret (Ocak-Aralık)

Ekonomik Faaliyetlere Göre Dış Ticaret				Geniş Mal Gruplarına Göre Dış Ticaret			
	2009 Pay(%)	2010 Pay(%)	2009-2010 Değişim(%)		2009 Pay(%)	2010 Pay(%)	2009-2010 Değişim(%)
İHRACAT	100	100	11,6	İHRACAT	100	100	11,6
Tarım	4,5	4,4	13,6	Sermaye Malları	10,9	10,3	5,9
Balıkçılık	0,2	0,1	-17,4	Ara Malları	48,7	49,5	13,5
Madencilik	1,6	2,3	59	Tüketim Malları	39,9	39,8	11,4
İmalat	93,4	92,6	10,6	Diğer	0,5	0,4	-26,4
Diğer	0,5	0,6	34,8				
İTHALAT	100	100	31,7	İTHALAT	100	100	31,7
Tarım	3,3	3,5	40,6	Sermaye Malları	15,2	15,5	34,3
Balıkçılık	0	0	6,7	Ara Malları	70,6	70,8	32,1
Madencilik	14,6	14	25,7	Tüketim Malları	13,7	13,3	28,2
İmalat	78,8	78,3	30,9	Diğer	0,5	0,3	-18,1
Diğer	3,3	4,2	66,8				

Kaynak: TÜİK.

Ekonomik faaliyet alanlarına göre dış ticaretin yapısı incelendiğinde, dış ticaretin imalat sektöründe yoğunlaştığı görülmektedir. 2009 yılında toplam ihracatın % 93,4’ü imalat sektörü tarafından gerçekleştirilirken, 2010 yılında ihracatın % 10,6 oranında artmasına karşın, imalat sektörünün toplam ihracat içindeki payı % 92,6’ya gerilemiştir. Madencilik ve taş ocakçılığı sektöründe % 59 gibi yüksek oranlı bir ihracat artışı gerçekleşirken, ihracattaki % 1,6 olan payı % 2,3’e artmıştır. Tarım sektörü ihracatının % 13,6 oranında arttığı bu dönemde, ihracattaki payı % 4,5’den 4,4’e gerilemiştir. Tarım ve Ormancılık sektörü ithalatı % 40,6 oranında artarken, toplam ithalat içindeki payı % 3,3’den % 3,5’e çıkmıştır. Aynı dönemde imalat sektöründeki ithalat % 30,9 oranında artış gösterirken, % 78,8 olan ithalattaki payı % 78,3’e gerilemiştir. Madencilik sektörü ithalatı % 25,7 oranında artmış ve ithalattaki yeri % 14,6’dan % 14’e gerilemiştir.

Dış ticaretin geniş mal gruplarına göre gelişimi izlendiğinde dış ticaretin ara mallarında (hammaddeler) yoğunlaştığı görülmektedir. 2009-2010 yılları arasında ara malları ihracatı % 13,5 oranında artarken, toplam ihracat içindeki yeri % 48,7'den % 49,5'e yükselmiştir. Sermaye (yatırım) malları ve tüketim malları ihracatı artmakla beraber, toplam ihracat içindeki payları azalmıştır. İthalat rakamlarındaki en büyük artış sermaye mallarında gerçekleşmiştir. Sermaye malları ithalatı % 34,3 oranında artarken toplam ithalat içindeki yeri % 15,2'den 15,5'e artmıştır. Tüketim malları ithalatı % 28,2 oranında artmış olmasına rağmen, toplam ithalattaki payı % 13,7'den % 13,3'e gerilemiştir.

3.2.3- Cari İşlemlerin Finansmanı ve Ödemeler Dengesi

Ödemeler bilançosunun cari işlemler hesabındaki açığı dengeleyici döviz hareketleri sermaye ve finans hesabındaki gelişmelerle izlenmektedir. Aşağıdaki çizelge incelendiğinde 2010 yılında 7,3 milyar dolarlık net doğrudan yatırım girişinin gerçekleştiği ve bunun 2009 yılına göre % 6,4 oranında bir artışa karşılık geldiği görülmektedir. Portföy yatırımları kaleminde bir önceki yıla kıyasla gerçekleşen büyük artış ile ülkeye 16,1 milyar dolarlık net sermaye girişi olmuştur. Ticari ve nakit krediler ve mevduatlardan oluşan diğer yatırımlar kaleminde 35,5 milyar dolarlık net giriş gerçekleşmiştir.

Ödemeler bilançosunun cari işlemler hesabında 2010 yılında gerçekleşen dev açığın finansmanı büyük ölçüde portföy yatırımları ve diğer yatırımlar yoluyla ülkeye giren sıcak para ile karşılanmıştır. Bunun yanında 4,5 milyar dolarlık döviz girişi net hata ve noksan hesabında kayıt altına alınmıştır. Resmi rezervler ve IMF kredilerinden oluşan rezerv varlıklarda 14,9 milyar dolarlık bir hareket gerçekleşmiştir.

Tablo 3.6: Cari İşlemlerin Finansmanı (Milyon Dolar)

	2009	2010	Değ. %	Ocak-Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2011	Değ. %
FİNANS HESABI	9.758	58.957	504,191	16.008	28.849	80,2
Doğrudan Yatırım	6.858	7.294	6,357	1.712	4.409	157,5
Yurtdışında Doğrudan Yatırım	-1.553	-1.777				
Yurtiçinde Doğrudan Yatırım	8,411	9.071				
Portföy Yatırımları	227	16.126	7.003,964	7.518	14.836	97,3
Portföy Hesabı Varlıklar	-2.711	-3.491				
Portföy Hesabı Yükümlülükler	2,938	19.617				
Diğer Yatırımlar	2.673	35.537	1.299,479	13.647	17.773	30,2
Diğer Yatırımlar- Varlıklar	10.985	8.983			11.162	
Diğer Yatırımlar Yükümlülükler	-8.312	26.554			6.611	
NET HATA VE NOKSAN	5.066	4.575	-9,692	836	8.425	907,8
REZERV VARLIKLAR	-791	-14.968	1.792,288	-6.869	-8.169	18,9
Resmi Rezervler	-111	-12.809				
Uluslar arası Para Fonu Kredileri	-680	-2159				

Kaynak: TCMB

2011 yılı mayıs ayında doğrudan yatırımların cari açığın finansmanına katkısı % 157,5 oranında artarak, toplam 4,4 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Portföy yatırımlarında ise 7,5 milyon dolardan 14,8 milyon dolara, % 97,3 oranında bir artış gerçekleşmiştir. 2011 yılında da cari açığın finansmanında portföy yatırımlarının finansman etkisi sürmektedir. 2010 yılı Ocak-Mayıs dönemine göre % 907,8 oranında artış gösteren ve 8,4 milyar dolar kaynağı tanımlanamamış döviz girişi olduğu görülen net hata ve noksan hesabı dikkat çekmektedir.

3.3- KAMU MALİYESİ

Maliye Bakanlığı tarafından açıklanan verileri göre, merkezi yönetim bütçesi 2009 yılında 52,7 milyar TL açık vermiştir. 2010 yılında bütçe açığı 39,6 milyar TL'ye gerilemiştir. Merkezi yönetim bütçe açığındaki bu daralma büyük ölçüde vergi gelirlerindeki artıştan kaynaklanmıştır. Vergi gelirlerindeki en büyük artış, uluslararası ticaret ve muamelelerden alınan vergilerdeki artıştan kaynaklanmıştır. 2010 yılında vergi gelirleri % 22,1 oranında

artmıştır. Faiz dışı harcamalardaki % 14,1 oranındaki artışın yanında, faiz harcamalarının % 9,2 oranında azalması da bütçe açığındaki iyileşmede etkili olmuştur.

Tablo 3.7. Merkezi Yönetim Bütçe Gerçekleşmeleri (Milyon TL)

	2009	2010	Değişim %	Ocak-Haziran 2010	Ocak-Haziran 2011	Değişim %
HARCAMALAR	268.219	293.628	9,5	136.494	143.215	4,9
Faiz Harcamaları	53.201	48.296	-9,2	27.559	22.435	-18,6
Faiz Dışı Harcamalar	215.018	245.331	14,1	108.935	120.781	10,9
GELİRLER	215.458	254.028	17,9	121.065	146.071	20,7
Vergi Gelirleri	172.440	210.532	22,1	98.622	122.729	24,4
Diğer Gelirler	43.017	43.496	0,2	22.443	23.342	4,0
BÜTÇE DENGESİ	-52.760	-39.599	24,9	-15.429	2.856	
FAİZ DIŞI DENGİ	440	8.696	1876,4	12.129	25.291	108,5

Kaynak: T.C. Maliye Bakanlığı Muhasebat Genel Müdürlüğü

Maliye Bakanlığı tarafından açıklanan verilere göre, 2011 yılının ilk 6 ayı itibarıyla merkezi yönetim bütçesi fazla vermiştir. Merkezi yönetim bütçe fazlası 2,9 milyar TL düzeyindedir. Ayrıca, bu dönemde faiz dışı fazla da yükselişini sürdürerek 2011 yılı 6 aylık birikimini yaklaşık 2 katına çıkarmıştır.

Güçlü iç talebe bağlı olarak ticaret ve muamelelerden alınan vergiler ve özel tüketim vergisi gelirlerindeki artış eğilimi 2011 yılı ocak-haziran döneminde de devam etmiştir. 2011 yılı vergi gelirleri önceki döneme göre % 24,4 oranında artmıştır. Ocak-Haziran döneminde önceki yılın aynı dönemine göre %19 gerileyen faiz harcamaları bu dönemde de bütçedeki iyileşmeye katkıda bulunmuştur. Güçlü ekonomik büyümenin desteğiyle vergi gelirlerinde kaydedilen artışlar yılın ilk yarısındaki olumlu bütçe performansında etkili olurken kamu alacaklarının yeniden yapılandırılması kapsamında elde edilecek gelirlerin de yılın ikinci yarısında bütçe performansını olumlu etkilemesi beklenmektedir.

3.4- BANKACILIK SEKTÖRÜ

Bankacılık sektöründeki gelişmeler toplam mevduat göstergeleri ve toplam kredi stoku göstergeleri yardımıyla izlenebilir. Mevduat ve kredi stokundaki gelişmeler ekonomik faaliyetlerin gelişimi konusunda önemli göstergeler olarak değerlendirilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası verilerine göre 2010 yılında bankalardaki TL mevduat ve kredi

stokları artış eğilimini sürdürmüştür. Bankalardaki TL mevduat 2009 yılında 307,6 milyar TL'den 2010 yılında 384,1 milyar TL'ye, % 24,9 oranında artmıştır. Aynı dönemde tüm banka kredileri 2009 yılında 305,5 milyar TL'den 2010 yılında 435,8 milyar TL'ye % 42,7 oranında artmıştır. Bankacılık sektörünün 2010 yılında kredi stoklarını toplam mevduat artışının çok üzerinde arttırması, toplam harcamaların artışını teşvik etmiştir.

Tablo 3.8: Mevduatlar ve Yurtiçi Kredilerdeki Gelişmeler (2009-2010) Bin TL

MEVDUATLAR	31.12.2009	31.12.2010	Değişim %
Bankalardaki TL Mevduatlar (A+B)	307.591.359	384.132.360	24,9
A-Yurtiçi Yerli Toplam TL Mevduat	305.200.507	380.516.588	24,7
B-Yurtdışı Yerli Toplam TL Mevduat	2.390.852	3.615.772	51,2
Bankalardaki YP Mevduat (A+B)	147.440.058	151.937.739	3,1
A-Yurtiçi Yerli Topl. YP Mevduat	139.333.516	144.790.005	3,9
B-Yurtdışı Yerli Topl. YP Mevduat	8.106.543	76.583.296	844,7
Toplam Mevduat (TL+YP)	455.031.417	536.070.099	17,8
Bankalararası Mevduat	8.936.068	17.634.895	97,3
Toplam Mevduat	463.967.485	553.704.994	19,3
KREDİLER			
Kredi Stoku	305.478.312	435.765.118	42,7
Mevduat Bankaları (Para Birimine Göre)	292.644.243	420.642.948	43,7
Türk Lirası	252.322.944	336.845.959	33,5
Yabancı Para	40.321.299	83.796.989	107,8
Mevduat Bankaları (Bankalara Göre)	292.644.243	420.642.948	43,7
Kamu Mevduat Bankaları	89.805.736	131.215	46,1
Özel Mevduat Bankaları	144.742.499	215.486.964	48,9
Yabancı Mevduat Bankaları	58.096.008	73.940.343	27,3

Kaynak: TCMB

Bankalardaki mevduatın 2009-2010 dönemindeki gelişimi incelendiğinde, vadesiz mevduatın vadeli mevduattan daha yüksek bir artış hızı kaydettiği görülmektedir. Bankalardaki vadesiz mevduat artışı % 30,7 iken vadeli mevduat artışı % 23,6 olarak gerçekleşmiştir. Bankalardaki yabancı para mevduatta % 3,1 gibi küçük bir artış gerçekleşmiştir.

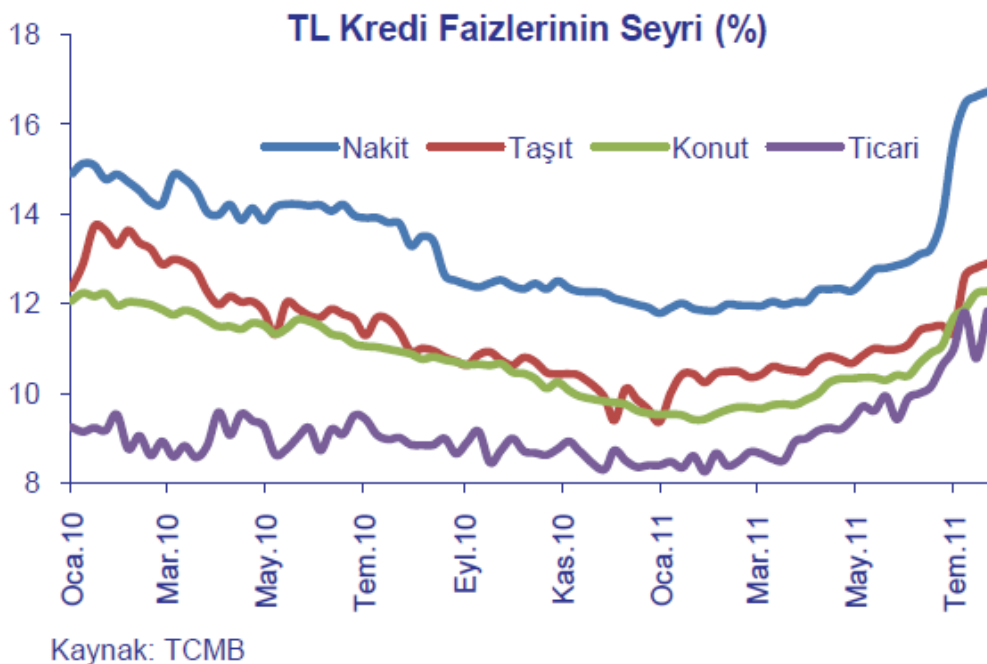
Bankalardaki kredi hareketleri incelendiğinde, 2010 yılında mevduat bankalarının bir önceki yıla göre yabancı para kredilerini % 107,8 oranında arttırdıkları görülmektedir. Türk Lira kredi artışı % 33,5 düzeyindedir. Kamu ve Özel Mevduat bankalarının kredi açma konusunda daha istekli oldukları, yabancı mevduat bankalarının ise bu konuda daha temkinli hareket

ettikleri görülmektedir. Kamu ve özel mevduat bankaları 2010 yılında açtıkları kredileri sırasıyla % 46,1 ve % 48,9 oranında, yabancı bankalar ise % 27,3 oranında arttırmışlardır.

BDDK'nın haftalık bülten verilerine göre, toplam mevduat hacmindeki sınırlı artış eğilimi 2011 yılında da devam etmektedir. 22 Temmuz 2011 itibarıyla toplam mevduat hacmi yılsonuna göre %7,2 artarak 691 milyar TL'ye yükselmiştir. Bu dönemde, TL mevduat ve YP mevduatın USD karşılığındaki artışlar sırasıyla %4,3 ve %5,0 düzeyinde gerçekleşmiştir. YP mevduatın TL karşılığı ise döviz kurlarındaki hızlı artışın etkisiyle yılsonuna göre %13,7 yükselmiştir.

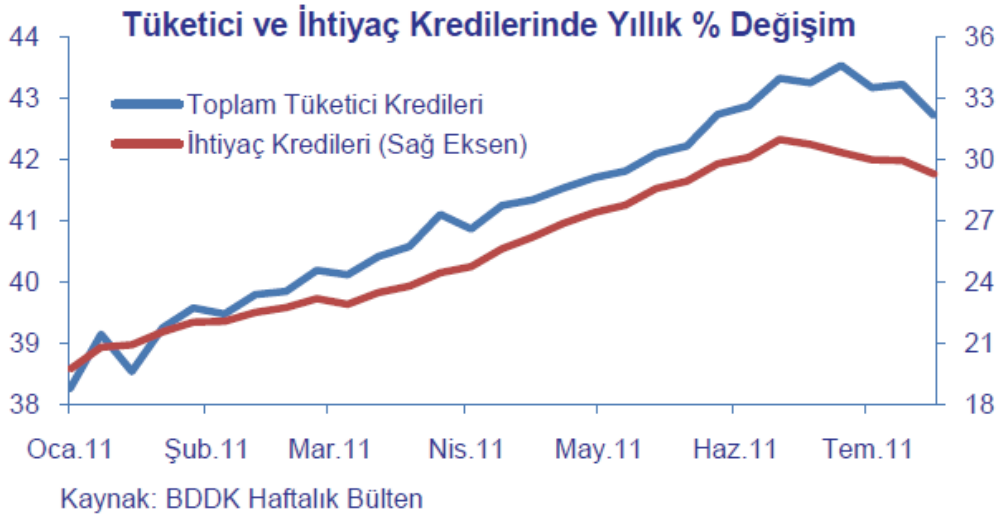
22 Temmuz 2011 itibarıyla toplam kredi hacmi 2010 yılsonuna göre %18 artarak 632 milyara ulaşmıştır. Bu dönemde, YP kredilerin USD karşılığı %15,4 artarak 110 milyar dolara, YP krediler %15,5 artarak 450 milyar TL'ye yükselmiştir. Son bir aylık dönemde ise toplam kredi hacmi %2 artmıştır. Bu gelişmede kurlardaki hızlı yükselişin etkisiyle YP kredilerin TL karşılığındaki aylık artışın %3,8'e ulaşması etkili olmuştur. Kredi hacmindeki yıllık değişim ise %37 ile 2011 yılının en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Türkiye ekonomisine ilişkin öncü göstergelerin ekonomik aktivitede bir miktar ivme kaybına işaret etmesinin yanı sıra TL kredi faizlerindeki artışlara ve TCMB ile BDDK'nın aldığı önlemlere bağlı olarak önümüzdeki haftalarda kredi hacmindeki yavaşlamanın belirginleşmesi beklenmektedir.

Şekil 3.6: Kredi Faiz Oranlarında Gelişmeler (2010-2011)



Temmuz 2011 itibarıyla, tüketici kredilerindeki artışın sürdüğü görülmektedir. 2010 yılsonuna göre toplam tüketici kredileri %22,2 yükselmiştir. Alt kalemlere bakıldığında, aynı dönemde konut kredilerinde %17,7, ihtiyaç kredilerinde %29,8, diğer tüketici kredilerinde %19,7 ve taşıt kredilerinde %17,1 düzeyinde artış kaydedilmiştir. Öte yandan, toplam tüketici kredileri ve ihtiyaç kredilerindeki yıllık değişimler incelendiğinde artış hızındaki yavaşlama dikkat çekmektedir.

Şekil 3.7: Tüketici ve İhtiyaç Kredilerinin Gelişimi (2011)



3.4- DEĞERLENDİRME

Türkiye ekonomisi 2001 krizi sonrası hayata geçirilen yapısal reformlar sayesinde tarihinde görülmemiş bir kesintisiz büyüme dönemine girmiştir. Türkiye ekonomisi 2002-2007 döneminde yıllık ortalama % 7 civarında büyümüştür.

Yapısal reformlar sayesinde, uzunca süredir başarısız olan kamu maliyesinin konsolidasyonuna olanak sağlanmış ve kamu maliyesi dengeleri büyük ölçüde sürdürülebilir ölçütlere yaklaşmıştır.

Kriz sonrasında finansal sektörün yeniden yapılandırılmasına yönelik uygulamalar, başarılı reform sürecinin en kilit unsurudur. Para politikası alanında, bağımsız merkez bankacılığının kurumsallaştırılması ve rekabetçi piyasa ekonomisi ile tutarlı "dalgalı kur politikası" tercihi, Merkez Bankasının kendisinden beklenen performansı sergilemesine olanak vermiştir.

Başarılı kamu maliyesi ve para politikası bileşimi 40 yıllık yüksek enflasyon sürecini bertaraf ederek, Türkiye'de tek haneli enflasyonların tecrübe edilebilmesini sağlamıştır. Bu gelişme bizatihi, iş ve yatırım yapma ortamını olumlu etkileyen bir unsur olarak görülmelidir.

2008 yılı itibariyle, kamu maliyesinde gözlenen bazı sapmalar, dünya ekonomisinde gözlenen yavaşlama ve Türkiye ödemeler dengesinin önemli ve sağlam finansman araçlarından biri olan "doğrudan yabancı sermaye" girişlerindeki azalma, gerek büyüme, gerekse enflasyonda performans düşüklüklerine neden olmuştur.

Ekonominin uzun dönemli büyüme performansına rağmen düşürülemeyen işsizlik oranı, uygulanan programın başarısı açısından önemli bir tartışma alanı olarak önemini korumaktadır. Keza aynı dönem, zaten sınırlı olan özel sektör tasarruflarının süratle düştüğü, hem şirketler kesiminin hem de hane halklarının yüksek oranda borçlandığı bir yeni dönem olarak da işaret edilmelidir.

2008 son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılında derinleşen küresel iktisadi kriz karşısında krizin boyutu ile ilgili tartışmalara biraz geç girilmiş olmasına rağmen gerek para ve maliye politikalarının optimal karışımı gerekse iş dünyasının zamanlı ve rasyonel politika tercihleri 2010 yılında hızlı bir toparlanmayı sağlayabilmiştir.

Cari açığın yüksek seviyesi nedeniyle Türkiye ekonomisi uluslararası piyasalardaki dalgalanmalara karşı duyarlı bir konumda bulunmaktadır. Euro Alanı'nda borç sorununa ilişkin gelişmeler ve ABD'nin borç stoku üst limitinin yarattığı belirsizlikler piyasalardaki risk algılamasının bozulmasında etkili olmuş ve bu durum Türkiye'yi de olumsuz etkilemiştir. Ayrıca, bazı uluslararası kuruluşların Türkiye ekonomisinin özellikle cari açık sorununa ilişkin olumsuz değerlendirmelerde bulunmaları yurtiçi piyasalarda dalgalanmalara ve TL'nin değer kaybetmesine neden olmuştur.

Büyük ölçüde gelişmiş-sanayileşmiş ülke gruplarındaki finansal zafiyete bağlı olarak başlayan küresel kriz henüz atlatılabilmiş değildir. Özellikle Avro bölgesinde finansal zayıflıklar devam etmektedir. Avro ve Kuzey Amerika bölgesinde gözlenen toparlanmaya rağmen bu bölgelerde potansiyel büyüme oranlarına 2 yıl gibi bir sürede ulaşılması beklenmektedir. Kuzey Afrika ve Ortadoğu bölgesindeki siyasi çalkantılar, enerji fiyatlarındaki yükselme ve son olarak Japonya'da ortaya çıkan felaket dünya ekonomisindeki toparlanma sürecini biraz

daha belirsiz hale sokmakla birlikte, toparlanma sürecinin önümüzdeki dönemlerde Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelişen piyasa ekonomilerinin öncülüğünde devam etmesi beklenmektedir.

4. ESKİŞEHİR EKONOMİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

Eskişehir, coğrafi konumu ile Anadolu'nun batıya uzanan yolu üzerinde gelişimini hızla sürdüren bir ildir. Demiryolu ve karayollarının kavşağında bulunması, tarım sektöründe artan üretimi, sanayi sektöründe gerçekleştirdiği dışa açık büyümesi, iki üniversitesi ve teknoparklarıyla, sanayi yatırımlarına altyapı sunan organize sanayi bölgesiyle ülke gelişmesine somut katkı sağlayan önemli bir merkez haline gelmiştir.

Eskişehir'in ekonomik ve sosyal yönleriyle ulaştığı gelişmişlik düzeyi ve rekabet gücü çeşitli araştırmaların bulguları tarafından ortaya konmuştur. Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1996 ve 2003 yıllarında yapılan İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması başlıklı çalışmalarda, ekonomik ve sosyal göstergeler üzerinden hesaplanan endeks değerlerine göre 81 il arasında 6. sırada yer almıştır. Eskişehir, Türkiye'de İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması başlıklı çalışmaya göre 2010 yılında da 81 il arasında 6. sıradaki yerini korumaktadır. Ekonomik ve Dış Politikalar Araştırma Merkezi EDAM'ın Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi başlıklı çalışmasında hesaplanan rekabetçilik endeksine göre yapılan sıralamada Eskişehir, Ankara, İstanbul, İzmir ve Kocaeli'nin ardından 5. sırada yer almıştır. Aynı amaçla Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından hazırlanan İllerarası Rekabetçilik Endeksi çalışmasının bulgularına göre de Eskişehir en rekabetçi 6. il olarak belirlenmiştir.

Eskişehir'in ekonomik ve sosyal altyapısı rekabetçi kentler sıralamasında üst sıralarda yer almasını sağlarken, rekabet gücünün yüksekliği de ilin gelişimine katkı sağlayan bir unsur olarak ekonomik gelişim döngüsünü tamamlamaktadır. Bunun en önemli göstergelerinden biri de Eskişehir'in önemli bir lojistik merkez olarak tanımlanmaya başlamasıdır. Ülkenin büyük karayolu ve demiryolu yatırım projelerinin güzergâhında bulunması nedeniyle toplam yatırımlardan önemli bir pay almaya başlayan Eskişehir lojistik merkez olma yolunda hızla ilerlemektedir. İlin rekabet gücünü arttıracak bu önemli gelişme ilde yapılacak yeni yatırımları da teşvik edecek bir unsur olarak görülmelidir.

Çalışmanın bu bölümünde, Eskişehir'in ekonomik görünümü ortaya konmaktadır. Bu amaçla, ilin demografik yapısı, işgücü piyasası, üretim yapısı, kamu yatırımlarının gelişimi, dış ticaret ve yabancı yatırımlarla ilişkisi gibi yönleri ana başlıklar halinde değerlendirilmeye çalışılmaktadır.

4.1 DEMOGRAFİK GÖSTERGELER

Nüfus, büyüklüğü ve dinamikleriyle birlikte ekonomik gelişme olgusunun merkezinde yer almaktadır. Bir ilin nüfusunun büyüklüğü ve artış hızı aktif nüfusunu oluştururken, aynı zamanda ekonominin toplam talep cephesini oluşturması nedeniyle ilin ekonomik gelişmesini sürükleyen önemli bir unsurdur. Bölgesel gelişme dinamikleri nüfus artış eğilimleri tarafından belirlendiği gibi, bölgesel gelişme politikalarının da nüfus eğilimleri doğrultusunda belirlenmekte olduğu açıktır.

Ülke kaynaklarının illere dağılımı il nüfusuna göre değişmektedir. Özellikle eğitim, sağlık, barınma ve ulaşım gibi toplum refahını belirleyen özel ve kamu yatırımlarının yönü ve büyüklüğü nüfus dinamiklerine göre belirlenmektedir. Nüfusun yetersiz olduğu bölgelerde piyasalarda durgunluk, yatırım ve hizmetlerdeki eksiklik sorunları yaşanırken, nüfusu hızla artan bölgelerde ise işsizlik, altyapı yetersizlikleri gecekondulaşma, asayiş ve çevre sorunları ön plana çıkmaktadır. Bu nedenlerle Eskişehir'in ekonomik gelişimine ait değerlendirmelerde bulunabilmek üzere nüfus büyüklüğü ve demografik yapısı ile ilgili dinamiklerini gözden geçirmek gerekmektedir.

Eskişehir ili nüfusu 2010 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) nüfus sayım sonuçlarına göre 764.584 kişidir. Bu nüfus ile Eskişehir illerin nüfuslarına göre yapılan sıralamada 26. sırada yer almaktadır.

Nüfus bilgilerine göre Eskişehir ili nüfus artış hızı 1940-1950 döneminde Türkiye nüfus artış hızının üzerinde iken 1950-1960 döneminde Türkiye nüfus artış hızına paralel bir eğilim göstermeye başlamıştır. Eskişehir ili nüfusu, kentleşme ve sanayileşme dinamiklerinin getirdiği demografik sonuçların etkisiyle 1960-2009 dönemi boyunca Türkiye nüfus artışından daha düşük bir hızda artmıştır. 2010 yılında nüfus artış hızı binde 21,3 olarak gerçekleşmiştir. Bu nüfus artış hızı ile Türkiye illeri arasında 27. sırada yer almış bulunmaktadır. 2010 yılı itibariyle Eskişehir ili nüfus artış hızının Türkiye nüfus artış hızının üzerinde gelişmeye başladığı gözlenmektedir.

Bir kilometre karelik alana düşen nüfusu tanımlayan nüfus yoğunluğu verileri Eskişehir ilinde kilometre kareye 55 kişiden oluşan bir yoğunluk tanımlamaktadır. Bu nüfus yoğunluğu ile Eskişehir Türkiye illeri arasında 44. sırada yer almaktadır.

Şehirli nüfus oranının yüksekliği ile dikkat çeken Eskişehir ili, 81 il arasında şehirli nüfusu en yüksek 5.il olarak görülmektedir. Net göç hızı göstergesi ilin nüfus artış eğilimini açıklamakta yardımcı olacak temel göstergelerden biridir. Göç edebilecek her bin kişi için net göç sayısı olarak tanımlanan net göç hızı göstergesine göre Eskişehir net göç alan bir il durumundadır. İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması TR41 içinde yer alan Bursa ve Bilecik ile kıyaslandığında Eskişehir ilinin 2010 yılında bölgenin en yüksek göç alma oranına sahip olduğu görülmektedir.

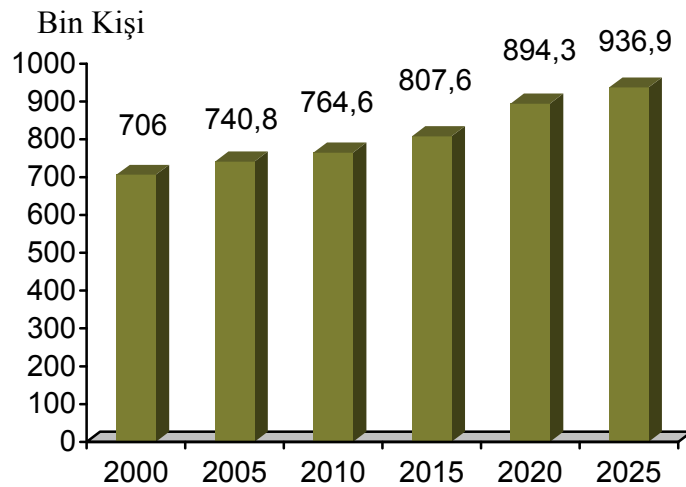
Tablo 4.1: Demografik Göstergeler (2010)

	Nüfus	Sıra	Artış Hızı (%)	Sıra	Şehir %	Sıra	Nüfus Yoğ.	Sıra	Net Göç Hızı	Sıra
Türkiye	73.722.988		15,9		76,3		96			
Eskişehir	764.584	27	21,3	27	89,2	5	55	44	6,4	8
Bursa	2.605.495	4	12,1	19	88,6	6	250	5	5,9	10
Bilecik	225.381	67	109,2	1	76,9	13	52	50	0,8	22

Kaynak: TÜİK

Nüfus dinamikleri ışığında Eskişehir ili nüfusunun gelecek 15 yıllık dönemde ulaşacağı büyüklükleri tahmin etmek, ilin ekonomik ve sosyal geleceğini öngörmek üzere projeksiyonlarda bulunulmuştur. Tahmin sürecinde trend analizi ve üssel düzeltme tekniklerinden ilgili seriye en uygun olanları seçilerek, E-VIEWS ve SPSS paket programları yardımıyla elde edilen tahmin eşitlikleri anlamlılık sınırları içinde kalmak koşuluyla gelecek yıllara uzatılmıştır.

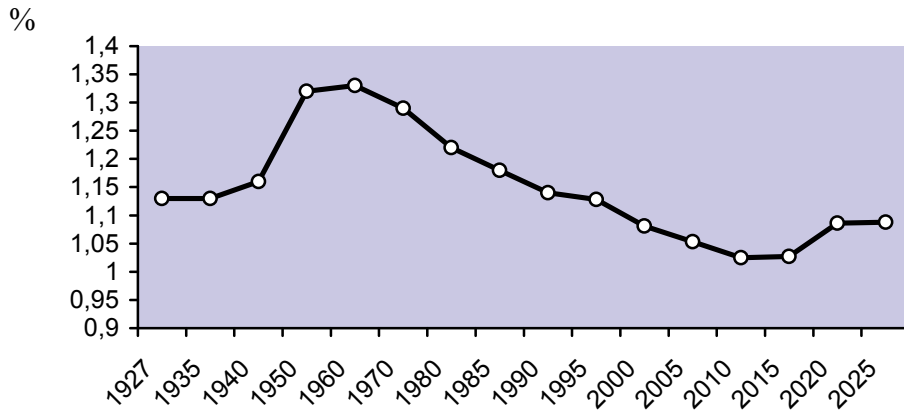
Şekil 4.1: Eskişehir İli Nüfus Projeksiyonları



Eskişehir ili için yapılan nüfus projeksiyonları nüfus artış hızındaki artış eğiliminin süreceğini göstermektedir. Eskişehir nüfusunun 2015 yılında 807,6 bin kişi, 2020 yılında 894,3 bin kişi, 2025 yılında 936,9 bin kişi olması beklenmektedir.

Eskişehir ili yaşanan nüfus dinamikleri doğrultusunda Türkiye nüfusu içinde 1960'lı yıllardan itibaren azalmakta olan nüfus payını 2010 yılından itibaren arttırma eğilimine girmiş bulunmaktadır. 1960 yılında Türkiye nüfusunun % 1,33'ü Eskişehir'de yaşarken, bu oran 2010 yılına kadar istikrarlı biçimde azalmış ve % 1,02'ye kadar gerilemiştir. 2010 yılına Türkiye nüfus artış hızının üzerinde bir artışla giren Eskişehir'in bu yıldan başlayarak iller genelindeki nüfus oranı da artış eğilimine girmiş bulunmaktadır. Nüfus oranındaki bu artış eğiliminin tahmin yıllarını kapsayan dönemde de sürmesi beklenmektedir.

Şekil 4.2: Yıllara Göre Türkiye Nüfusundaki Pay



4.2 İSTİHDAM GÖSTERGELERİ

Ülkemizde hızlı nüfus artışı ve nüfusun yapısal dönüşümü ile birlikte, büyük il merkezlerinde işgücü potansiyeli sürekli artarken, artan işgücünü karşılayabilecek istihdam olanakları yeterince yaratılamamaktadır. İşgücünün hızla artmasına karşılık, sanayi ve hizmetler sektörlerinin istihdam yaratma kapasitelerinin aynı oranda geliştirilememesi sonucu işsiz nüfus hızla artarken istihdam yapısında çarpık gelişmeler ortaya çıkmaktadır. İşgücündeki artışın iş piyasasının talep yönünün beklentilerini karşılama potansiyeli de ekonomik büyümenin belirleyici bir faktörünü oluşturmaktadır. Ekonomik büyüme, yatırımların artışı yanında sermaye ile üretime katılacak işgücünün de nicelik ve nitelik olarak yeterliliğine bağlı gelişmektedir.

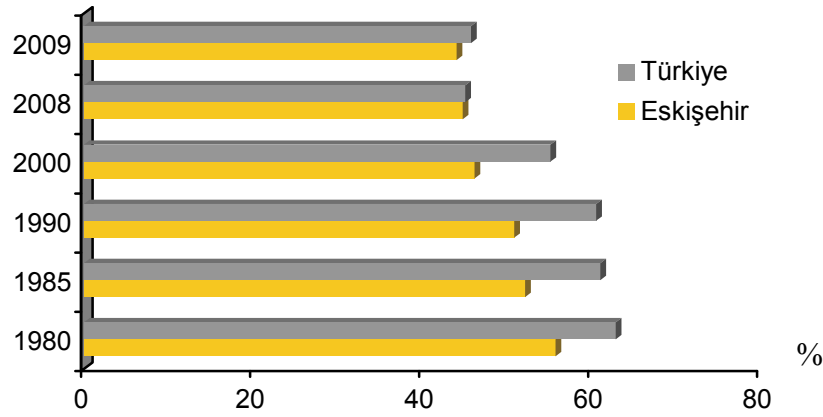
4.2.1. İşgücüne Katılma Oranı (İKO)

Nüfusun belirli bir anda çalışabilir durumda olan, çalışan ve çalışmak isteyen kısmını ifade eden işgücündeki artış, işgücü talep edenler tarafından karşılanamadığı sürece işsiz nüfusa dönüşmektedir. İşgücü sayısının çalışma yaşındaki nüfusa bölünmesi ile hesaplanan İşgücüne Katılma Oranları (İKO), o ilin potansiyel üretim gücünü tayin eden emek faktörünün durumunu ortaya koymaktadır.

Türkiye’de 1980-2010 dönemi TÜİK verilerine göre İKO dönem boyunca azalma eğilimi göstermiştir. 1980 yılında % 62,9 olarak açıklanan İKO, 2000 yılında % 55,2’ye 2009 yılında ise % 45,8’e gerilemiştir. Bu eğilim Eskişehir ili İKO rakamları tarafından da doğrulanmaktadır. Eskişehir’de 1980 yılında % 55,8 olan İKO, 2000 yılında % 46,2 olarak açıklanırken, 2009 yılında % 44,1’e gerilemiştir. Çalışma yaşındaki nüfus içinde yer alıp da ev kadınları, öğrenciler ve emekliler gibi işgücü piyasasına dâhil olmayan nüfusun oransal artışı İKO’ nun gerilemesine neden olmaktadır. İşsizlik oranının hesaplanmasına temel olan nüfusu tanımlıyor olması nedeniyle önem taşıyan bu oran, ildeki emek arzının bir göstergesi durumundadır. Eskişehir ili İKO değerleri şekilde görüldüğü üzere Türkiye oranlarının gerisinde gelişmektedir.

Türkiye genelinde İKO, yaşamın getirdiği yeni gereksinmelerle tanışan ve ekonomik konjonktürün getirdiği olumsuzluklar nedeniyle gelir kaybına uğrayan nüfusun giderek daha büyük bir oranda çalışma yaşamına girme istekliliği göstermesiyle birlikte, genel trendin aksine 2008 ve 2009 yıllarında artış göstermiştir. Bununla birlikte aynı yıllarda Eskişehir ili İKO değerleri genel trendi izleyerek azalmayı sürdürmüştür. Türkiye için hesaplanan İKO değerleri 2008 yılında % 45 iken 2009 yılında % 45,8’e artmıştır. Aynı yıllarda Eskişehir için hesaplanan İKO değerleri % 44,8’den % 44,1’e gerilemiştir. Eskişehir’de yaşanan ekonomik krizin, kaybedilen geliri telafi etmek üzere piyasaya çıkan emek arzını etkileyerek işsizlik oranındaki artışa katkı yapmadığı anlaşılmaktadır.

Şekil 4.3: Türkiye ve Eskişehir’de İşgücüne Katılma Oranları

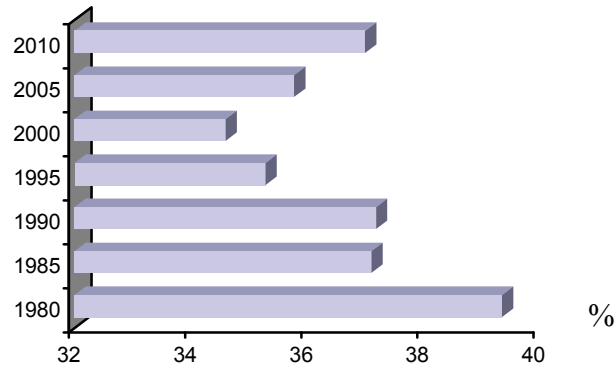


Kaynak: TÜİK İstatistik Yıllıkları.

4.2.2 Çalışan Nüfus

İşgücü tanımı altında toplanan tüm fertlerin çalışma olanağı bulunduğu söylenemez. Çalışan aile fertleri kendilerinin ve ailelerinin gereksinimlerini karşılayacak bir gelire sahip olabilirler. Çalışan fertlerin ilin nüfusu içindeki oranları ilin sağladığı istihdam olanakları ve ekonomik yapısı hakkında bilgi vermektedir. Genel olarak istihdamın sektörel dağılımı ve istihdam edilenlerin işteki durumlarına göre dağılımları istihdamın yapısını ortaya koyacak temel bilgi kaynakları olarak görülmektedirler.

Şekil 4.4: Çalışan Nüfusun İl Nüfusu İçindeki Payı



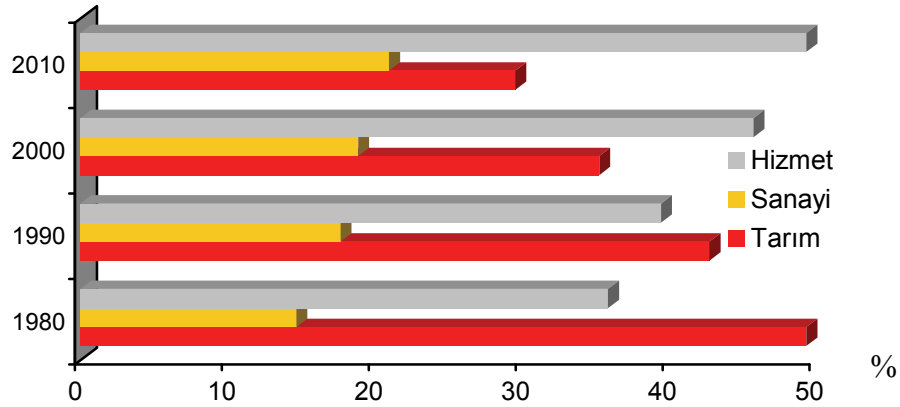
Eskişehir ilinde çalışan nüfusun il nüfusu içindeki oranları incelendiğinde 1980 yılından itibaren gözlenen azalma eğiliminin 2000 yılı sonrasında artmaya başladığı gözlenmektedir. TÜİK verilerine göre 1980 yılında il nüfusunun % 39,3’ü istihdam edilirken, bu oran 2000 yılında 34,6’ya gerilemiştir. 2000’li yıllara ait oranlar artış eğilimi gösterirken çalışan nüfus oranının yükselerek 37,0 düzeyine kadar artacağını göstermektedir.

4.2.3. İstihdamın Sektörel Dağılımı

Gelişmiş ekonomilerin kalkınma deneyimlerine göre, ekonomik kalkınma sürecinde istihdamın sektörel dağılımı yapısal bir dönüşüm geçirmektedir. Bu süreç tarım sektörünün istihdamdaki payının azalması ve diğer sektörlerin istihdamdaki payının artması yönünde gelişmektedir. Nitekim Türkiye ekonomisinde de tarım sektörünün toplam istihdam içindeki payı gerilemiş, hizmetler ve sanayi sektörlerinin toplam istihdam içindeki payı artma eğiliminde olmuştur.

Eskişehir’de toplam istihdam içinde tarım sektörü istihdamının oranı 1980 yılında % 49,4 iken 2010 yılında % 29,6’ya gerilemiştir. Sanayi sektörünün toplam istihdamdaki payı 1980 yılında % 11,6’dan, 2010 yılında % 21’e artmıştır. Eskişehir’de hizmetler sektörü istihdamının toplam istihdam içindeki payı dönem boyunca artışını sürdürmüş ve 1980 yılında istihdamın % 28,4’ü hizmetler sektöründe gerçekleşirken, bu oran 2010 yılında % 49,4’e kadar artmıştır.

Şekil 4.5: Eskişehir’de İstihdamın Sektörel Dağılımı



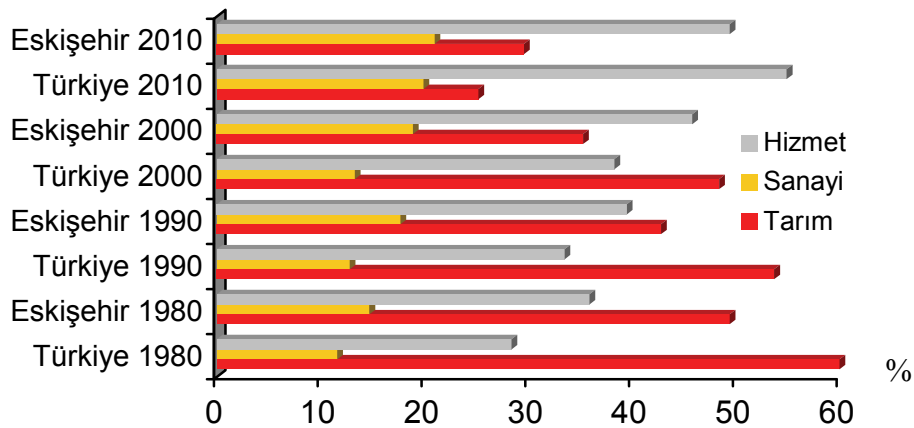
Eskişehir ve Türkiye ekonomilerinde sektörel istihdamın gelişme dinamikleri paralel bir gelişmeye işaret etmiş olsa da istihdamın sektörel dağılım oranları farklı gelişmiştir. Türkiye’nin tarım sektörü istihdam oranı 1980 yılında % 60 düzeyinden 2010 yılında % 25,2 seviyesine gerilerken; aynı dönemde sanayi sektörü istihdam oranı % 11,6’dan % 19,9’a, hizmetler sektörü istihdam oranı ise % 28,4’den % 54,9’a artmıştır.

1980-2000 döneminde Eskişehir'in tarım sektöründe istihdam oranı Türkiye ekonomisine ait istihdam oranının daima altında olmuştur. Benzer şekilde, hizmetler sektörü istihdam oranı da Türkiye ekonomisine ait hizmet sektörü istihdam oranının daima üzerinde olmuştur. Sanayi sektörü istihdam oranları ise 1980-2000 dönemi boyunca Eskişehir'in sanayi sektörü istihdam oranı Türkiye için açıklanan sanayi sektörü istihdam oranının üzerinde olmuştur.

2010 yılı verileri Eskişehir'de tarım sektörü istihdam oranının Türkiye genelinde tarım sektörü istihdam oranını aştığını göstermektedir. Benzer şekilde, hizmetler sektörü istihdam oranı Türkiye ekonomisine ait hizmet sektörü istihdam oranının önünde giderken, 2010 yılı verileri bu durumun değiştiğini ve Eskişehir hizmet sektörü istihdam oranının Türkiye için tanımlı oranın gerisinde kaldığını göstermektedir. Sanayi sektörü istihdam oranları ise 1980-2010 dönemi boyunca Eskişehir'in sanayi sektörü istihdam oranı Türkiye için açıklanan sanayi sektörü istihdam oranının üzerinde gerçekleşmektedir.

Bu eğilimler Türkiye'nin sektörel istihdam eğilimleriyle kıyaslandığında, Eskişehir'de hizmetler sektörü istihdam oranındaki artışın Türkiye için gözlenen artışın üzerinde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Aynı şekilde tarım sektörü istihdam oranındaki azalmanın da Türkiye tarım sektörü istihdam oranındaki azalmadan daha yavaş geliştiğini göstermektedir. Özetle Eskişehir, sanayi sektörü yanında tarım sektörü istihdamının da önem kazandığı bir sürece girmiş görünmektedir.

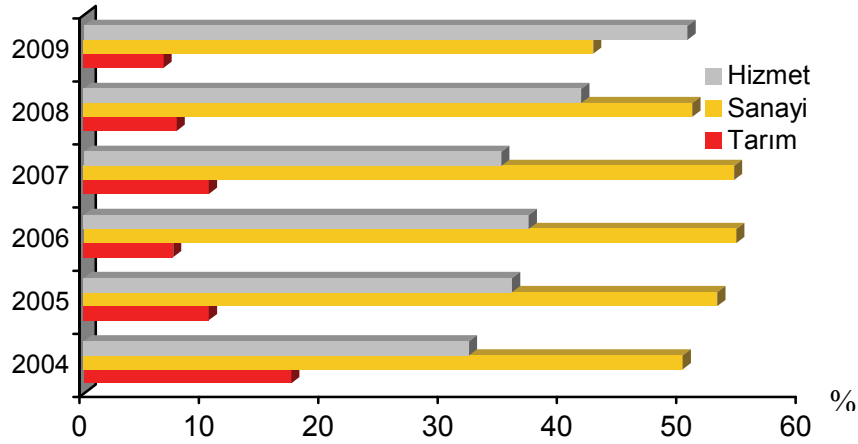
Şekil 4.6: Türkiye ve Eskişehir'de İstihdamın Sektörel Dağılımı



Toplam istihdamın sektörlere dağılımı genel bir gösterge olmakla beraber, istihdamdaki son gelişmelerin görülebilmesi için aynı dağılımın yeni istihdam edilen 15-24 yaş grubu için

izlenmesi yararlı olacaktır. 15-24 yaş grubunda istihdamın dağılımı izlendiğinde, 2004-2009 döneminde tarım sektöründe istihdamın gerilemekte olduğu, hizmetler sektöründe istihdam oranının ise artmakta olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, tarım sektörü istihdam oranındaki azalma eğilimi yavaşlarken, hizmet sektörü istihdam oranının artışı hızlanmıştır. Sanayi sektörü istihdam oranı ise 2006 yılı itibariyle artış eğilimini kaybetmiş, 2007 yılından itibaren anlamlı ölçüde gerilemeye başlamıştır. Tüm bu gelişmeler Eskişehir ili istihdamında son dönem genel eğiliminin tarım ve sanayi sektörlerindeki istihdam oranlarının gerilemeye başlaması, hizmetler sektöründeki istihdam oranının da hızla yükselmekte olması ile istihdamın yapısında anlamlı bir dönüşümün yaşanmaya başladığına işaret etmektedir.

Şekil 4.7: Eskişehir’de 15-24 Yaş Grubu İstihdamın Sektörel Dağılımı



Kaynak: TÜİK İstatistik Yıllıkları.

4.24. İstihdamın İşteki Durumu

İl merkezindeki sosyal yapı, çalışan nüfusun işteki durumuna bakılarak tanımlanabilir. Bu amaçla yapılacak ilk gruplandırma, “ücretli ve yevmiyeliler” ile “işverenler veya kendi hesabına çalışanlar” arasında olmaktadır. Son olarak bu iki gruba “ücretsiz aile işçileri”ni de eklemek gerekir.

TÜİK tanımına göre “ücretli ve yevmiyeli çalışanlar” bir başkasının işinde ücret karşılığı çalışan kişilerle, bir işverene bağlı olarak düzenli ve sürekli olmadan işine göre mevsimlik ya da geçici olarak ya da iş buldukça çalışan kişilerdir. TÜİK, işvereni kendi işinde en az bir kişiyi ücretli olarak çalıştıran kişiler olarak tanımlarken, kendi hesabına çalışanları ise kendi

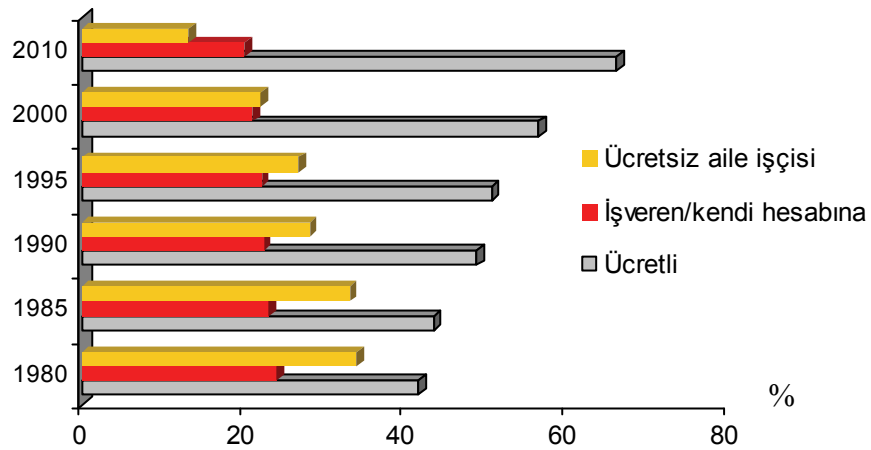
işinde yalnız olarak veya ücretsiz aile fertleriyle birlikte parasal ve malsal gelir temini amacıyla çalışan kişiler olarak tanımlamaktadır.

İstihdamın işteki durumuna göre dağılımına bakıldığında, 1980 yılında % 41,7'den 2010 yılında % 68,9'a kadar artan oranda ücretli ve yevmiyeli çalışanlardan oluşan istihdam yapısına sahip olan Eskişehir, işçi ve memur çalışanıyla öne çıkmaktadır. Eskişehir'de bu oranın yüksekliği çalışan nüfusun önemli bir oranda savunma hizmet ve sanayinde, ulaştırma hizmetlerinde ve eğitim hizmetlerinde devlete çalışıyor olmasından kaynaklanmaktadır.

İşveren veya kendi hesabına çalışan nüfus oranına bakıldığında, 1980 ve 2010 yılları arasında toplam istihdam içindeki oranın % 24,1'den % 20,2'ye kadar gerilediği gözlenmektedir. Eskişehir'de gerek işveren gerekse kendi hesabına çalışan girişimci nüfusun düşüklüğü dikkat çekmektedir.

Hanehalkının yapmakta olduğu işte bir ücret almaksızın çalışan aile fertlerini ücretsiz aile işçisi olarak tanımlayan TÜİK istatistiklerine göre Eskişehir'de bu konumda çalışan nüfus oranı 1980-2010 döneminde % 34'den % 11,3'e kadar gerilemiştir.

Şekil 4.8: İstihdamın İşteki Durumu



Kaynak: TÜİK

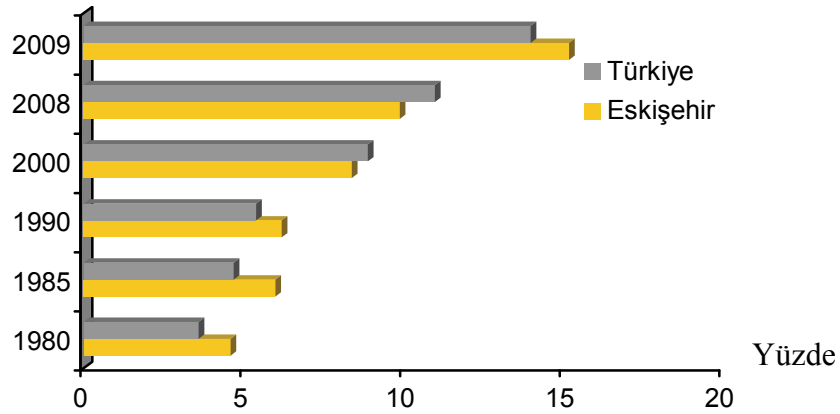
4.2.5. İşsizlik

Çalışmak arzu ve yeteneğinde olduğu halde il ekonomisinin yeterli istihdam olanakları yaratamamış olması nedeniyle işsiz durumda olan nüfusun büyüklüğü, iller arasındaki ekonomik ve sosyal dengesizliklerin önemli bir göstergesini oluşturmaktadır. İşsizlik sorunu,

Türkiye ekonomisinde 1980’li yıllardaki artış eğilimini 1990’larda 1994, 1998 ekonomik krizlerinin, 2000’li yıllarda 2001 ve 2008 ekonomik krizlerinin etkisinde, ekonomik ve toplumsal yükü ağırlaşarak sürdürmektedir.

Türkiye ve Eskişehir’e ait işsizlik oranlarının gelişimi şekil yardımıyla izlenebilir. Eskişehir ili işsizlik oranları da 1980-2009 döneminde Türkiye işsizlik oranlarına paralel bir artış göstermiştir. 2000 yılı öncesinde Türkiye işsizlik oranının üzerinde bir orana sahip olan Eskişehir işsizlik oranı, 2000 yılından itibaren Türkiye işsizlik oranının gerisinde kalmıştır. 2009 yılı işsizlik rakamlarına göre bu eğilim değişmiş ve Eskişehir’de işsizlik oranı yeniden Türkiye genelindeki işsizlik oranını aşmıştır. 2009 yılı il bazında açıklanan işsizlik oranlarına göre Eskişehir’in işsizlik oranı % 15,2 düzeyine kadar artmış görünmektedir. 2008 ekonomik krizinin Eskişehir ili istihdamını Türkiye istihdamına göre daha fazla etkilemiş olduğu anlaşılmaktadır.

Şekil 4.9: Türkiye ve Eskişehir’de İşsizlik Oranları



Kaynak: TÜİK İstatistik Yıllıkları.

4.3– ÜRETİM GÖSTERGELERİ

Ekonomik performansın en iyi göstergesi olarak kabul edilen gayrisafi yurtiçi hasıla (GSYİH), bir dönemde ülke sınırları içinde üretilen nihai mal ve hizmetlerin piyasa değerini ifade etmektedir. İller bazında tanımlanacak GSYİH ise, her ilin sınırları içinde gerçekleşen üretimin piyasa değerini ifade edecektir. TÜİK verileri, Türkiye’de GSYİH’nın iller düzeyinde gelişimini 2001 yılına kadar izleme imkânı sunmaktadır. TÜİK bu hesaplamayı 2001 yılı sonrası için sürdürmediği için 2001 yılı sonrası için bölgesel gelişme eğilimlerini il düzeyinde tanımlı GSYİH büyüklükleri üzerinden izlemek mümkün değildir.

Tablo 4.2: Türkiye ve Eskişehir’de GSYİH’nın Gelişimi (1987-2001)

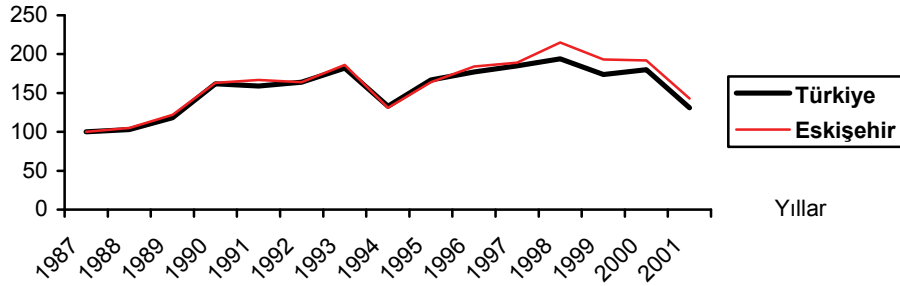
Yıllar	1987 Yılı Fiyatlarıyla GSYİH (Milyon TL)		Gelişme Hızı %		İlin Payı %
	Türkiye	Eskişehir	Türkiye	Eskişehir	
1987	74.721.925	934.908	-	-	1,3
1988	76.306.292	945.636	2,1	1,1	1,2
1989	76.498.311	895.803	0,3	-5,3	1,2
1990	83.578.464	991.376	9,3	10,7	1,2
1991	84.352.830	1.012.336	0,9	2,1	1,2
1992	89.400.745	998.110	6	-1,4	1,1
1993	96.590.370	1.066.366	8	6,8	1,1
1994	91.320.722	1.108.909	-5,5	4	1,2
1995	97 887 800	1 123 171	7,2	1,3	1,1
1996	104 745 151	1 202 465	7	7,1	1,1
1997	112 631 203	1 267 785	7,5	5,4	1,1
1998	116 113 609	1 449 453	3,1	14,3	1,2
1999	110 645 883	1 331 760	-4,7	-8,1	1,2
2000	118 789 113	1 424 621	7,4	7	1,2
2001	109 885 336	1 512 380	-7,5	6,2	1,4

Kaynak: TÜİK, Bölgelere ve İllere Göre GSYİH İstatistikleri,2010.

Tabloda Türkiye ve Eskişehir’in GSYİH’ larının 1987-2001 dönemindeki gelişimi görülmektedir. Eskişehir ekonomisi Türkiye GSYİH’ nın yaklaşık % 1,2’si civarında bir GSYİH’ ya sahiptir. Eskişehir’in Türkiye ekonomisine katkısını ifade eden bu oran bazı yıllar 1.1’e gerilerken, 2001 yılında 1.4’e kadar artabilmiştir. Eskişehir ekonomisi 1989, 1992 ve 1999 yıllarında negatif bir büyüme gösterirken, bunun dışındaki yıllarda pozitif büyüme oranları kaydetmiştir.

Şekil 10’da Türkiye ve Eskişehir ili kişi başına GSYİH rakamlarının 1987 yılı üretim değeri 100 olacak şekilde endekslenmiş olan ve 2001 yılına uzanan serisi yer almaktadır. Türkiye ve Eskişehir için açıklanan kişi başına GSYİH rakamları 1994,1998 ve 2001 ekonomik kriz yıllarında gerilemiştir. Eskişehir için hesaplanmış kişi başına GSYİH rakamlarının ele alınan dönemde genel olarak Türkiye rakamlarının üzerinde gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. 1994 ve 1995 yıllarında kişi başına GSYİH’ sı Türkiye’nin gerisinde kalan Eskişehir, 1996 yılından itibaren kişi başına GSYİH’ sını Türkiye kişi başına GSYİH’ sının üzerine çıkarmıştır.

Şekil 4.10: Türkiye ve Eskişehir’de Kişi Başına GSYİH’nın Gelişimi



Kaynak: TÜİK Bölge ve İllere Göre GSYİH Rakamları

TÜİK tarafından İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması esasına göre Düzey 2 olarak tanımlanan detayda açıklanan Gayrisafi Katma Değer rakamları bölgede yaratılan katma değeri 2004 yılı sonrası için görme olanağı sunmaktadır. Eskişehir ilinin de tanımlı olduğu Bursa ve Bilecik illerini kapsayan TR41 olarak tanımlanan bölgeye ait gayrisafi katma değer verilerden yararlanmak mümkün olmakla birlikte, bu rakamları il düzeyine indirmek mümkün olmamaktadır. Bu nedenle üretime ilişkin göstergeler 2001 yılına kadar il bazında GSYİH verileri olarak sunulurken, sonraki yıllara ait veriler TR41 Düzey 2 bölge tanımında değerlendirilebilmektedir.

Tabloda Türkiye ve TR41 Bölgesinin 2004-2008 döneminde TL ve dolar cinsinden kişi başına gayrisafi katma değerinin gelişimi görülmektedir. Bölgesel gayrisafi katma değer, TÜİK tarafından bir bölgede yerleşik ekonomik birimlerin belli bir dönemde bu bölgede ürettikleri mal ve hizmetlerin değerinden, bu üretimde bulunabilmek için kullandıkları mal ve hizmetler değerinin çıkarılması sonucu elde edilmiş bir değer olarak tanımlanmaktadır. Bölgesel gayrisafi katma değer bölge nüfus tahminine bölünmesi ile TL cinsinden kişi başı bölgesel gayrisafi katma değer elde edilmiştir. Hesaplanan bu değer dolar kuruna bölünmesi ile dolar değeriyle ifade edilmiş kişi başı gayrisafi katma değere ulaşılmıştır.

2000’li yıllarda TL ve dolar cinsinden ifade edilmiş kişi başı gayrisafi katma değer rakamlarına göre TR41 bölgesinin kişi başına gayrisafi katma değeri Türkiye gayrisafi katma değer rakamlarının üzerinde gerçekleşmektedir. İstatistikî Bölge Birimi Sınıflaması 2.düzey

bölge tanımına giren 26 bölge arasında TR41 bölgesi, gayrisafi katma değerın büyüklüğüne göre yapılan sıralamanın 4. sırasında yer almaktadır.

Tablo 4.3: Türkiye ve TR41 Bölgesinin Kişi Başına Gayrisafi Katma Değeri

Yıllar	2004	2005	2006	2007	2008
Kişi Başına Gayrisafi Katma Değer (TL)					
TR 41 Bursa Eskişehir Bilecik	9923	11542	13555	15231	16630
Türkiye	7307	8338	9632	10744	12020
Kişi Başına Gayrisafi Katma Değer (\$)					
TR 41 Bursa Eskişehir Bilecik	6930	8564	9409	11719	12983
Türkiye	5103	6187	6686	8267	9384

Kaynak: TÜİK Bölge ve İllere Göre Kişi Başına Gayrisafi Katma Değer İstatistikleri.

Türkiye ve TR41 bölgesi gayrisafi katma değeri 2004-2008 yılları arasındaki sektörel dağılımı çizelge yardımıyla izlenebilir. Tablo verilerine göre, TR 41 bölgesi gayrisafi katma değeri, sanayi sektörü ağırlıklı bir üretim temelinde gerçekleşmektedir. Tablode TR41 bölgesinde tarım ve hizmetler sektörlerinin bölgenin gayrisafi katma değerine katkısı, Türkiye genelinde tarım ve hizmetler sektörlerinin ülkenin gayrisafi katma değerine katkısından küçüktür. Sanayi üretimi söz konusu olduğunda, sanayi sektörünün TR41 bölgesi gayrisafi katma değerine katkısının, sanayi sektörünün ülkenin gayrisafi katma değerine katkısından büyük olduğu görülmektedir. Ekonomik krizin etkilerinin görüldüğü 2008 yılında Türkiye’de olduğu gibi TR41 bölgesinde de gayrisafi katma değeri oluşturmada tarım ve sanayi sektörlerinin katkısı azalırken, hizmetler sektörünün katkısı artmıştır.

Tablo 4.4: Türkiye ve TR41 Bölgesinde Gayrisafi Katma Değeri Sektörel Dağılımı

Türkiye ve TR41 Bölgesinde Gayrisafi Katma Değeri Sektörel Dağılımı					
TR 41 Bölgesi	2004	2005	2006	2007	2008
Tarım	7,9	7,9	6,4	5,8	5,5
Sanayi	42,3	41,8	42,8	43,6	42,1
Hizmetler	49,9	50,3	50,7	50,5	52,4
Toplam	100	100	100	100	100
Türkiye					
Tarım	10,7	10,6	9,4	8,5	
Sanayi	28	28	28,2	27,8	27,2
Hizmetler	61,3	61,3	62,4	63,7	64,3
Toplam	100	100	100	100	100

Kaynak: TÜİK Bölge ve İllere Göre Gayrisafi Katma Değeri İstatistikleri

Eskişehir ilinde iktisadi faaliyet kollarına göre işletmelerin dağılımı incelenerek üretimin yapısı konusunda bilgi kaynağı durumundadır. İşKur işyerleri envanterinden hareketle Eskişehir’de faaliyet gösteren işletmelerin faaliyet kollarına göre dağılımı aşağıdaki çizelgeden izlenebilir. Bu çizelgeye göre mevcut işletmelerin % 58,2 gibi bir oranla ifade edilen büyük bölümü hizmetler sektöründe faaliyet göstermektedir. İnşaat sektöründe faaliyet gösteren işletmeler, toplam işletmelerin % 14,6’sını oluştururken, imalat sanayindeki işletmelerin oranı % 23,7 olarak hesaplanmıştır. Tarım ve madencilik sektörlerinde faaliyet gösteren işletmelerin oranı sırasıyla % 1,6 ve % 1,9 olarak görülmektedir.

Hizmetler sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin % 48,7’si toplum hizmetleri, % 37,3’ü toptan ve perakende ticaret, % 9,1’i taşıma, depolama ve haberleşme faaliyet kolunda hizmet vermektedirler. İmalat sanayi sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin % 31,4’ü metal eşya ve makine imalatında, % 21,1’i gıda, içki ve tütün alanında yer aldıkları görülmektedir. Mevcut işletmelerin % 68,6’sı 1-9 çalışanı olan küçük ölçekli işletmeler, % 25,3’ü 20-49 çalışanı olan orta ölçekli ve % 5,9’u 50 ve üzeri çalışanı olan büyük ölçekli işletmelerdir.

Tablo 4.5: Eskişehir İli İktisadi Faaliyetlerin Sınıflandırması

	1-19 kişi Çalıştıran İşletme Sayısı	%	20-49 kişi Çalıştıran İşletme Sayısı	%	50 +kişi Çalıştıran İşletme Sayısı	%	TOPLAM İşletme Sayısı	%
TARIM	49	1,9	7	0,7	2	0,9	58	1,6
MADENCİLİK	39	1,5	28	2,9	6	2,7	73	1,9
İNŞAAT	413	16,1	113	11,9	18	8,1	544	14,6
İMALAT SANAYİİ	484	18,8	316	33,3	86	38,7	886	23,7
Gıda İçki Tütün	122	25,2	58	18,4	7	8,1	187	21,1
Dokuma Giyim Deri	47	9,7	14	4,4	12	13,9	73	8,2
Orman Ürünleri ve Mobilya	28	5,7	11	3,5	2	2,3	41	4,6
Kağıt ve Basım	17	3,5	15	4,7	4	4,6	36	4,1
Kimya Petrol Kömür ve Kauçuk	33	6,8	22	6,9	10	11,6	65	7,3
Taş ve Toprağa Dayalı Sanayi	27	5,5	24	7,6	10	11,6	61	6,9
Metal Ana Sanayii	50	10,3	43	13,6	10	11,6	103	11,6
Metal Eşya ve Makine İmalatı	159	32,8	90	28,5	29	33,7	278	31,4
Ulaşım Ölçme ve Diğer İmalat	1	0,21	39	12,3	2	2,3	42	4,7
HİZMETLER	1580	61,6	484	51,1	110	49,5	2174	58,2
Topt. Per. Ticaret	562	35,6	213	44,1	36	32,7	811	37,3
Elektrik Gaz Su	18	1,1	10	2	1	0,9	29	1,3
Taşıma, Depolama ve Haberleşme	159	10,1	31	6,4	10	9,1	200	9,1
Mali Kuruluşlar	43	2,7	20	4,1	11	10	74	3,4
Toplum Hizmetleri	798	50,5	210	43,4	52	47,3	1060	48,7
TOPLAM	2565	100	948	100	222	100	3735	100

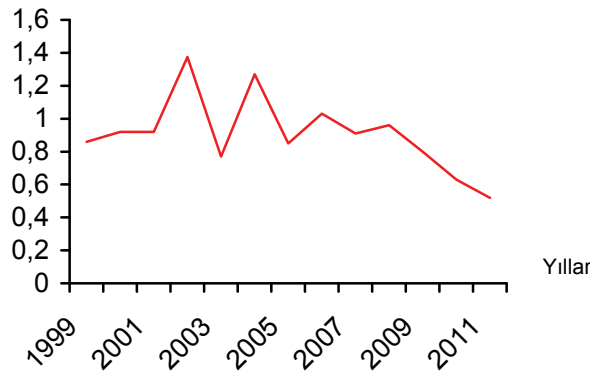
Kaynak: TÜİK Eskişehir İl Müdürlüğü.

4.4- KAMU YATIRIMLARI

Bölgesel kalkınmanın kamu kaynaklarıyla gerçekleştirildiği yıllarda Eskişehir ilinin kamu yatırımlarından önemli paylar aldığı ve ülke kalkınmasına yön veren öncü illerden biri olduğu bilinmektedir. Bölgesel kalkınmanın piyasa dinamiklerinin belirleyiciliğine daha fazla bırakıldığı yeni dönemde de kamu yatırımlarının önemi eksilmemiştir. Yeni dönemde kamu yatırımları doğrudan bölge kalkınmasını değil, ilin rekabet gücünü arttırarak bölgesel kalkınmaya hizmet eden bir faktöre dönüşmüştür. Kamu yatırımlarının dağılımı bu yönüyle önem taşımaktadır. Bu bağlamda Eskişehir ilinin yeni dönem kamu yatırımlarına erişim yönüyle çok da iyi durumda olmadığı görülmektedir. Eskişehir’de gerçekleşen kamu yatırımlarının toplam kamu yatırım harcamaları içindeki yerinin yıllara göre gelişimi Şekil yardımıyla izlenebilir.

Eskişehir’in toplam kamu yatırımlarından aldığı pay 1999-2008 yılları arasında dalgalanan fakat belirli bir düzeyi koruyan oranlarda gerçekleşirken, 2008 yılı ile birlikte dört yıl boyunca azalan bir seyir göstermiştir. Bu eğilime göre, Eskişehir ili kalkınması artık devlet elinden daha çok piyasa dinamiklerinin etkisinde gelişmektedir.

Şekil 4.11: Eskişehir’de Kamu Yatırımları



Eskişehir’in kamu yatırımlarından aldığı pay 2000’li yılların başında toplam yatırım harcamalarının % 0,92’si düzeyinde iken 2008 ekonomik kriz yılına kadar dalgalanan bir süreç izlemiştir. 2008 yılından sonra Eskişehir’in kamu yatırımlarından aldığı pay 2009, 2010 ve 2011 yıllarında sırasıyla 0,80, 0,63 ve 0,52’ye kadar gerilemiştir.

Kamu yatırımlarının hangi sektörlere yönelmekte olduğu konusu bölgesel kalkınma politikasının değerlendirilmesi açısından önem taşımaktadır. Tablo incelendiğinde, Eskişehir ilinin kamu yatırımlarından aldığı payın azalmakta olduğu son dört yıllık dönemde tarım sektörüne yönelik yatırım harcamalarının toplam yatırım harcamaları içindeki payının artmakta olduğu görülmektedir. İmalat ve hizmetler sektörüne yönelik kamu yatırım harcamalarının toplam kamu yatırımları içindeki payının ise azalmakta olduğu dikkat çekmektedir.

Tablo 4.6: Kamu Yatırımları (Bin TL)

	Alınan Yatırım Tutarı	%	Tarım ‰	İmalat ‰	Hizmetler ‰	Tpl.Yatırım Tutarı
1999	39.933	0,86595	0,156	1,414	8,775	4.611.468
2000	70.133	0,921278	0,138	1,974	10,376	7.612.580
2001	76.208	0,929593	0,128	1,723	9,743	8.197.996
2002	213.996	1,375865	0,100	1,718	9,637	15.553.564
2003	124.247	0,776096	0,000	1,354	8,947	16.009.223
2004	205.740	1,278417	0,000	2,132	10,430	16.093.343
2005	169.919	0,853888	0,075	1,644	9,842	19.899.447
2006	223.671	1,03512	0,470	1,575	10,590	21.608.226
2007	196.494	0,913369	0,408	2,168	10,664	21.513.108
2008	210.895	0,962312	0,370	1,699	13,741	21.915.452
2009	220.117	0,801629	0,288	1,976	9,900	27.458.727
2010	214.054	0,632679	0,297	1,528	7,801	33.832.966
2011	192.438	0,528672	0,332	0,929	5,986	36.400.287

Kaynak: DPT

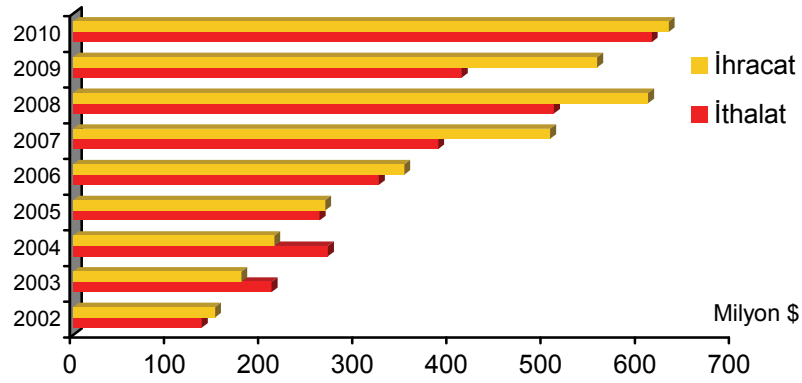
4.5 DIŞA AÇIKLIK GÖSTERGELERİ

Küreselleşme dinamiklerinin etkisinde ülke ekonomileri dış ekonomilerle olan ilişkilerini arttırırken, bölgesel düzeyde illerin de farklı derecelerde de olsa dışa açılma eğiliminde oldukları muhakkaktır. Küreselleşmenin bölgesel düzeydeki etkilerini görmek üzere ihracat ve ithalat rakamlarının gelişimini ve doğrudan net yabancı sermaye yatırımı girişlerini yıllar itibariyle izlemek yerinde olacaktır.

4.5.1. Dış Ticaret

Türkiye ekonomisinin dışa açılma sürecinin bir uzantısı olarak 2001 ekonomik krizini izleyen yıllarda Türkiye ekonomisi 36 milyar dolar olan ihracatını 113 milyar dolara, 51 milyar dolar olan ithalatını 119 milyar dolara arttırmıştır. Eskişehir ilinin de bu dönem zarfında dış ticaret rakamlarında anlamlı artışlar kaydedilmiştir. 2002 yılında 151 milyon dolar düzeyinde ihracat gerçekleştirmiş olan Eskişehir, 2010 yılında ihracat rakamını 615 milyon dolara taşımıştır. Aynı dönemde ithalat rakamları 137 milyondan 298 milyona artmıştır. Eskişehir'in 2003 ve 2004 yıllarında dış ticareti açık verirken diğer yıllarda dış ticaret fazlası vermiştir.

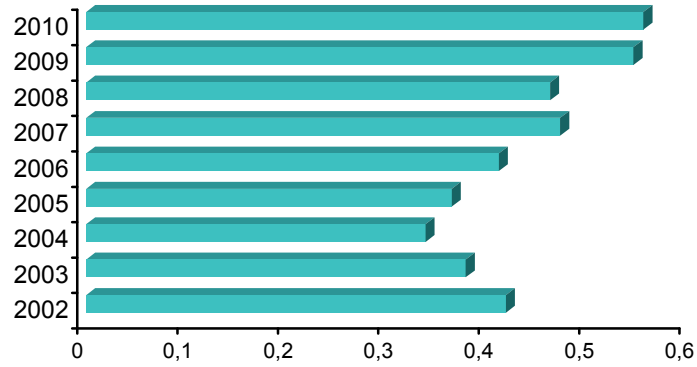
Şekil 4.12: Eskişehir'in Dış Ticaret Performansı (2002-2010)



Kaynak: TÜİK Bölgeler ve İllere Göre Dış Ticaret İstatistikleri.

2000'li yıllarda dış ticaret rakamları hızla artan Eskişehir'in ihracat rakamları incelendiğinde Eskişehir'in Türkiye ihracatı içinde oldukça küçük bir pay sahibi olduğu görülmektedir. 2002 yılında toplam ihracatın % 0,41'ini gerçekleştiren Eskişehir'in toplam ihracat içindeki payı 2004 yılında % 0,33'e kadar gerilemiş, fakat bu yıldan sonra artış eğilimi kazanarak 2010 yılında % 0,55'ine ulaşmıştır. Eskişehir ihracatının toplam ihracat içindeki payı 2008 ekonomik kriz yılında gerilemiş olsa da takip eden yıllar birlikte artışını sürdürmektedir. Bu artış eğilimi Eskişehir ekonomisinin yüksek bir ihracat potansiyeline sahip olduğunun göstergesidir.

Şekil 4.13: Eskişehir İhracatının Toplam İhracattaki Payı (%)



Kaynak: TÜİK Bölgeler ve İllere Göre Dış Ticaret İstatistikleri.

Türkiye İhracatçıları Meclisi rakamlarına göre Eskişehir ihracatının gerçekleştirildiği ülkelere dağılımı ihracatın bir diğer yapısal özelliğini ortaya koymaktadır. Tabloye göre Eskişehir, ihracatının % 50'ye yakın bölümünü Avrupa Birliği Ülkeleri'ne gerçekleştirmektedir. Ancak ülke temelli bir değerlendirme yapıldığında, ihracatın en büyük oranla Amerika Birleşik Devletleri'ne gerçekleştirilmiş olduğu görülmektedir.

Tablo 4.7: Eskişehir'in En Çok İhracat Yaptığı Ülkeler (2009)

Sıralama	Ülke Adı	Tutar Milyon \$	%
1	ABD	168	29,47
2	Almanya	68	11,92
3	Fransa	43	7,54
4	Avusturya	33	5,78
5	İtalya	29	5,08
6	İngiltere	27	4,73
7	İspanya	15	2,63
8	B.A. Emirlikleri	14	2,45
9	Romanya	13	2,28
10	Belçika	9	1,58
	Diğer	151	26,49
	Toplam	570	100

Kaynak: Bursa Eskişehir Bilecik Bölge Planı, 2010.

Eskişehir ili ihracat rakamlarının sektörel düzeyde incelenmesi, ihracat potansiyelini sürükleyen sektörlerin ve faaliyet kollarının tanımlanmasına katkı sağlayacaktır. Bu amaçla

düzenlenmiş olan Tablo’da tarım, sanayi ve madencilik sektörleri tarafından gerçekleştirilen ihracat rakamları ve toplam ihracat içindeki payları görülmektedir. Tablodaki rakamlardan Eskişehir ihracatında sanayi sektörünün ağırlığı açık görülmektedir. Eskişehir’in 2010 yılındaki ihracatının % 89,6’sı sanayi sektörü tarafından gerçekleştirilirken, sanayi sektörü ihracatı içinde makine ve aksamaları faaliyet alanı ile elektrik elektronik, makine ve bilişim faaliyet alanları yüksek ihracat oranlarıyla öne çıkmaktadırlar. İlin madencilik sektöründeki ihracatı toplam ihracatın % 7,5’i düzeyindedir. Tarım sektörü ihracatı toplam il ihracatının sadece yüze 2,8’i gibi oldukça düşük bir oranını karşılamaktadır. Tarım sektörü ihracatının % 42,6 gibi büyük bir oranı ağaç mamulleri ve orman ürünleri faaliyet alanında gerçekleştirilmektedir.

Tablo 4.8: İhracatın Sektörel Dağılımı 2010 (bin \$)

Sektör	Toplam	%
I-TARIM	17.995	2,82
Ağaç Mamulleri ve Orman Ürünleri	7.673	42,6
Hububat, Bakliyat, Y. Tohumlar ve Mamulleri	6.768	37,6
Diğer	3.553	19,74
II-SANAYİ	570.317	89,6
Makine ve Aksamaları	189.966	33,3
Elektrik Elektronik, Makine ve Bilişim	111.450	19,54
Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	72.468	12,7
Demir ve Demir Dışı Metaller	74.004	12,9
Hazır Giyim ve Konfeksiyon	45.794	8,02
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	36.504	6,4
Diğer	40.127	7,03
III- MADENCİLİK	48.188	7,57
TOPLAM	636.500	100

Kaynak: ESO, Ekonomik Bülten, 2010.

4.5.2. Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları

Bölgesel düzeyde dışa açıklığın bir göstergesi de bölgeye gelen doğrudan yabancı sermaye yatırımlarıdır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, bölgenin üretim, istihdam, ihracat gibi ekonomik göstergelerinin büyüklüğünü etkilediği gibi aynı zamanda istihdam standartları, çevre standartları, üretim standartları, kayıt standartları ile ekonomik faaliyetlerin kalitesini arttırmaya yönelik katkılar da sağlamaktadır. Bu amaçla her ülke doğrudan yabancı sermaye

yatırımlarını ülkesine çekebilmek için çeşitli politikalar geliştirmekte ve uluslararası mevzuatlara uyum konusunda adımlar atmaktadır.

Türkiye de 2000’li yıllarla birlikte küresel ekonomiyle bütünleşmek adına çeşitli uyum programlarını hayata geçirmekte ve böylelikle doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının girişine uygun bir ortam yaratmayı amaçlamaktadır. Uluslararası düzeyde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını ülkeye çekmek adına uluslar arası düzeyde sürdürülen rekabet, ülke içinde de bölgesel düzeyde yürütülmektedir. İller, rekabet üstünlüğüne sahip oldukları yönlerini öne çıkararak doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını çekmek üzere yoğun bir rekabet içine girebilmektedirler.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımı olarak ülkeye ve bölgeye gelen yatırımları özelleştirme, iştirak, şirket evliliği gibi uygulamalarla gerçekleştirmekle birlikte, yıllara göre istikrarlı bir sermaye girişinin gerçekleşmediği görülmektedir. Dolayısıyla hangi yıla baktığınıza göre değişecek bir veri tablosu ile karşılaşmak mümkündür. Bu konunun göz ardı edilmemesi kaydıyla, 2009 yılında Türkiye’ye giren doğrudan yabancı sermaye yatırımı tutarının, Hazine Müsteşarlığı Uluslararası Doğrudan Yatırımlar 2009 Raporu’na göre 5.775 milyar dolar olarak gerçekleştiği bilinmektedir. Ülkeye giriş yapan doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının imalat sanayi ile elektrik, gaz, buhar ve sıcak su üretimi ve dağıtım alanlarında yoğunlaştığı ve doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının % 28’inin bu faaliyet alanlarında gerçekleştiği görülmektedir. Tablo’da en çok doğrudan yabancı sermaye yatırımı çeken iller sıralamasında Eskişehir 2,7 milyon dolar doğrudan yatırım girişi ile 81 il arasında 10. sırada yer almıştır.

Tablo 4.9: Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İllere Göre Dağılımı (10 İl Sıralaması)

İller	Sıralama	Doğrudan Yabancı Yatırım Girişi Milyon \$	Türkiye %
İstanbul	1	4.861,40	89,58
İzmir	2	272,4	5,02
Ankara	3	120,2	2,21
Kocaeli	4	75,8	1,4
Mersin	5	52	0,96
Eskişehir	10	2,7	0,05

Kaynak: Hazine Müsteşarlığı, Uluslar arası Doğrudan Yatırımları 2009 Raporu.

4.6- GENEL DEĞERLENDİRME

Eskişehir ili ekonomik ve sosyal potansiyeli ile Türkiye'nin en gelişmiş illeri arasında yer alan ve rekabet gücü yüksek bir ildir.

Eskişehir, coğrafi konumunun sağladığı pazara erişim avantajı, tarım sektöründe ve sanayi sektöründe dışa açık büyüme olanakları, eğitim altyapısı ve gelişmiş üniversiteleri ile güçlü bir ekonomik altyapıya sahiptir.

1- Demografik göstergelere göre:

- 2010 yılı nüfusu 764 bin olarak sayılan Eskişehir, binde 21,3 nüfus artışı ile Türkiye nüfus artış hızının üzerinde bir artış hızını yakalamıştır.
- Şehirli nüfus oranının yüksekliği ile dikkat çeken Eskişehir, 81 il arasında şehirli nüfusu en yüksek 5. il olarak görülmektedir.
- Eskişehir net göç alan bir il durumundadır. İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması TR41 içinde yer alan Bursa ve Bilecik ile kıyaslandığında Eskişehir ilinin 2010 yılında bölgenin en yüksek göç alma oranına sahip olduğu görülmektedir.
- Eskişehir ili için yapılan nüfus projeksiyonları nüfus artış hızındaki artış eğiliminin süreceğini göstermektedir. Eskişehir nüfusunun 2025 yılında 936,9 bin kişi olması beklenmektedir. Türkiye nüfusu içindeki payının artması beklenmektedir.

2- İşgücü piyasası göstergelerine göre:

- Eskişehir'in hızlı nüfus artışı ve nüfusun yapısal dönüşümü karşısında, artan işgücünü karşılayabilecek istihdam olanakları yeterince yaratılamamaktadır.
- Eskişehir, Türkiye geneli ile kıyaslandığında çalışma yaşındaki nüfusun işgücüne katılma oranının düşük olması ile dikkat çeken bir il olmuştur. Türkiye'de ekonomik krizin

yaşanmakta olduğu 2008 ve 2009 yıllarında İKO'nu artarken Eskişehir'de azalma eğilimini korumaktadır.

- Eskişehir'de il nüfusu içinde çalışan nüfus oranı 2000 yıllarla birlikte artmaktadır.
- Eskişehir'de toplam istihdam içinde tarım sektörü istihdamı gerilemektedir. Sanayi ve hizmetler sektörlerinin toplam istihdam içindeki payları artmaktadır.
- Eskişehir, sanayi sektörü yanında tarım sektörü istihdamının da önem kazandığı bir kalkınma sürecine girmiş görünmektedir. Eskişehir'de hizmetler sektörü istihdam artışı, Türkiye için hesaplanan artışın üzerinde gerçekleşmekte, tarım sektörü istihdamındaki oransal azalma da Türkiye için gözlenen azalmadan daha yavaş gelişmektedir.
- Eskişehir'in genç istihdamında (15-24 yaş grubunda) sanayi sektörü istihdam oranı azalmakta, hizmetler sektöründeki istihdam oranının da hızla yükselmektedir.
- Eskişehir istihdamı, kentsel işçi ve memur çalışanıyla öne çıkmaktadır. Ücretli ve yevmiyeli çalışanların oranı artarken, işveren veya kendi hesabına çalışan nüfus oranı gerilemektedir.
- 2008 ekonomik krizi Eskişehir ili istihdamını Türkiye istihdamından daha fazla etkilemiştir. 2009 yılı verilerine göre Eskişehir'de işsizlik oranı Türkiye genelindeki işsizlik oranını aşmış durumdadır.

3- Üretim göstergelerine göre:

- Eskişehir'in tanımlı olduğu TR41 bölgesinde yaratılan kişi başına katma değer Türkiye'de yaratılan kişi başına gayrisafi katma değer üzerinde. TR41 bölgesi, gayrisafi katma değer büyüklüğüne göre yapılan sıralamada bölgeler arasında 4. sırada yer almaktadır.
- Eskişehir'in tanımlı olduğu TR 41 bölgesinde sanayi sektörü ağırlıklı bir üretim gerçekleştirilmektedir.

- Eskişehir'in tanımlı olduğu TR 41 bölgesinde ekonomik krizin etkilerinin görüldüğü 2008 yılında yaratılan gayrisafi katma değerde tarım ve sanayi sektörlerinin katkısı azalırken, hizmetler sektörünün katkısı artmıştır.
- Eskişehir'de faaliyet gösteren işletmelerin % 58,2 gibi bir oranı hizmetler sektöründe faaliyet göstermektedir. İnşaat sektöründeki işletmeler, toplam işletmelerin % 14,6'sını, imalat sanayindeki işletmeler % 23,7'sini tarım ve madencilik sektörlerinde faaliyet gösteren işletmeler ise sırasıyla % 1,6 ve % 1,9'unu meydana getirmektedir.
- Hizmetler sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin % 48,7'si toplum hizmetleri, % 37,3'ü toptan ve perakende ticaret, % 9,1'i taşıma, depolama ve haberleşme faaliyet kolunda hizmet vermektedirler.
- Eskişehir'de mevcut işletmelerin % 68,6'sı 1-9 çalışanı olan küçük işletmeler, % 25,3'ü 20-49 çalışanı olan orta boy işletmeler ve % 5,9'u 50 ve üzeri çalışanı olan büyük işletmelerdir.

4- Kamu yatırım göstergelerine göre:

- Eskişehir'in toplam kamu yatırımlarından aldığı pay 2008-2011 döneminde azalmaktadır. Kamu yatırımlarından aldığı pay 2008 yılında % 0,96 iken 2009, 2010 ve 2011 yıllarında sırasıyla 0,80, 0,63 ve 0,52'ye kadar gerilemiştir.
- Eskişehir'de tarım sektörüne yönelik yatırım harcamalarının toplam yatırım harcamaları içindeki payının arttığı görülmektedir. İmalat ve hizmetler sektörlerine yönelik kamu yatırım harcamalarının toplam kamu yatırımları içindeki payı azalmaktadır.

5- Dışa açıklık göstergelerine göre:

- Eskişehir ekonomisi dışa açılmakta olan bir ekonomidir. 2002 yılında gerçekleştirilen 151 milyon dolarlık ihracat, 2010 yılında 615 milyon dolara ulaşmıştır. Aynı dönemde ithalat rakamları 137 milyon dolardan 298 milyon dolara artmıştır. Eskişehir'in 2003 ve 2004 yıllarında dış ticareti açık verirken diğer yıllarda dış ticaret fazlası vermiştir.

- Eskişehir ekonomisi yüksek bir ihracat potansiyeline sahiptir. 2002 yılında toplam ihracatın % 0,41'ini gerçekleştiren Eskişehir'in toplam ihracat içindeki payı 2004 yılında % 0,33'e kadar gerilemiş, fakat bu yıldan sonra artış eğilimi kazanarak 2010 yılında % 0,55'ine ulaşmıştır.
- Eskişehir, ihracatının % 50'ye yakın bölümünü Avrupa Birliği Ülkeleri'ne gerçekleştirmektedir. En fazla ihracat yapılan ülke Amerika Birleşik Devletleri olmuştur.
- Eskişehir'in 2010 yılındaki ihracatının % 89,6'sı sanayi sektörü tarafından gerçekleştirilmektedir. Eskişehir'in madencilik sektöründeki ihracatı toplam ihracatın % 7,5'i düzeyinde iken tarım sektörü ihracatı toplam il ihracatının sadece yüze 2,8'i gibi oldukça düşük bir düzeydedir.
- Hazine Müsteşarlığı Uluslararası Doğrudan Yatırımlar 2009 Raporu'na göre en çok doğrudan yabancı sermaye yatırımı çeken iller sıralamasında Eskişehir 2,7 milyon dolar doğrudan yatırım girişi ile 10. sırada yer almıştır.

5. LOJİSTİK SEKTÖRÜ

5.1 Lojistik Kavramı

Günümüzde sıklıkla karşımıza çıkan “Lojistik” terimi ilk olarak taşımacılık kavramını çağrıştırmaktadır. Lojistik taşımacılıktan ayrı düşünülmemekle birlikte, birçok faaliyeti barındıran bir kavramdır. Lojistiğin tarihi insanın varoluşu ile başlamıştır, İlkel insanın uyguladığı lojistik destek faaliyetleri, teknolojinin sağladığı olanaklarla, biçimsel anlamda değişime uğrarken, teknolojik gelişmenin bugünden çok geride olduğu dönemlerde, bugün bile gerçekleştirilmesi çok güç görünen, başarılı lojistik uygulama örneklerine rastlamak mümkündür.

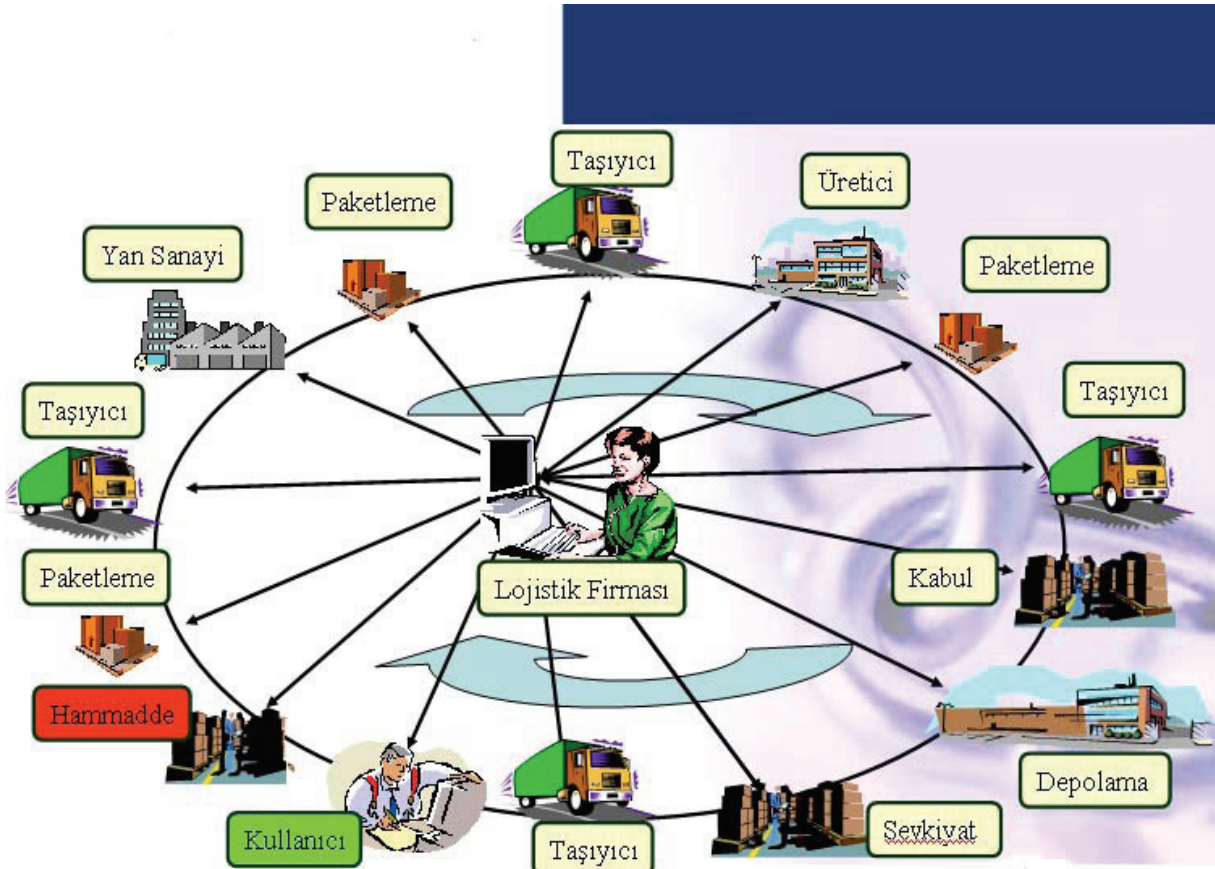
Lojistik kavramının, askeri kökenli bir kavram olduğu bilinmektedir, bundan dolayı ilk uygulamaları askeri alanlar ve savaş alanları olmuştur. Tarih boyunca savaşların kazanılmasında, askerlere yiyecek, giyecek ve askeri malzeme tedariki önemli rol oynamıştır. “Logistique” kelimesine, –Napolyon’un ordusunda Tuğgeneral olarak hizmet eden Baron Jomini ve Henry Antoine’ye atfedilerek–“bir askeri kampanya boyunca hesaplanma nezdinde düşünülen, birliklerin tedarik ve taşıma anlamında desteklenmesine yönelik olan parçaların koordine edilmesi ve birleştirilmesi” olarak yapılan tanımlama 1840 yılında Fransız Akademisi tarafından kabul edilmiştir.

Bir bilim dalı olarak dikkatleri üzerine çekmesi, 1900’lerin başlangıcında, tarımsal ürünlerin taşınması ile olmuştur. Nakliyeye önem verilmesi tarih boyunca, nakliyenin gelişmesiyle birlikte ekonominin de gelişimini beraberinde getirmiş, bu da ekonomistlerin nakliyeyle olan ilgisini arttırmıştır. Ancak nakliyede yeni modların ortaya çıkmasıyla beraber karmaşıklaşan konu, ekonomistlerin ilgi alanı olmaktan çıkmıştır.

Günümüzde ise lojistik, ikili pazarlama fonksiyonlarından müşteri siparişlerinin işyerinde veya müşterinin kapısında teslimatı anlamına gelen ama sadece teslimattan ibaret olmayan, içinde her birinin bilimi olan birçok araç (stok yönetimi, sipariş işleme, depolama, kuruluş yeri seçim ve yönetimi, trafik ve rut yönetimi, elleçleme, tahminleme, ulaştırma, koruyucu ambalajlama vs) barındıran ve çok ciddi entegre bilimsel hazırlıklar ve stratejiler gerektiren bir faaliyet olarak bilinmektedir.

Lojistik Yönetimi Konseyi'nin (The Council of Logistics Management - CLM) tanımına göre lojistik, “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması” olarak tanımlanmaktadır.(Şekil 5.1.) Ancak lojistik, tanımda verilen faaliyetlere ek olarak, Pazar araştırması, ihtiyaç planlama, kaynak yönetimi gibi faaliyetleri kapsamaktadır.

Şekil 5.1. Lojistik Süreç



Kaynak: Mehmet Tanyaş, Türkiye Lojistik Sektörü İçin Strateji ve Çözüm Önerileri,2005

Lojistik kavramı dış ticarete yönelik kullanıldığında ise kavramın taşıdığı anlam sınırlandırılmaktadır. Bu durumda lojistik; belirli bir bedel karşılığında müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak, nihai bir ürünün ihracatçı ülkedeki üretim yerinden, ithalatçı ülkedeki tüketim noktasına ulaştırılmasını sağlayan tüm faaliyetler ve bunların yönetimi şeklinde ifade edilmektedir.

Geçmişten günümüze kadar ekonomik yaşamda meydana gelen değişimler, lojistiğin ekonomiye olan katkısını önemli ölçüde arttırmıştır. Artan tüketici refahı ve bununla birlikte tüketici beklentilerindeki artış, ulusal ve uluslararası pazarlardaki mal ve hizmetlerin artmasına neden olmuştur. Birçok yeni ürün ve hizmet, dünyanın çeşitli yerlerindeki tüketicilere sunulmuş, satılmış ve dağıtılmıştır. Firmalar, genişleyen pazarların ve hızla artan yeni ürün ve servislerin meydana getirdiği bu yeni durumun üstesinden gelmek için, daha büyük ve daha karmaşık bir yapı kazanmışlardır. Ürünlerin tek bir tesiste üretiminin, montajının, paketlenmesinin yapıldığı sitemin yerini, üretimin her bir aşamasının farklı tesislerde hatta farklı ülkelerde yapıldığı yeni bir sistem almıştır

Günümüzde artan rekabet, büyük işletmeleri lojistik konusunda profesyonel hale getirmiş, hatta sadece lojistik hizmeti veren büyük işletmeler kurulmuştur. Küreselleşen ekonomilerde bir ürünün maliyetinde oluşacak küçük bir kâr, işletmeleri pazara hâkim konuma getirebilmektedir. Bu anlamda işletmelerin lojistik konusuna daha ciddi bir bakış açısı ile yaklaşımları zorunlu hale gelmektedir. Çünkü lojistik maliyetlerin, üretimde önemli bir paya sahip olduğu herkes tarafından bilinen bir gerçektir.

5.2 KÜRESEL PAZARDAKİ HAREKETLİLİK

Bilginin en önemli varlık haline geldiği dünyamızda, lojistik bilginin farkına varan ülkeler, küresel pazara hâkim konuma gelmektedirler. Son yıllarda, dünya ekonomisinin merkezinin Batıdan Doğuya, yani dünya nüfusunun büyük bir kısmının yaşadığı Çin ve Hindistan gibi Güney ve Doğu Asya ülkelerine kaydığı gözlenmektedir. 2004 yılında dünya ekonomisi yaklaşık % 5 büyürken, Çin % 10,5, Hindistan da % 9,7 büyüyerek en fazla büyüyen ülkeler olmuşlardır

Küresel ekonomide pazar potansiyeli, sınırlı sayıda ülkede yoğunlaşmaktadır. G7 ülkeleri (ABD, Almanya, Fransa, Japonya, İngiltere, İtalya, Kanada) küresel GSYİH'nın üçte ikisini oluşturmaktadır. 2004 yılında Dünya ekonomisindeki güçlü performans dünya ticaretinin artışı ile sonuçlanmıştır. Dünya Ticaret Örgütü'nün 2005 yılı ticaret istatistiklerine göre; 2004 yılında uluslararası mal ve hizmet ticaretinde nominal değerler itibarıyla mal ihracatı % 21'lik artış ile 8.9 trilyon dolara, hizmetler ticareti ise % 18'lik artışla 2,1 trilyon dolara yükselmiştir. 2000–2004 arasında, hem mal hem de ticari hizmetler ihracatı yıllık ortalama %9 civarında artış göstermiştir.

Önümüzdeki on yıl içerisinde Asya'nın dünya ekonomisinde en önemli ağırlığa sahip olacağı beklenmektedir. Özellikle Çin gibi “tam zamanında üretim (JIT)” sistemlerini benimseyen, yani bir diğer ifade ile stok düzeyini minimum ya da sıfır düzeyde tutmayı başarabilen ülkelerin ağırlığı kaçınılmazdır. Bu esnek üretim sistemlerinin gelişimi, beraberinde entegre lojistik dolaşım sistemlerinin oluşmasına yol açmaktadır.

İşletmelerin yeniden yapılanması lojistik kavramını etkileyen bir faktör olmuştur. Bu yapılanma hem dikey entegrasyon, hem de yatay entegrasyon, şeklinde (birleşme, satın alma, şirket bölünmesi vb) gerçekleşmektedir. Belli sektörlerde hâkim olan çok büyük şirketler, ileri bilgi teknolojileri kullanan etkin lojistik sistemler aracılığı ile kontrol sağlamaktadırlar. Bir anlamda lojistik kabiliyet kazanmış ülkelerin küresel pazarın yıkılmaz liderleri olması kaçınılmazdır.

1980'lerden sonra bilişim teknolojilerindeki hızlı ilerleme, lojistik sektöründe de yapısal anlamda önemli gelişmelere neden olmuştur. Barkod sistemleri, GPS ve teknoloji ile donatılmış elleçleme ekipmanları, sektörün gelişiminde önemli rol oynamış ve küresel pazar trendlerini belirleyen en önemli unsur olmuştur.

Bilişim teknolojilerinin sektör üzerindeki rolü;

- Sipariş veren işletmelere verdikleri siparişin durumunu her aşamada ve istenildiği sürede kendi işletmelerinden kontrol etme ve bilgilenme olanağı sağlamaktadır,
- Müşteri ilişkileri konusunda her türlü sorunun etkin bir şekilde çözülmesinde önemli destek unsuru olmaktadır,
- İnteraktif iletişim kanalları sayesinde, müşterilere işletme ile ilgili bütün birimlere doğrudan ulaşabilme fırsatları sunarak müşterilerin işletmeye güven duymalarını sağlamaktadır,
- Siparişe göre üretilen ürünlerde ya da teslimat sürecinde meydana gelebilecek her türlü değişikliği anında taraflara iletebilme olanağı sağlamaktadır,
- Ödemelerin elektronik ortamda yapılmasına, hesapların ve borç durumunun kontrol edilebilmesine olanak sağlamaktadır,
- Tedarikçi işletmelerde çalışanlarla herhangi bir iletişim kurmadan doğrudan sağlanan online hizmet ile müşterilerin ürünlerini seçmesine ve sipariş vermesine olanak sağlamaktadır,
- Taşıma sırasında gönderilenlerin takip edilmesine ve izlenmesine olanak sağlamaktadır,

- Tüm lojistik işlemlerinde o işin gerçekleştirilmesine yönelik uzman sistemlerden yararlanılması, işlemlerin ve evrakların elektronik ortamda standart bir format üzerinden gerçekleştirilmesi ve hazırlanılması sağlanmaktadır,
 - Dünya çapında zaman ve mekân kısıtlaması olmaksızın müşterilerle iletişim olanağı sağlamaktadır,
 - Teslimatın gecikmesi, stok kontrolü, teslimat veya sipariş zamanlarının değiştirilmesi gibi nedenlerle ortaya çıkan sorunlar hakkında müşteriler veya alıcılara eş zamanlı olarak iletişim kurma fırsatı vermesi ve bu durumun işletme veri tabanında görülmesini sağlamaktadır
- Örneğin; cep telefonu şebekesi işleticilerinin veri tabanında bulunan ve bir cep telefonunun açık olduğu anda, hizmet aldığı baz istasyonunu gösteren bilgi kullanılarak lojistik yönetiminin yer belirleme ve izleme işlevleri gerçekleştirilebilmektedir.

5.3 Dünya Lojistik Pazarı

Lojistiğin “müşteri tatmini’nin yanında “düşük maliyetleri” hedefleyen bir sistem olması, rekabetçi üstünlük sağlayıcı etkisinin yanısıra, firmaların “ana faaliyetlerine” odaklanma istekleri, lojistik pazarını dünya çapında hızlı bir gelişme sürecine sokmaktadır. Nitekim dünyaca ünlü lojistik gurusu Ricardo Ernst’in ifadesiyle, “Dünyada üretilen her 1 doların 25 cent’i lojistik faaliyetler için harcanmaktadır, bu nedenle tedarik zinciri stratejilerine önem verilmesi gerekmektedir.”

Küresel pazarlarda iş yapan alıcılar mallarını uygun yerde, uygun zamanda ve uygun fiyatla almak istemektedirler. Dolayısı ile küresel pazarlarda işletmelerin var olabilmesi, dinamik pazar taleplerinin zamanında karşılanmasıyla mümkündür. Dinamik talep yönetimi ise, geleneksel satın almadan çok daha fazlasını gerektirmekte; tedarik zincirinin karmaşık yapısını daha da karmaşıklştırmaktadır.

Politik, sosyo-ekonomik ve teknolojik çevredeki değişiklikler lojistik ve tedarik zinciri yönetiminde yeni gelişmelere neden olmakta, küresel üretim sistemlerinin ortaya çıkışı ulaşım ve dağıtım sistemini tamamen değiştirmektedir. Üreticiler/göndericiler üretim yerlerini ve dağıtım şebekelerini daha fazla trafik yaratacak şekilde yeniden organize etmektedirler.

Dünya ekonomisi IMF'nin tahminlerine göre, 2010 yılında yaklaşık % 4,2 büyürken, 2011’de de %4,5 büyüyeceği tahmin edilmektedir. Buna paralel olarak Dünya ticaret akışı hızını

sürekli artırmaktadır. 2008 yılında 32 trilyon dolar olan dünya ticaret hacminin, global ekonomik kriz nedeniyle 2009 yılında 24,8 trilyon dolara gerilemiş, 2010 yılında bu rakamın 28 trilyon doları aşarken, küresel düzeyde yaşanan rekabet şirketlerin ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve teslim etmeye zorlaması beklenmektedir. Bu durum, rekabet edilebilirlik açısından lojistik hizmetlerin de önemini artırmakta ve dünya ticaret hacmindeki yükseliş lojistik pazarında da büyüme anlamına gelmektedir.

Dünya piyasalarında 7 trilyon Dolar'lara doğru koşan lojistik sektöründe, Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) hazırladığı sektör raporuna göre lojistik hizmetlerde gelecekte öne çıkacak coğrafyalar; Asya Pasifik, Latin Amerika, Doğu Avrupa ve Afrika-Orta Doğu bölgeleri olarak sıralanmaktadır. UND tarafından hazırlanan raporda, Türkiye'nin ise üç kıtanın kesişme noktasında olması, gelecekte sektörün bu pazardan ciddi bir pay alabileceğine de işaret edilmektedir. Öte yandan bölgelere göre lojistik sektörünün performansına bakıldığında, AB'nin pazardan önemli oranda pay aldığı görülmektedir. Sektör, son 5 yıldır ortalama % 8'ler civarında büyümekte ve Avrupa lojistik pazarının hacmi ise 700 milyar Euro seviyelerine çıkmaktadır. Raporda Avrupa Komisyonu'nun tahminlerine göre günümüz trendlerinin devam etmesi durumunda, 2010 yılına kadar AB içerisinde eşya taşımalarına yönelik talepte % 38, 2020 yılına gelindiğinde ise % 45 artış beklendiği ifade edilmektedir. Asya pazarının ise bölgenin lojistik hizmet sağlayıcıları açısından Çin'e açılmak için büyük bir gelecek vaat ettiği düşünülmektedir. Almanya Federal Dış Ticaret Ajansı'na göre; Çin'de hâlihazırda faal olan nakliyeciler ve lojistik hizmet sağlayıcıları ülkedeki bu büyük potansiyelin farkında olduklarına ve gelecek birkaç yılda % 15–30 oranının da yıllık büyüme yakalanacağı öne görülmektedir. Çin'de lojistik maliyetlerin milli gelirde payı ise % 17 olurken, depolama ve nakliye harcamaları yüksek bulunmaktadır.

Son beş yılda ABD lojistik sektöründeki büyüme %21–25 oranındadır. Lojistik sektörü uluslararası ticaret, üretim ve satış ile bağlantılı olarak geliştiğinden dolayı, sektör GSMH ile doğrudan bağlantı içindedir. Lojistik maliyetlerde en önemli payın taşımacılık maliyeti olduğu bilinmektedir. ABD'nin lojistik harcamaları 2010 yılı itibarı ile %18 civarında olup, bunun en önemli nedenlerinden biri, ABD' de mesafelerin Avrupa ile kıyaslandığında çok daha uzun olmasından kaynaklanmaktadır. Bununla beraber, bu özellik uygulamalarda daha etkin olma yöntemlerini aramayı da beraberinde getirmektedir.

Sektör olarak bakıldığında ise, Amerikalı lojistik firmalarının, geçmişte Avrupa operasyonlarında bekledikleri kârı elde edememelerinden dolayı, globalleşme yarısında Avrupalı firmalardan geride kaldığı görülmektedir. Fakat Avrupalı firmaların birleşme ve satın alma aktiviteleri ile Amerikan pazarına yoğun olarak girmeleri ve Amerikalı müşterilerin de beklentilerinin global olmaya başlaması ile birlikte Amerikalı lojistik firmalarının da gelecekte diğer pazarlara açılmak zorunda kalacakları tahmin edilmektedir.

5.4 Türkiye’de lojistik sektörü ve mevcut durumu

1980’li yıllardan sonra artan küresel rekabet; firmaları kaynak sağlama, imalat, dağıtım ve ürünlerini satma konusunda farklı alternatifler geliştirmeye zorlamıştır. Modern işletmeler tüm dünyadaki durumu araştırmışlar ve bu tür zorlamaların üstesinden gelmenin ancak küresel bir düşünceyle gerçekleşebileceğini anlamışlardır. Son yıllarda satın alan bir pazar özelliğinden, satan bir pazar olma özelliğine geçen Türk firmaları da dünyadaki eğilimlerden etkilenerek, farklı modern yaklaşımlara yönelme gereğini hissetmişlerdir.

Türkiye’de lojistik sektörü son yıllarda gelişme gösteren genç bir sektördür. Türkiye, lokasyon olarak Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi oluşturmasından kaynaklanan avantajlı konumdadır Dünya genelinde lojistik ile ilgili harcamaların gayri safî milli hâsıla (GSMH) içindeki payı %1,5–2 civarındadır. Lojistik Sektörü Türkiye’de %20’lik büyüme hızına sahiptir. Bu oran Avrupa’da %7–10, ABD’de %15 ve Asya’da %20’dir. Türkiye’de lojistik sektöründeki büyümenin nedeni, KOBİ’lerin varlığı ve etkinliği ile açıklanabilmektedir. Uluslararası alanda büyük şirketler genellikle lojistik altyapı yatırımlarını kendi bünyelerinde oluşturdukları birimler le gerçekleştirme ve gelişmeleri takip etme imkânına sahiptirler. Böylelikle kendi lojistik faaliyetlerini kendi içlerinde çözebilmektedirler. Oysa Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, Türkiye’de imalat sektöründe işletmelerin %98,8’ini KOBİ’ler oluşturmaktadır. Bu anlamda KOBİ’ler lojistik faaliyetleri için dış kaynak kullanımına gitmek zorunda olmaları, lojistik sektöründe önemli bir pazar yaratmakta ve büyüme hızını artırmaktadır.

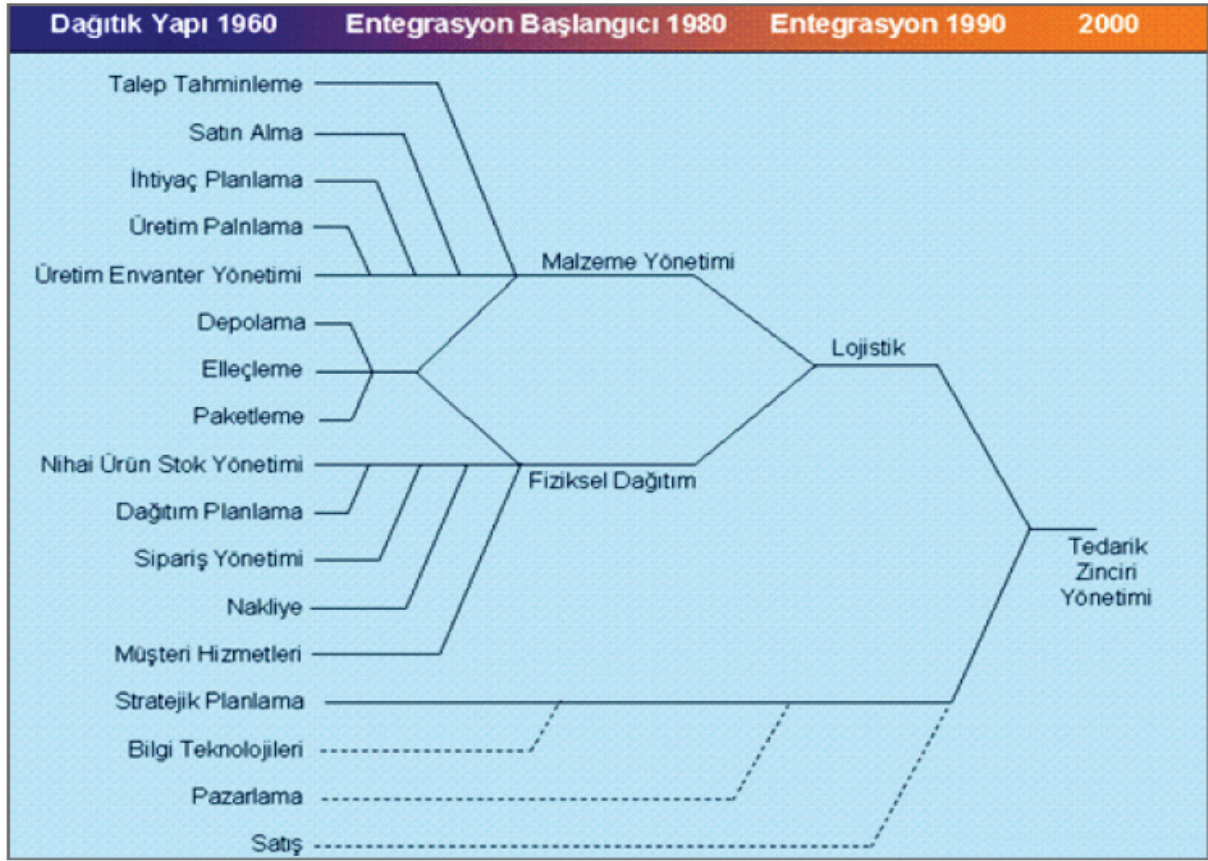
Lojistik sektörü, gelişmiş ülkelerde GSMH içersinde ortalama %15’lik paya sahipken Türkiye’de bu oran sadece %1,5 civarındadır. Bu olumsuz tabloya karşın, Türkiye coğrafi konumu itibariyle Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığı çerçevesinde birçok önemli ulaştırma şebekesi ve koridorunun içerisinde yer almaktadır. Son yıllarda uluslararası ticaret

çerçevesinde Asya Kıtası'nın öneminin artması nedeniyle Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım koridorları, özellikle demiryolu koridorlarının, kritik bir rol oynayacağı düşünülmektedir. Türkiye'nin bu gelişmelerin içerisinde yer alması kaçınılmazdır.

Lojistik sektörü açısından Avrupa Birliği iki anlam ifade etmektedir. Biri coğrafi kapsam alanının genişlemesi, diğeri de bu coğrafi alan içindeki ülkelerin, dolayısıyla da firmaların daha kolay ticaret yapabilir hale gelmeleridir. Bu durumda bütün Avrupa için ortak bir lojistik altyapısı doğmaktadır. Avrupa'nın bütünü için lojistik hizmeti veren firmalar ortaya çıkmaktadır. ABD lojistik firmaları bu gelişmeyi görerek Avrupa'da konumlanmaya başlamışlardır. Avrupa ortak lojistik altyapısı Türk lojistik firmalarına da önemli bir perspektif sunmaktadır.

Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi incelendiğinde (Şekil 5.2.) 1960'larda dağıtık bir yapıya sahip olan lojistik faaliyetler, 1980'lere gelindiğinde “Malzeme Yönetimi” ve “Fiziksel Dağıtım” adı altında entegrasyon olmaya başlamıştır ve 1990'larda entegrasyonun gerçekleşmesi ile “Lojistik” faaliyet oluşmuştur. 2000'li yıllar ile birlikte stratejik planlama, bilgi teknolojileri, pazarlama ve satış faaliyetleri ile birlikte “Tedarik Zinciri Yönetimi” oluşmuştur. Daima lojistik ve tedarik zincir yönetimi kavramları arasında ilişki karıştırılmakla birlikte, genel bir yanlış tedarik zincirinin, lojistik içerisinde yer aldığı düşünülmektedir. Ancak Şekil 5.2'de de görüldüğü üzere tedarik zinciri yönetimi daha kapsamlı olup, lojistik faaliyet bu kavram içerisinde yer almaktadır.

Şekil 5.2. . Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi



Kaynak: Yurtiçi Lojistik A.Ş. Operasyon Bölümü,(2007) “Durum Analiz Raporu”, İstanbul

Türkiye’nin 1980 sonrası ihracata dayalı büyüme stratejisini benimsemesi lojistik hizmetler çerçevesindeki talebi de etkilemiştir. Bunun sonucu olarak Türk lojistik pazarının da önemli gelişmeler kaydettiği, talep tahminleme, ihtiyaç planlama, üretim planlama ve üretim envanter yönetimi gibi faaliyetlerin malzeme yönetimi ile birleştiği gözlenmektedir. Aynı dönemde, nihai ürün stok yönetimi, dağıtım planlama, sipariş yönetimi, nakliye ve müşteri hizmetleri gibi faaliyetlerinde fiziksel dağıtım faaliyetleri ile bütünleştiği görülmektedir.

Türkiye’de lojistik sektöründeki büyümenin nedeni, KOBİ’lerin varlığı ve etkinliği ile açıklanabilmektedir. Lojistik sektörü gelişmiş ülkelerde GSMH içersinde ortalama %15’lik paya sahipken Türkiye’de bu oran daha düşüktür. Deloitte Taşımacılık ve Lojistik Sektörü 2010 raporuna göre lojistik sektör büyüklüğünün Türkiye GSYİH’nın %8-12’si arasında olduğu öngörülmektedir.

Dünyada önemli bir lojistik merkez olabilecek nitelik ve avantajlara sahip olmasına rağmen, sektörün Türkiye ekonomisi içindeki yeri çok iyi anlaşılamamış durumdadır ve yasalarda yetersizlik ve sağlıklı bir planlama yapılamaması nedeniyle oldukça zaman kaybedilmektedir.

9. Kalkınma planında lojistiğe ilişkin aşağıdaki görüşler ve öngörüler yer almaktadır. Türk ekonomisindeki gelişmelere paralel olarak, taşımacılık sektöründe hammadde ve işlenmiş ürünlerin talep edilen yerlere düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının ve lojistik hizmetleri ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin önemi artmıştır.

Taşımacılık sektöründe karayolunun ağırlığı hissedilmekte olup, taşınan malların ulaştırma modları arasında dengeli bir şekilde paylaştırılması ihtiyacı devam etmektedir.

Tablo 5.1. Yük ve Yolcu taşımasında Gelişmeler (Milyon ton-km)

<u>Yurtiçi</u>	2006	2013	2007-2013 % Artış
Karayolu (1)	169.500	248.000	5,6
Demiryolu	11.505	25.400	12,0
Denizyolu	5.400	8.400	6,5
Havayolu	468	659	5,0
Boruhattı			
Hampetrol	2655	2685	0,2
D. Gaz (milyon m küp) (2)	29253	49.844	7,9
Yurtdışı			
Demiryolu	1730	8.248	25,0
Denizyolu	749.000	1.740.000	12,8
Havayolu (3)	2.613	4.777	9,0
Boruhattı			
Hampetrol (Transit)	7.583	71.174	37,7

(1) İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilen 117 km otoyol ve bağlantı üzerindeki taşımalar 2005 yılından itibaren kapsamda, yer almamaktadır.

(2) Toplama dâhil değildir

(3) THY taşımaları

Kaynak: 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı

9. Beş Yıllık Kalkınma Planına Göre, “TCDD’nin taşıma tekeline son verilmesi ile birlikte özel sektör trenlerinin TCDD hatlarında çalışmaya başlaması, yolcu seferlerinin klasik trenlerden hızlı trenlere kayması ile yük trenlerine ayrılacak ilave kapasite ve özel sektörün verimlilik artışları dikkate alınarak 2007-2013 döneminde yurtiçi demiryolu yük taşımalarında yıllık ortalama % 12’lik artış öngörülmüştür. Yurtdışı demiryolu yük taşımaları demiryollarında gelişme potansiyeli en yüksek iş alanıdır. Almanya- Türkiye arasındaki yaklaşık 2200 kilometrelik uzun taşıma parkurunun getirdiği doğal avantaj ve Avrupa’da TIR

filolarının karşılaştığı zorluklar nedeniyle büyük ithalatçı firmalar uluslararası demiryolu alternatifini seçmeye başlamıştır. Uluslararası demiryolu taşımalarında VIII. Plan döneminde yaşanan yüksek artışın Dokuzuncu Plan döneminde de devam ederek yıllık ortalama % 25’lik bir artış sağlanması” öngörülmektedir.

5.5 Eskişehir ilinin lojistik altyapısı

5.5.1 Genel Durum

Eskişehir coğrafi konumu gereği karayolu ve demiryolu taşımacılığı ile öne çıkan bir ildir. Bursa Eskişehir Bilecik Bölge Planı 2010-2013’e göre, Eskişehir’de Uluslararası Nakliyeciler Derneği’ne kayıtlı 4 adet lojistik taşımacılık firması bulunmaktadır. Türkiye genelinde Uluslararası Nakliyeciler Derneği’ne kayıtlı 915 firma olduğu dikkate alındığında, Eskişehir’deki nakliye firmalarının binde 4 gibi oldukça düşük bir orana sahip olduğu görülmektedir. Bu nedenle lojistik tanımında belirtilen faaliyetlerin, tam olarak Eskişehir ilinde verilemediğini söylemek yanlış olmaz.

Bursa Eskişehir Bilecik Bölge Planı 2010-2013’de açıklanan verileri göre, Eskişehir’de gümrük gözetimi altındaki eşyanın tutulduğu toplamda 8.918 metrekaarelik alana sahip genel ve özel 11 adet antrepo bulunmaktadır.

TÜİK tarafından açıklanan motorlu kara taşıtları istatistiklerine göre, Eskişehir’de kayıtlı kamyon, kamyonet, otobüs ve minibüs sayıları 2002-2010 yılları arasında önemli bir artış kaydetmiştir. Bununla birlikte, sayılan motorlu kara taşıtlarının Türkiye araç parkı içindeki oranlarının 2002-2010 yılları arasında istikrarlı bir gerileme sürecinde olduğu görülmektedir. Eskişehir ili 2010 yılında % 1,33 oranıyla 9.695 adet kamyona; % 1,17 oranıyla 11.850 adet kamyonete; % 1,26 oranıyla 2628 otobüse ve % 0,73 oranıyla 2830 adet minibüse sahiptir. (Tablo 5.2.)

Tablo 5.2.Eskişehir’de Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri

Yıl	Kamyon	Türkiye %	Kamyonet	Türkiye %2	Otobüs	Türkiye %3	Minibüs	Türkiye %4
2002	7104	1,78	11850	1,35	1806	1,5	1991	0,82
2003	7071	1,74	12876	1,32	1870	1,51	1947	0,79
2004	9738	1,5	15630	1,24	2015	1,31	2393	0,75
2005	10089	1,49	18242	1,23	2239	1,37	2523	0,74
2006	10564	1,48	20700	1,22	2420	1,37	2647	0,74
2007	10650	1,46	22515	1,19	2537	1,34	2721	0,73
2008	10593	1,42	24311	1,17	2588	1,29	2742	0,71
2009	9812	1,34	25902	1,17	2556	1,27	2771	0,72
2010	9695	1,33	28183	1,17	2628	1,26	2830	0,73

Kaynak: TÜİK, Karşılaştırmalı Bölgesel İstatistikler

Eskişehir’de S.S Eskişehir İli Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi 1970 yılında kurulmuş ve şu anda 1460 üyesi bulunmaktadır. Kooperatif bünyesinde 1210 adet Tır 560 adet Kamyonluk dev araç filosu ile faaliyetlerini sürdürmektedir. Şuanda Selami Vardar Bulvarında yer alan kooperatifin, birisi hizmet binası yanında diğeri Çukurhisar mevkiinde olmak üzere sahibi 2 adet akaryakıt istasyonu vardır.

Eskişehir, demiryolu ağının önemli bir kavşak noktası olması nedeniyle, demiryolu taşımacılığının sağladığı avantajlardan yararlanma potansiyeli olan bir ildir. Demiryolu taşımacılığının düzenli, periyodik ve güvenli bir hizmet ortamı sunması, bu hizmetini ağır ve hacimli yükler söz konusu olduğunda ve mesafe uzadıkça maliyet avantajına dönüştürmesi demiryolu taşımacılığının lojistik sektöründeki üstün yönünü oluşturmaktadır.

TCDD, 2004 yılı başından itibaren blok tren taşımacılığına başlamış ve yükün boşaltılacağı istasyona etkin bir biçimde ulaştırılmasını hedeflemektedir. Blok tren taşımacılığında yükün yüklendiği istasyondan sonra vagon ve lokomotif değişimi, manevra, yük alıp yük indirme gibi uygulamalar olmaksızın, yükün boşaltılacağı istasyona varılması hedeflenmektedir. Bu uygulamayla birlikte yük taşıma miktarında anlamlı artışlar gözlenmiştir.

TCDD 2005 yılında 16 milyon ton yük taşırken, 2007 yılında 17 milyon 751 bin ton, 2008 yılında 19 milyon 656 bin ton yük taşımıştır. TCDD yurtiçi yük taşımacılığı, 2005-2008

dönemindeki artış eğilimi 2008 ekonomik krizi sonrasında kaybolmuştur. 2009 yılında da 18 milyon 911 bin ton yük taşınmıştır.

Eskişehir, TCDD bölge tanımlarına göre Arifiye çıkışı ile 1. Bölge; Polatlı çıkışı ile 2. Bölge; Alayunt çıkışı ile 7. Bölge güzergâhlarında bulunmaktadır. Eskişehir ili 2. Bölge Lojistik Müdürlükleri arasında yer almakta olup, yük taşımacılığında önemli bir konumda bulunmaktadır. 2. Bölge kapsamında yapılan yük taşımacılığı yükleme faaliyetinin ekonomik kriz yılında da artışını sürdürdüğü dikkat çekmektedir. Bölgelere göre değişen yük taşımacılığı incelendiğinde Eskişehir'in yük taşımacılığında önemli bir konumda bulunan 1. ve 2. ve 7. Bölgelerin kesişme noktasında yer aldığı görülmektedir. 2. Bölge kapsamında yapılan yük taşımacılığı yükleme faaliyeti dönem boyunca artmıştır. Yük taşıma potansiyeli yüksek olan Halkalı, Köseköy, Gelemen, Eskişehir, Boğazköprü'de yük lojistik köyü kurulması ve yaygınlaştırılması konusunda çalışmalar sürdürülmektedir.

Ayrıca Eskişehir'i denize bağlayacak olan Gemlik demiryolu bağlantısı lojistik sektörü açısından son derece önemlidir. Eskişehir'in ekonomik geleceği açısından en yüksek aciliyet arzeden sorunların başında gelmektedir.

Tablo 5.3. Bölgelere Göre Demiryolu Yurtiçi Yük Taşımaları (1000 Ton)

	Pozisyon	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%	2009	%
1. Bölge	Yükleme	1600	9,97	1382	8,25	1397	7,87	1495	7,61	1415	7,48
	Boşaltma	1451	9,04	1140	6,81	1183	6,66	1347	6,85	1377	7,28
2. Bölge	Yükleme	4234	26,3	4537	27,0	4911	27,6	5103	25,9	5292	27,9
			9		9		7		6		8
	Boşaltma	5589	34,8	6474	38,6	6332	35,6	6142	31,2	5991	31,6
			4		6		7		5		8
3. Bölge	Yükleme	1923	11,9	1961	11,7	2431	13,6	2875	14,6	2254	11,9
			9		1		9		3		2
	Boşaltma	2107	13,1	1985	11,8	2340	13,1	2701	13,7	1949	10,3
			3		5		8		4		1
4. Bölge	Yükleme	2692	16,7	3110	18,5	3279	18,4	3528	17,9	4341	22,9
			7		7		7		5		5
	Boşaltma	1418	8,84	874	5,22	958	5,4	1426	7,25	1514	8,01
5. Bölge	Yükleme	644	4,01	755	4,51	693	3,9	694	3,53	758	4,01
	Boşaltma	607	3,78	829	4,95	895	5,04	942	4,79	966	5,11
6. Bölge	Yükleme	2545	15,8	2582	15,4	2392	13,4	3178	16,1	2506	13,2
			6		2		8		7		5
	Boşaltma	3576	22,2	4239	25,3	4633	26,1	5445	27,7	5735	30,3
			2		2						2
7. Bölge	Yükleme	2505	15,6	2418	14,4	2648	14,9	2783	14,1	2345	12,4
			1		4		2		6		
	Boşaltma	1295	8,07	1204	7,19	1410	7,94	1654	8,41	1381	7,3
Toplam	Yükleme	1604	100	1674	100	1775	100	1965	100	1891	100
		3		5		1		6		1	
	Boşaltma	1604	100	1674	100	1775	100	1965	100	1891	100
	a	3		5		1		6		1	

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2005-2009.

Lojistik sektörünün gelişimi görüldüğü üzere büyük yatırımları gerektirmektedir. Karayolu, demiryolu ve havayolu alanlarında gerçekleştirilecek yatırımlarda devlete büyük bir görev düşmektedir. Eskişehir ili lojistik sektörü de kamu yatırım harcamalarının büyüklüğü ve bu harcamaların ne oranda sektöre yönelik olarak gerçekleşmiş olduğuna bağlı olarak gelişimini

sürdürmektedir. Aşağıdaki çizelgede ulaştırma ve haberleşme sektörüne yönelik kamu yatırımlarının gelişimi gösterilmektedir. Tabloda Eskişehir’de ulaştırma ve haberleşme sektörüne yönelik kamu harcamalarının yıllara göre gelişimi, il kamu yatırımları içindeki payı, toplam ulaştırma ve haberleşme yatırımları içindeki payı ve toplam kamu yatırımları içindeki payı olarak düzenlenmiştir. Ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının il kamu yatırımları içindeki payının 2006 yılına kadar gerilemiş olduğu, 2006 yılından itibaren de artış eğilimi kazandığı görülmektedir. Bununla birlikte, Eskişehir ilinin toplam ulaştırma ve haberleşme yatırımlarından almış olduğu paylara bakıldığında, 2006 yılına kadar gözlenen artış eğiliminin bu yıldan itibaren gerilemekte olduğu görülmektedir. Eskişehir’in ulaştırma ve haberleşme sektörü yatırımlarıyla toplam kamu yatırımlarından aldığı pay genel olarak azalma eğilimi taşımaktadır. Bu oranlar, Eskişehir ilinde artan ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının, yatırım bütçesinden daha fazla pay ayrılması ile değil, diğer yatırım alanlarından kaynak aktarılmasıyla gerçekleştirilmekte olduğunu göstermektedir.

Tablo 5.4. Eskişehir İli Kamu Ulaştırma ve Haberleşme Yatırımları

Yıllar	İl Kamu Yat. %	Ulşt. ve Habr. Yat. %	Tpl. Kamu Yat.
2002	39,85	2,04	0,549
2003	8,88	0,27	0,068
2004	31,43	1,6	0,401
2005	12,44	0,35	0,106
2006	17,029	0,56	0,176
2007	9,92	0,3	0,091
2008	9,51	0,3	0,091
2009	11,49	0,29	0,092
2010	13,18	0,25	0,083
2011	16,25	0,29	0,085

Kaynak: DPT

Karayolu ve demiryolu yük taşımacılığında entegrasyonun sağlanamamış olmasının neden olduğu sorunlar yanında, mevcut karayolu ve demiryolunun havayolu ve liman bağlantısını kurmakta karşılaşılan yetersizlikler Eskişehir’in lojistik kaynaklı temel sorunlarını oluşturmaktadır. Eskişehir ekonomisi, kara, hava ve demiryolu altyapısı ile depolama, yükleme boşaltma, yükleri bölme, birleştirme ve paketleme ve taşıma fonksiyonlarını yerine getirecek mekân, araç ve nitelikli insana ihtiyaç duymaktadır. Bu da yatırım bütçesinden

lojistik sektörü altyapı sorunlarını çözmek üzere daha fazla kaynak ayrılması ile mümkün olabilecektir.

5.5.2 TCDD Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi

Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası, yük taşımacılığı, dağıtımı, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alan olarak tanımlanmaktadır. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkanlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik merkezlerin önemi gün geçtikçe artmaktadır.

Lojistik hizmetlerinde daha etkin ve verimli bir işletmecilik yapılabilmesi ve müşteri memnuniyetinin sağlanması için yük potansiyeli yüksek olan, farklı ölçeklerde Türkiye’de Demiryollarınca 12 noktada benzer tesisler kurulması planlanmıştır. Bu merkezler,

- Eskişehir(Hasanbey)
- Kocaeli(Köseköy)
- Kayseri(Boğazköprü)
- İstanbul (Halkalı/Ispartakule)
- Samsun(Geleme)
- Balıkesir(Gökköy)
- Mersin (Yenice)
- Uşak
- Erzurum (Palandöken)
- Konya(Kayacık)
- Kalk (Denizli)
- Bilecik(Bozüyük)’tür.

Türkiye’deki demiryolları lojistik merkezlerde genelde aşağıdaki yerler mevcuttur.

- Konteyner yükleme boşaltma ve stok alanları
- Gümrüklü sahalar
- Müşteri ofisleri, otopark, tır parkı
- Bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, antrepolar
- Tren teşkil kabul ve sevk yolları

Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi'ndeki yüklerin demiryolu bağlantısı ile direkt olarak taşınması, bölgenin ithalat ve ihracat taşımalarına da katkıda bulunması amacıyla kurulacak olan Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezinde aşağıdaki alanlar bulunmaktadır.

- * Lojistik Binası
- * Kısım Şefliği Binası
- * Yol Müdürlüğü Mekanik Atölye Binası
- * Trafik ve Sosyal Tesisler Binası
- * İdari Bina
- * Lokobakım Atölye Binası
- * Vagon Atölye Binası
- * Yüksek Rampalı Hangar Binası
- * Gözetleme Kulesi

Merkezde Tren teşkil, manevra, yükleme boşaltma alanları ve depo birimleri arasında toplam 20.000 metrelik demir yolu ağı oluşturulacak olan Eskişehir Lojistik Merkezi'nin, Türk lojistik sektörüne önemli bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Eskişehir (Hasanbey) Lojistik merkezinin 1. etap inşaat çalışmaları tamamlanmıştır.

5.5.3 Eskişehir Sanayi Odası- Eskişehir Organize Sanayi Bölge Müdürlüğü Lojistik Merkezi

Eskişehir Organize Sanayi bölgesinde faaliyet gösteren işletmelere yardımcı olmak amacıyla Eskişehir Sanayi Odası ve Organize Sanayi Bölgesi tarafından 2003 yılında tamamlanarak Lojistik Merkez kurulmuştur. 01.11.2003 tarihinde de ihaleye girip yer hak eden işletmelere de merkezden yer tahsisi gerçekleşmiştir. Bu işletmelerin tercihinde ise Eskişehir de lojistik hizmet veren orta ölçekli işletmeler tercih edilmiştir. Bunun amacı ise, Eskişehirli nakliye firmalarını büyük ulusal ve uluslararası firmalar ile rekabet edebilir bir konuma getirmek olmuştur.

Merkez öncelikle şeffaf bir taşıma sistemi kurarak katılımcılığı ve serbest piyasa koşullarında taşıma fiyatlarının tam rekabetle belirlenmesinin önünün açılmasını amaçlamıştır. Burada ESO Lojistik Merkezin bir nebze de olsa başarılı olduğunu söyleyebilir. Merkezin hedefi, Eskişehir Sanayicisine ucuz, güvenilir ve süratli taşıma hizmetleri zinciri sunmak olmuştur.

Tablo 5.5. Lojistik Merkeze Gelen Talepler

AYLARA GÖRE TALEPLER			
	Yıl	Ay	Talep miktarı
1	2003	Aralık	8
2	2004	Ocak	21
3	2004	Şubat	52
4	2004	Mart	121
5	2004	Nisan	175
6	2004	Mayıs	134
7	2004	Haziran	171
8	2004	Temmuz	207
9	2004	Ağustos	80
10	2004	Eylül	138
11	2004	Ekim	212
12	2004	Kasım	76
13	2004	Aralık	120
14	2005	Ocak	145
15	2005	Şubat	124
16	2005	Mart	175
17	2005	Nisan	152
18	2005	Mayıs	148
19	2005	Haziran	143
20	2005	Temmuz	235
21	2005	Ağustos	224
22	2005	Eylül	166
23	2005	Ekim	191
24	2005	Kasım	168
25	2005	Aralık	167
26	2006	Ocak	160
27	2006	Şubat	252
28	2006	Mart	116
29	2006	Nisan	126
30	2006	Mayıs	137
31	2006	Haziran	223
32	2006	Temmuz	209
33	2006	Ağustos	348
34	2006	Eylül	296
35	2006	Ekim	222
36	2006	Kasım	309
37	2006	Aralık	259
38	2007	Ocak	233
39	2007	Şubat	198
40	2007	Mart	245
41	2007	Nisan	165
42	2007	Mayıs	178
43	2007	Haziran	187
44	2007	Temmuz	198
45	2007	Ağustos	157

46	2007	Eylül	235
47	2007	Ekim	189
48	2007	Kasım	155
49	2007	Aralık	142
50	2008	Ocak	237
51	2008	Şubat	271
52	2008	Mart	117
53	2008	Nisan	152
54	2008	Mayıs	201
55	2008	Haziran	171
56	2008	Temmuz	163
57	2008	Ağustos	116
58	2008	Eylül	98
59	2008	Ekim	131
60	2008	Kasım	114
61	2008	Aralık	101
62	2009	Ocak	109
63	2009	Şubat	183
64	2009	Mart	197
65	2009	Nisan	235
66	2009	Mayıs	164
67	2009	Haziran	263
68	2009	Temmuz	218
69	2009	Ağustos	58
70	2009	Eylül	30
71	2009	Ekim	45
72	2009	Kasım	50
73	2009	Aralık	35
74	2010	Ocak	18
75	2010	Şubat	4
76	2010	Mart	42
77	2010	Nisan	44
78	2010	Mayıs	47
79	2010	Haziran	119
80	2010	Temmuz	215
81	2010	Ağustos	102
82	2010	Eylül	177
83	2010	Ekim	222
84	2010	Kasım	122
85	2010	Aralık	113
86	2011	Ocak	46
87	2011	Şubat	19
88	2011	Mart	73
89	2011	Nisan	82
90	2011	Mayıs	72
91	2011	Haziran	38
92	2011	Temmuz	108
93	2011	Ağustos	51

Böylelikle, Türkiye'nin ulaşım ağı kurulmuş olacak, şeffaf ve güvenilir bir sevk zinciri oluşturulmuş, yük bekleme- iş arama gibi nakliyecinin zaman kayıplarının önüne geçilebilecektir.

ESO Lojistik Merkezi Bilgi Sistemi, Eskişehir Organize Sanayi Bölgesindeki firmaların lojistik ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla Lojistik Merkezi ve ESO üyeleri arasında İnternet üzerinden çalışan bir yapıdır. Sistemin amacı ESO üyelerinin lojistik ihtiyaçlarının en çabuk, güvenilir ve düşük maliyetlerde karşılamak ve Lojistik firmalarının üyelerle olan ilişkilerinde fayda sağlamaktır. ESO Lojistik Merkezi Bilgi Sistemi, İnternet tabanlı çalışan bir sistemdir. Bu sistemin avantajı coğrafi mekan ve değişik iletişim altyapılarına bağlı olmaksızın erişilebilmesidir. Kısaca dünyanın çeşitli yerlerinden ve farklı bilgisayar sistemlerinden erişim sağlanabilmektedir.

Lojistik merkezi sistemine ulaşmak için www.esolojistik.com adresine girilmektedir. Eskişehir'de güvenilir nakliye hizmetleri sunan bir bilgi sistemidir. Bu sistemde aynı anda 17 lojistik firmasına ve çok sayıda araca ulaşılma imkanı mevcuttur. Sistemde uygun taşıma maliyetleri, İnternet hızında işlemleri sonuçlandırma, etkin raporlama, sonuçları ve firmaya özel şart ve yaptırımları belirleme imkanı vardır. Merkezin kuruluşundan itibaren aylara göre gelen talepler yandaki tabloda

gösterilmiştir. Tabloda görüldüğü gibi genelde talepler yaz aylarında artmaktadır.

Lojistik Merkeze, merkezin kurulduğu tarihten itibaren gelen yük talepleri aşağıdaki gibidir. Görüldüğü üzere 13665 adet talebe 14705 adet fiyat verilmiş bunlardan 5308 tanesinin onaylanması ve adrese teslimi sağlanmıştır. Geri kalan talepler ise kapatılmadan taşıyıcı firma tarafından adrese teslim edilmiştir.

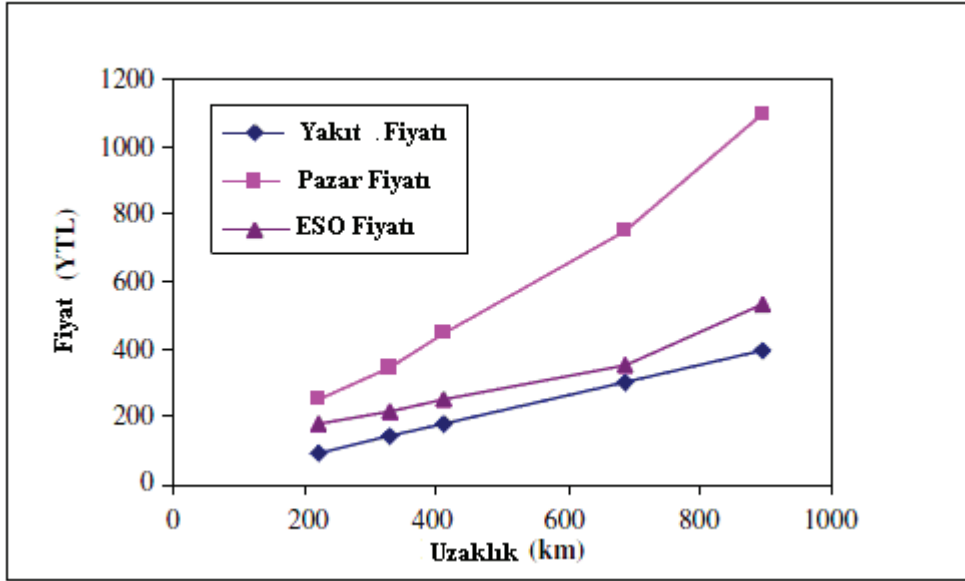
Tablo 5.6. Genel Bilgiler

Firma Talepleri	13665 Adet
Firmalara Verilen Teklif Sayısı	14705 Adet
Onaylanan Talep Sayısı	5308 Adet
Teslim Edilen Talep Sayısı	5308 Adet

Bu rakamlar Eskişehir taşımacılık hizmetlerinin % 10'u bile değildir. Ancak bunu Eskişehir de yaymak kullanıma alıştırılması sanayiciler için yararlı olacaktır. Aşağıda da anlatıldığı gibi bu sistem taşımacılık fiyatlarında azalma sağlamaktadır. Genelde sanayici istediği fiyatta taşıma yapmak için sistemi kullanmaktadır.

Eskişehir OSB’de kurulmuş olan Lojistik Merkez ve merkez tarafından sağlanan açık eksiltme programı bilimsel çalışmalara da konu olmuştur. Merkezin yeni kurulduğu döneme rastlamasına karşın, aşağıdaki şekilde görüleceği gibi, Lojistik Merkez ve merkezde kullanılan açık eksiltme programı taşıma fiyatlarında, pazar fiyatı ile karşılaştırıldığında önemli tasarruflar sağlamaktadır. Çalışmada işletmeler, yerel nakliye firmaları ve transit nakliye firmaları fiyat, taşımacılık sayıları ve vazgeçme açılarından incelenerek sistemin performansının ölçümüne yönelik göstergelerin gerekliliği ortaya koyulmuştur.

Şekil 5.1. Taşıma Fiyatları ile Pazar Fiyatı Karşılaştırılması



5.5.4 Mükemmeliyet merkezleri

Eskişehir ilindeki lojistik sektörün diğer bir bileşeni, konu ile ilgili araştırma çalışmalarının yapılacağı mükemmeliyet merkezleridir. Anadolu Üniversitesi tarafından kurulması planlanan, Ulusal Havacılık Mükemmeliyet Merkezi (UHAM) ve Ulusal Raylı Sistemler Mükemmeliyet Merkezi (URAYSİM) konusunda çalışmalar devam etmektedir. Bu merkezlerin hayata geçirilmesi Eskişehir'deki lojistik sektörünün gelişmesine katkı yapacaktır.

5.5.5. Havaalanı

Diğer taraftan Anadolu Üniversitesi bünyesinde yer alan havaalanı pisti 1988 yılında 1820 metre uzunluk, 30 metre genişlik ile hizmete girmiş ve 2011'de pist 3 bin metre uzunluk, 45 metre genişliğe ulaşmıştır. Yurtiçi ve yurtdışı seferleri olan havaalanındaki uçuş ve bağlantı sayısının artırılması Eskişehir'in gelişmesine katkı yapacağı açıktır. Anadolu Üniversitesi Havaalanının tüm ülke açısından yararlı olması, Eskişehir'in kargo merkezi ve uçak bakım merkezi olması mümkündür.

5.5.6 Batı Anadolu Lojistik Organizasyonları (BALO) projesi

BALO (Batı Anadolu Lojistik Organizasyonları), Manisa Ticaret ve Sanayi Odası'nın önderlik ettiği bir projenin adıdır. Projenin amacı, yüklerin demiryolu ile daha hızlı, güvenli

ve uygun fiyatla pazarlara ulaştırmaktır. Proje İzmir, Denizli, Bursa, Eskişehir, Kütahya, Ankara, Konya, Kayseri ve Gaziantep’ de Ticaret ve Sanayi Odaları , Organize Sanayi Bölgeleri yönetimleri ile paylaşılarak olgunlaştırılmıştır.

Türkiye’de faaliyet gösteren sanayici, Avrupa’ya yaptığı ihracat ve ithalat taşımalarında sadece iki taşıma şekli ile ulaşım sağlayabilmektedir bunlar denizyolu ve karayolu taşıma modelleridir. Denizyolu taşımacılığı çevreci ve ekonomik olsa da; çıkış veya varış noktaları limanlara uzak bölgelerde olması durumunda navlun avantajını yitirmektedir. Kaldı ki, birçok seferlerin haftalık olması ve hava muhalefetinden etkileniyor olması sebebi ile sevkiyat sürelerinin uzama riski ihracatçı ve ithalatçıyı karayolu taşımasına yönlendirmektedir. Karayolu taşımacılığı, hızlı olmasına rağmen yüksek navlun, geçiş belgesi, gümrük kapılarındaki yoğunluk, hava muhalefeti ve fazlasıyla insan hatalarına maruz kalınması gibi sebeplerden olumsuz etkilenmektedir. Dünya üzerinde kabul edilmiş olan, güvenli, ekonomik ve çevreci taşıma modeli demiryolu, ölkemizde sadece çok az bir pay ile yurtiçi taşımalarda ve boğaz geçişi sorunu olmadığı için Türkiye’nin Avrupa bölgesinde Avrupa taşımalarında kullanılabilmektedir.

Anadolu’da faaliyet gösteren sanayiciler, ithal/ihraç yüklerini demiryolu ile taşıtmak istediğinde, mevcut TCDD parkurunun uzun olması, İstanbul boğazından vagon geçişlerini sağlayan tren feribotların eski model, düşük kapasiteli ve yetersiz olmasından dolayı bu hattı kullanamamaktadırlar.

Mevcut demiryolu hattının efektif kullanılamaması, yeni güzergâh ve çözüm ihtiyaçlarını beraberinde getirmiştir. Bu kapsamda geniş bir katılım ile BALO (Batı Anadolu Lojistik Organizasyonları) projesi gelişmiştir.

Yüklerin demiryolu üzerinden varış noktasına güvenli bir şekilde ulaşması ancak kapalı vagonlar veya vagonların üzerinde taşınabilecek ekipmanlar ile mümkündür. Yüklerin ihracatçının kapısından alınıp, nihai varış noktasına kadar güvenli bir şekilde taşımaya en uygun ekipman 45’’ HC Konteynırdır. Bu ekipmanlar güvenli olduğu kadar iç hacimlerinin standart konteynıra göre farklı olması ve Tır römorku ile aynı ölçüler sahip olması büyük bir avantajdır.

Batı ve Orta Anadolu'daki yük toplama merkezlerinden (İzmir, Manisa, Denizli, Bursa, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Konya, Kayseri) Okçugöl Tren İstasyonuna (Konsolidasyon Merkezi) gelecek olan 45'' HC Konteynırlar, bu merkezde varış bölgesine göre teşkil edilecek olan Blok Trenlere yüklenecektir.

17 vagon ve 34 adet 45'' HC'den oluşan Blok Tren Bandırma Limanına ulaşacak, proje kapsamında alınacak olan Tren Feribotları ile Bandırma Limanından, Tekirdağ Limanına ulaşacak Blok Trenler, Tekirdağ – Muratlı arasında yeni yapılan 32 kilometrelik bağlantı yolu ile uluslararası demiryolu şebekesine bağlanacaktır. Kapıkule sınır kapısından çıkış yapacak olan Blok Trenlerin planlanan varış noktaları Viyana, Nürnberg, Stuttgart, Köln ve Lyon'daki lojistik köyler olacaktır. Lojistik köylere varan yükler nihai varış noktasına iç taşıma araçları ile teslim edilecektir. Proje faaliyete başladıktan sonra Avrupa'daki noktalar arttırılabilecektir.

Tekirdağ – Muratlı arasında yapılan 32 kilometrelik demiryolu bağlantı hattının proje kapsamında BALO tarafından yapılması planlanmıştır. Ancak daha sonra Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı bu hattın yapımını üstlenmiş ve böylelikle Tekirdağ Limanı Türkiye ve Uluslar arası demiryolu şebekesine bağlanmıştır.

Orta Avrupa'daki lojistik köylerde toplanan yükler, yine 45'' HC Konteynırlar ile en uygun maliyet, transit süre ve çevreci taşıma modeli olan demiryolu ile Türkiye ve çevre ülkelere (Ortadoğu, Bağımsız Devletler Topluluğu, vb.) sevk edilecektir.

Lojistik sektöründe alternatif projeler üretmek; Türk İhracat pazarının büyümesi için yeni ve avantajlı taşıma kanallarının İhracatçı ve Sanayiciye kazandırılmasıdır.

Balo projesi ile Avrupa'dan Türkiye'ye üretim için gönderilen yarı mamul ve mamuller çok daha düşük maliyet ile Türkiye'deki sanayicilere ulaşabilecek olup, Türkiye'de üretilen kaliteli ürünler Avrupa'daki nihai alıcılarına aynı avantaj ile ulaşacaktır.

AB'den BDT'ye ve Orta Doğu ülkelerine yapılan sevkiyatlar da bu proje üzerinden Güneydoğu Anadolu'daki Lojistik Merkezlere ulaşip (Kayseri, Gaziantep), buradan ilgili varış noktalarına tırlar ile sevk edilecektir. Bu durum söz konusu bölgeler için yeni bir iş ortamı yaratılması anlamına gelmektedir.

BALO Projesi kapsamında yapılan taşımacılıkta çevreye verilen zararlı gaz oranı düşürülecek, yenilenemeyen enerji kaynakları tüketimi azalacaktır.

5.5.5 Yeni otoyol projeleri ve Eskişehir

Ulaştırma Bakanlığının, trafik yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerde yapılmasını planladığı 6 yeni otoyolun güzergâhı belirlenmiştir ve Eskişehir bu projede lojistik açısından önemli bir kavşak noktasında yer almıştır.

Türkiye'nin batısında yapılacak otoyollar, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönünde şekillendirilmiştir. Yeni otoyollar, İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Körfez'e birer köprü yapımını da kapsamaktadır. Otoyolların, ülkenin 3 büyük kenti İstanbul, Ankara ve İzmir'i daha güvenli bir ulaşım ağı ile birbirine bağlaması hedeflenmektedir.

Ulaştırma Bakanlığının yaptığı fizibilite çalışmalarına göre, 6 otoyol, ülkenin batısında inşa edilecektir. Bu kapsamda, Ankara-İzmir arasında yeni bir otoyol yapılacak ve bağlantı yollarıyla birlikte toplam 549 kilometre uzunluğunda olacak bu otoyol ana arter olma özelliği nedeniyle Eskişehir Beylikova'dan yeni bir rota izleyerek Eskişehir üzerinden Bursa'ya ulaşacaktır. Bu güzergâhın uzunluğu ise ayırım noktasından itibaren 202 kilometre olarak hesaplanmıştır. Söz konusu ana güzergâhta, Kırka'dan Afyon'a yönelecek ve 345 kilometreyi bulacak bir kol ise Burdur üzerinden Antalya'ya uzanacaktır.

Diğer taraftan Kuzey Marmara Otoyolu adı verilen güzergâh ise Adapazarı'ndan başlayarak, İzmit üzerinden İstanbul Boğazı'na yapılacak 3. köprü ile Avrupa yakasına geçecek ve Kınalı (Tekirdağ) ayırımına kadar sürecek ve bu otoyolun uzunluğu 342 kilometre olacaktır.

Aşağıdaki haritada görüldüğü gibi diğer otoyollar ise Marmara ve Trakya bölgelerinden çıkışlı olarak İzmir'e bağlanacaktır. Kınalı ayırımından başlayacak bir diğer otoyol ise Malkara'dan sonra Çanakkale Boğazı'na yapılacak ilk kara yolu köprüsüyle Savaştepe güzergâhını izleyecektir. 433 kilometre uzunluğundaki bu otoyol, Gebze'den başlayacak ve Körfez'den bir köprüyle Bursa'ya ulaşarak Balıkesir üzerinden İzmir'e bağlanacak yaklaşık 421 kilometreyi bulacak bir diğer otoyol projesiyle Manisa yakınlarında kesişecektir.

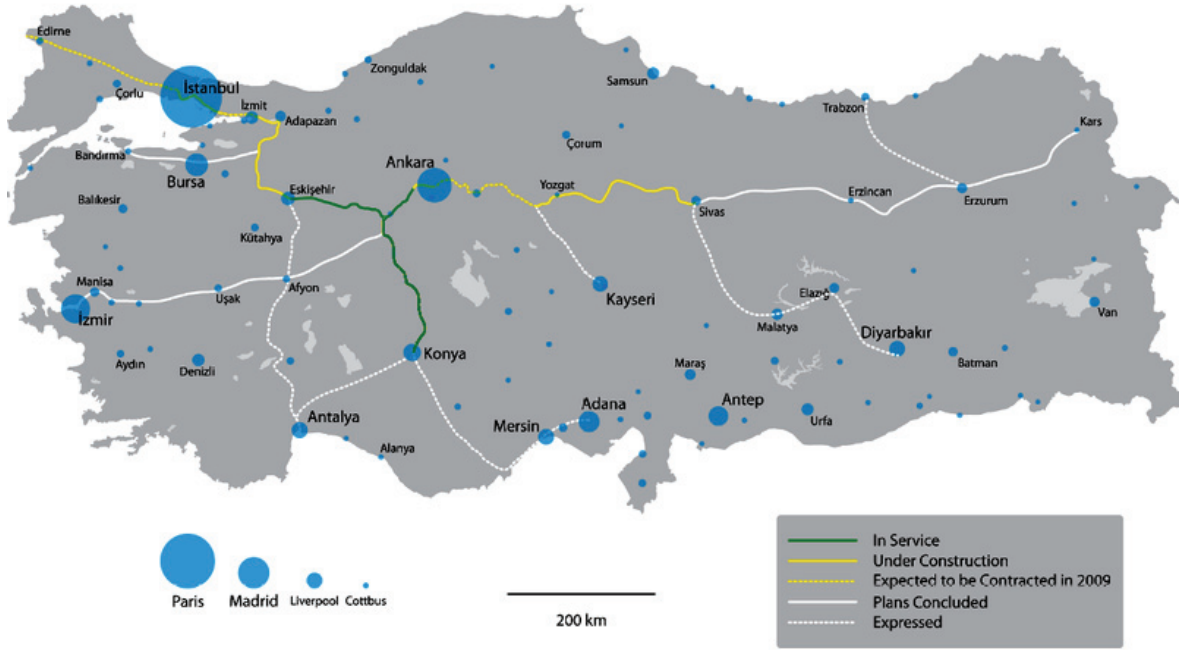
Şekil 5.2. Otoyol Projesi



5.5.6 Eskişehir ve Yüksek Hızlı Trenler

Eskişehir Yüksek Hızlı Trenleri'nde (YHT) kavşak noktasında yer alacaktır. TCDD 2003 yılında hızlı tren hatları döşemeye başlamış ve ilk hattın toplam uzunluğunun 533 km. olması öngörülen İstanbul-Eskişehir-Ankara hattıdır. Bu hattın yapımı tamamlandığında, 6-7 saatlik Ankara-İstanbul yolculuğunu 3 saat, 10 dakikaya düşürmesi bekleniyor. Deneme seferleri 23 Nisan, 2007, ticari seferler 13 Mayıs, 2009'da başlamıştır. Hattın şu anda kullanımda olan Ankara-Eskişehir kısmı 245 km.'den oluşmaktadır ve yolculuk süresi 90 dakikadır. Hattın Eskişehir-İstanbul kısmının 2013'de tamamlanması öngörülmüştür. 2013'de de hat Marmaray ile bağlanınca, dünyanın ilk kıtalar arası günlük tren seferleri gerçekleşmiş olacaktır. Ankara Konya YHT Eylül 2011'de başlamış ve Eskişehir Konya YHT seferlerinin 2011 yılı içinde başlatılması beklenmektedir.

Şekil 5.3. YHT Hatları projesi



Görüldüğü gibi Eskişehir YHT’ de önemli bir kavşakta yer almakta ve İstanbul, Ankara ve İzmir’e çok kısa sürede ulaşacak konuma gelmektedir. Bu da Eskişehir’in ve lojistik sektörünün gelişmesine olumlu katkı yapması beklenmektedir.

6- İMALAT DIŞI İŞLETMELER ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE ANALİZİ

Eskişehir’de Temmuz 2011 itibarıyla 19.481 Gelir Vergisi mükellefi 5.302 adette Kurumlar Vergisi mükellefi işletme ve 3.720 adet Basit Usulde Vergilendirilen mükellef bulunmaktadır. Bu işletmelerin yaklaşık 12.000 adedi Ticaret Odasına kayıtlı bulunmaktadır. Bu üyeler ticaret, üretim ve hizmet alanında faaliyet göstermektedirler. Araştırma kapsamına Ticaret ve Sanayi Odalarına üye belirli ölçeğin üzerindeki işletmeler alınmıştır.

İmalat dışı işletmeler hedef alınarak uygulanan anket çalışması temel olarak 5 kısımdan oluşmaktadır. İlk kısım; anket yapılan işletmenin genel durumuna ilişkin tanıtıcı bilgileri öğrenmeyi hedeflemektedir. İkinci ve üçüncü kısım işletmelerin; temel lojistik faaliyetleri ile ilgili bilgileri bir diğer ifade ile taşımacılık, depolama ve stoklama faaliyetlerine ilişkin bilgilere ulaşmaya çalışılmaktadır. Dördüncü bölümde işletmelerden, Eskişehir’deki lojistik faaliyetlere ilişkin görüşleri alınmaya çalışılmaktadır. Beşinci ve son bölümde işletmelerden, Eskişehir’deki ticari lojistik üs/merkez gereksinimi ile ilgili görüşler alınmaya çalışılmaktadır.

İmalat dışı işletmelere yönelik anket çalışmasında aşağıda belirtilen 11 sektör hedef alınmıştır. (Tablo 1) Anket çalışması, anketörler aracılığı ile yüzyüze görüşme yöntemi ile gerçekleştirilmiş ve örnek kütle tesadüfi örnekleme yoluyla elde edilmiştir. Anket sürecinde sektör çalışanlarının bir kısmı iş yoğunluğu nedeniyle anketi cevaplamayı reddetmekle beraber, elde edilen sonuçlar ana kütleyi temsil edecek rakama ulaşmıştır. Anket sonucunda elde edilen bulgular, aşağıdaki gibi yorumlanmıştır.

Tablo 6.1.

Sektörler
Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü
Madencilik ve taşocakçılığı sektörü
Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü
İnşaat sektörü
Toptan mağazacılık sektörü
Perakende mağazacılık sektörü
Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü
Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü
Eğitim sektörü
Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü
Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü

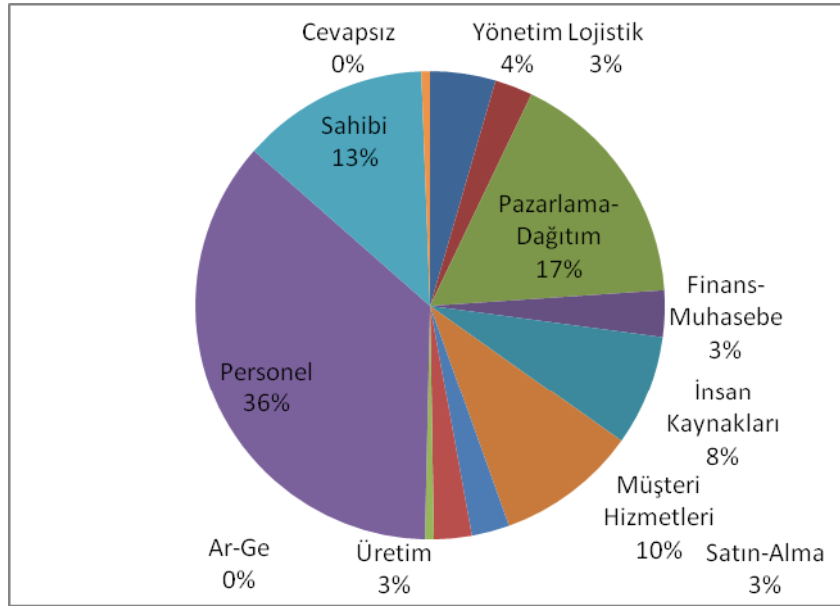
Departman

Eskişehir’deki Lojistik İhtiyaç ve Faaliyetlerinin Belirlenmesine İlişkin Fizibilite Çalışması’nda anketi yanıtlayan kişiler, aşağıda Tablo 2’de (Grafik 1) belirtilen departmanlara bağlı olarak çalışmaktadırlar. (Tablo 2) Yapılan anket çalışmasının imalat dışı işletmelere yönelik olması nedeniyle bu işletmelerin de küçük işletmeler olduğu göz önüne alındığında aşağıda yer alan departmanlara sahip olmadığı bilinmektedir. Bu nedenle anketi yanıtlayan kişinin kendisini personel olarak tanımlaması sonucu en büyük yüzdenin bu noktada oluştuğu görülmektedir. (%36.13). İkinci sırada yer alan yanıtlayıcının %12.90’lık oran ile işletmenin sahibi olduğu görülmektedir. Yine küçük işletmeler göz önüne alındığında elde edilen yüzdenin beklentilere uygun olduğu gözlenmiştir.

Tablo 6.2.

Departman	Frekans	%
Yönetim	7	4,5
Lojistik	4	2,6
Pazarlama-Dağıtım	26	16,8
Finans-Muhasebe	5	3,2
İnsan Kaynakları	12	7,7
Müşteri Hizmetleri	15	9,7
Satın-Alma	4	2,6
Üretim	4	2,6
Ar-Ge	1	,6
Personel	56	36,1
Sahibi	20	12,9
Cevapsız	1	,6
Toplam	154	99,4

Grafik 6.1.



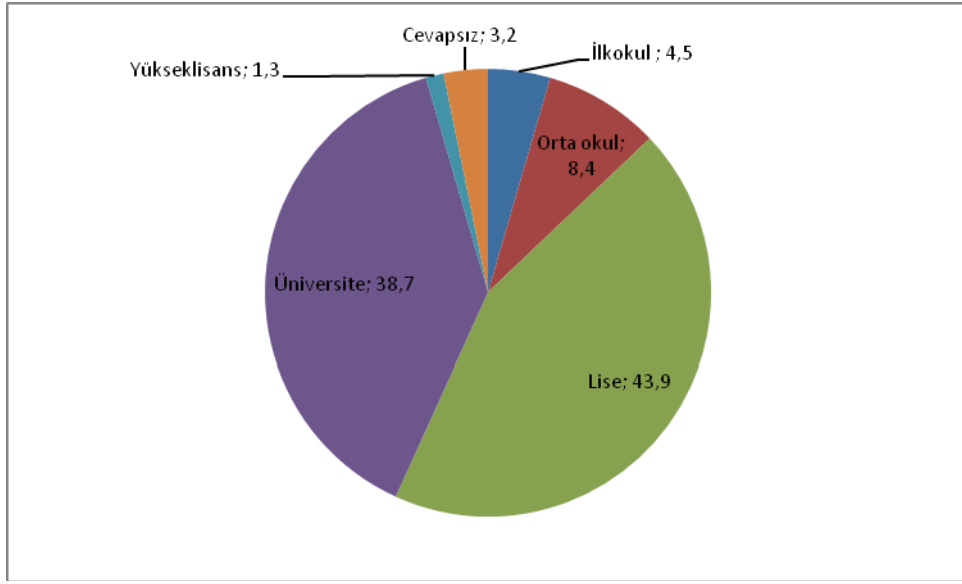
Eğitim Durumu

İşletmelerde, yanıtlayıcıların eğitim durumları göz önüne alındığında %45.03'lük yüzde ile lise mezunu sonucunun en büyük yüzdeye sahip olduğu gözlenmiştir. (Tablo 3, Grafik) İkinci sırada %39.74'lük oran ile yanıtlayanların üniversite mezunu olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Belirtilen yüzdelere göre, lojistik faaliyetlerin alan uzmanı olmamakla birlikte, eğitilmiş olan kişilerce yürütüldüğü görülmektedir.

Tablo 6.3.

Eğitim Durumu	Frekans	Yüzde
İlk	7	4,5
Orta	13	8,4
Lise	68	43,9
Üniversite	60	38,7
Yüksek lisans	2	1,3
Cevapsız	5	3,2
Toplam	155	100

Grafik 6.2.



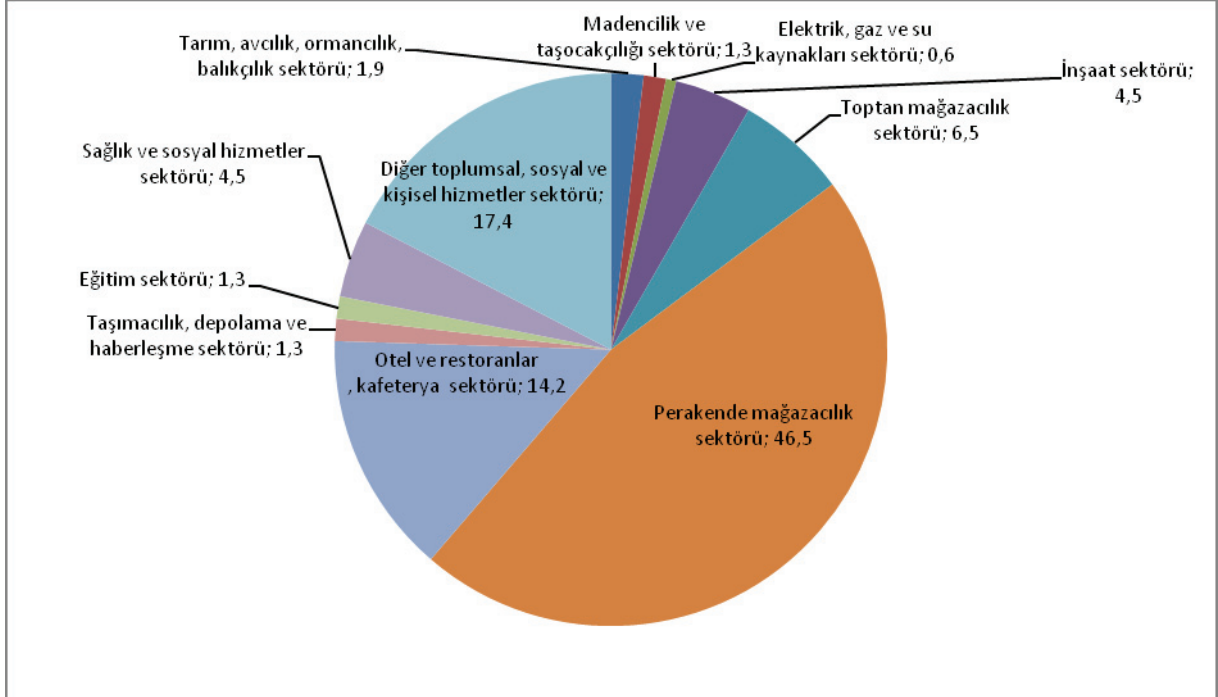
Sektörler

Eskişehir’deki Lojistik İhtiyaç ve Faaliyetlerinin Belirlenmesine İlişkin Fizibilite Çalışması’na katılan sektörlerin dağılım yüzdeleri ve bu yüzdelerin pasta grafiği aşağıda yer almaktadır. (Tablo 4, Grafik 3) Grafiğe göre perakende ve mağazacılık sektörünün %46.15’lik oran ile en yüksek yüzdeye sahip olduğu gözlenmiştir. Otel, restoran ve kafeterya sektörüne ilişkin katılımın %14.10’luk bir paya sahip olduğu ve en düşük katılım oranının da elektrik, gaz ve su kaynakları sektörüne ait olduğu görülmektedir.

Tablo 6.4.

Sektörler	Frekans	Yüzde
Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	3	1,9
Madencilik ve taşocaklığı sektörü	2	1,3
Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	,6
İnşaat sektörü	7	4,5
Toptan mağazacılık sektörü	10	6,5
Perakende mağazacılık sektörü	72	46,5
Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	22	14,2
Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	2	1,3
Eğitim sektörü	2	1,3
Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	7	4,5
Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	27	17,4
Toplam	155	100,0

Grafik 6.3.



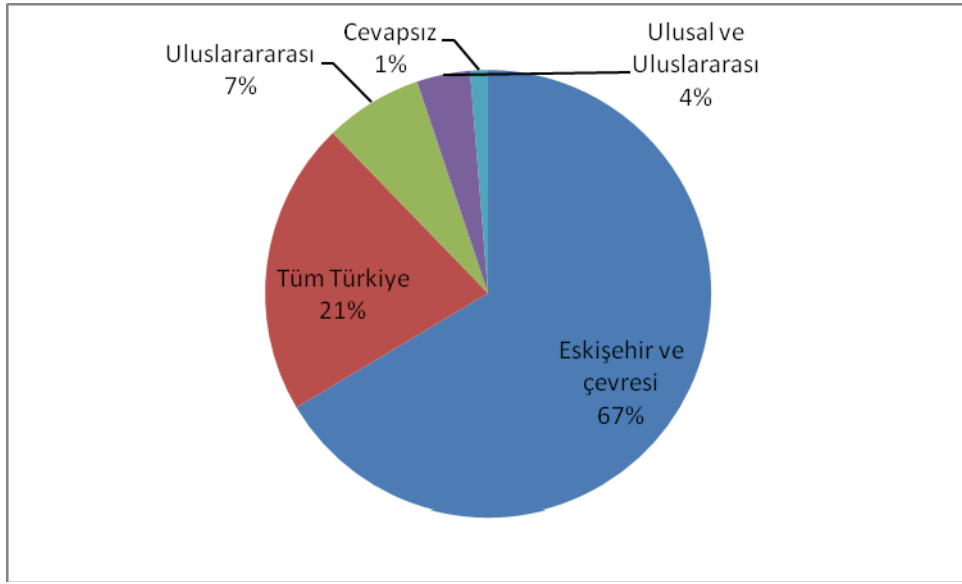
Pazar Alanı

Ankete katılan işletmelerin pazar alanı incelendiğinde, %66.88’lik oran ile büyük bir çoğunluğunun Eskişehir ve çevresinde pazar alanı oluşturduğu sonucuna ulaşılmıştır (Tablo 5, Grafik 4) %21.43’kesiminin pazar alanının tüm Türkiye’ye olduğu belirtilmiştir. Elde edilen sonuca göre imalat dışı işletmelerin Pazar kapsamının yakın çevre olması nedeniyle yerel lojistik ihtiyaçlarını giderecek fiziki koşulların oluşturulması beklenti dâhilindedir.

Tablo 6.5.

Pazar Alanı	Frekans	Yüzde
Eskişehir ve çevresi	103	66,5
Tüm Türkiye	33	21,3
Uluslararası	11	7,1
Ulusal ve Uluslararası	6	3,9
Cevapsız	2	1,3
Toplam	155	100

Grafik 6.4.



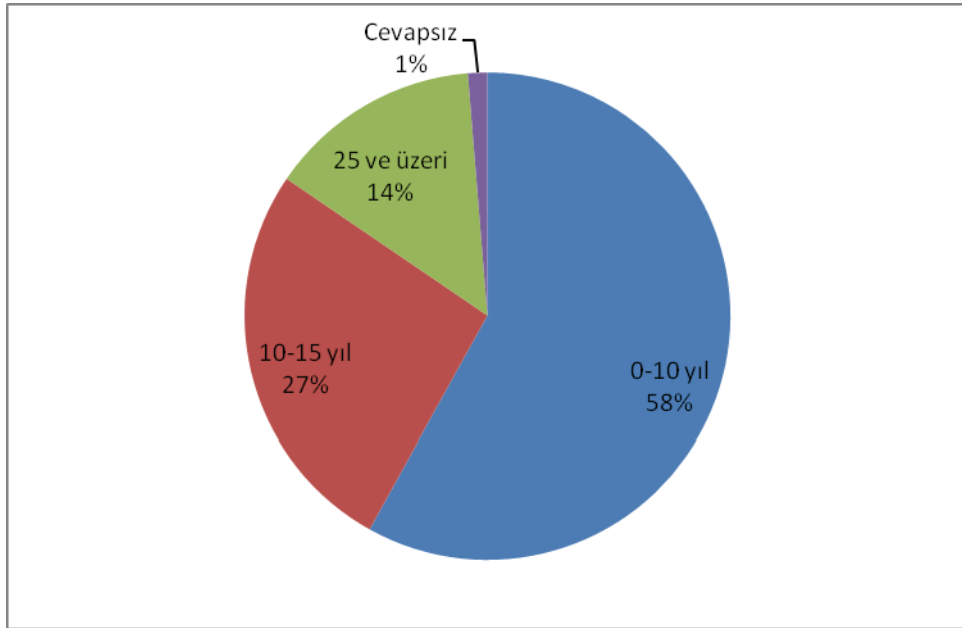
Pazarda Faaliyet Süresi

Anketi yanıtlayan işletmelerin %58.44'lük bölümünün 0-10 yıl aralığında, %27.27'lik kısmının 10-25 yıl aralığında, kalan %14.29'luk bölümünün ise 25 yıldan fazla süredir pazarda faaliyet gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. (Tablo 6, Grafik 5) Bu bulgu ile imalat dışı işletmelerin büyük çoğunun genç işletmeler olduğu sonucuna ulaşılabilir.

Tablo 6.6.

Pazarda Süresi	Faaliyet	Frekans	Yüzde
0-10		90	58,44
10-25		41	27,27
25 ve üzeri		22	14,29
Cevapsız		2	1,3
Toplam		155	100

Grafik 6.5.



Eskişehir’den İhracat yapıyor musunuz?

Eskişehir’de faaliyet gösteren imalat dışı işletmelerin pazarının Eskişehir ve çevresi olduğu düşünüldüğünde %70,3’ünün ihracat yapmadığı sonucu beklenen bir sonuçtur. (Tablo 6.7)

Tablo 6.7.

Eskişehir’den ihracat yapıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	9	5,8
Hayır	109	70,3
Cevapsız	37	23,9
Toplam	155	100

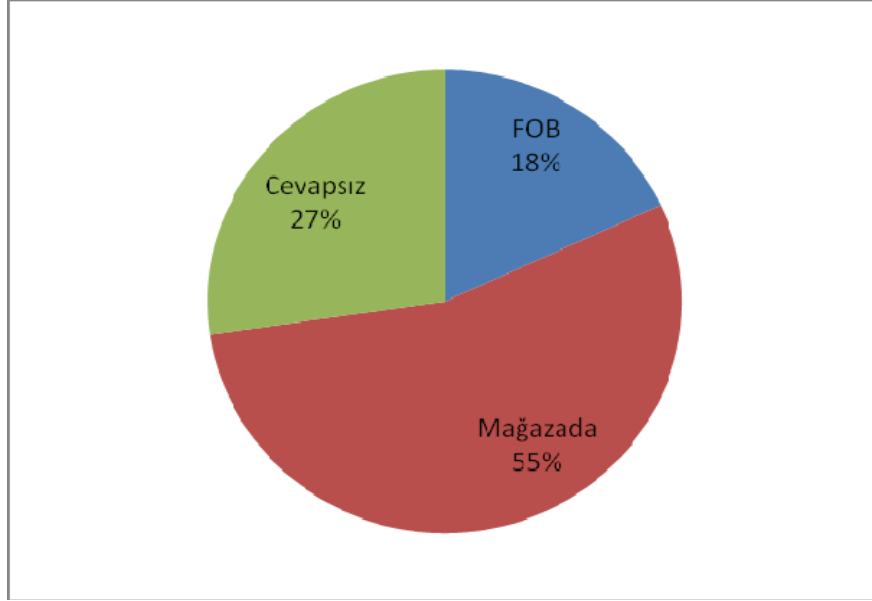
İhracat veya tax free (gümrüksüz) satış yapıyorsanız teslim şekliniz.

İhracat veya gümrüksüz satış yapan işletmelerin %54,55’inin mağazada teslim ettiklerini, %18,18’inin FOB teslim şeklini seçtikleri ve %27,27’sinin boş bıraktığı görülmektedir. (Tablo 6.8, Grafik 6.6)

Tablo 6.8.

İhracat veya tax free (gümrüksüz) satış yapıyorsanız teslim şekliniz.	Frekans	Yüzde
FOB	2	18,18
Mağazada	6	54,55
Cevapsız	3	27,27
Toplam	11	100

Grafik 6.7.



TAŞIMACILIK FAALİYETLERİ

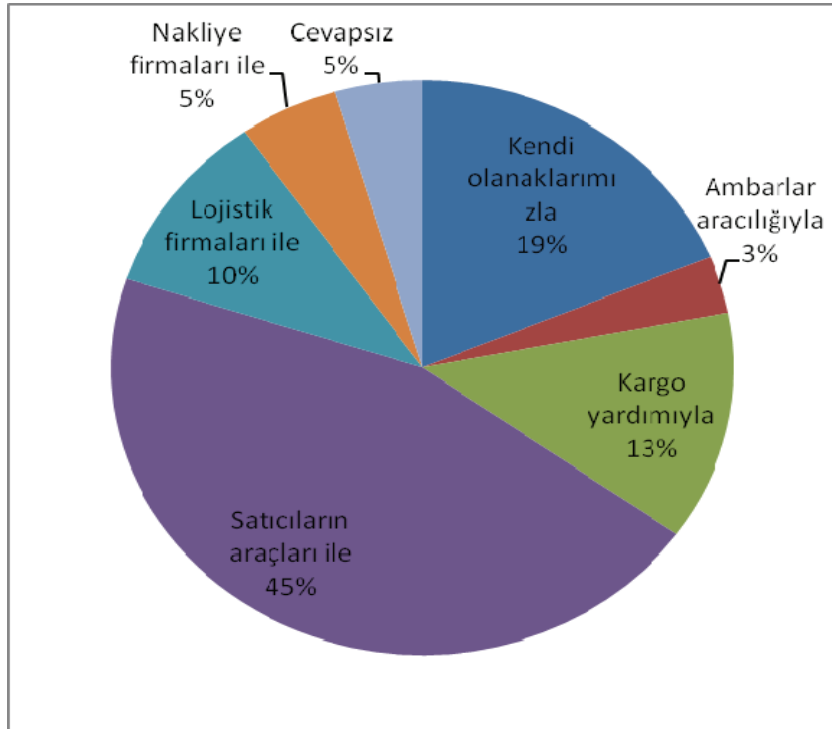
Mallarınızın ve malzemelerinizin işletmenize taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?

İşletmelerin, %45.2'sinin mallarını ve malzemelerini satıcıların araçları yardımıyla, %18.7'sinin kendi olanakları ile, %12.9'unun ise kargo firmaları yardımıyla işyerlerine taşıdıkları sonucuna ulaşılmıştır. (Tablo 6.9, Grafik 8). Perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya gibi işletmeler genelde satıcıların araçları ile mallarını ve malzemelerini taşımaktadırlar. (Tablo 10)

Tablo 6.9.

Mallarınızın ve malzemelerinizin işletmenize taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?	Frekans	Yüzde
Kendi olanaklarımızla	29	18,7
Ambarlar aracılığıyla	5	3,2
Kargo yardımıyla	20	12,9
Satıcıların araçları ile	70	45,2
Lojistik firmaları ile	16	10,3
Nakliye firmaları ile	8	5,2
Cevapsız	7	4,5
Toplam	155	100,0

Grafik 6.8.



Tablo 6.10.

		Mallarınızın ve malzemelerinizin işletmenize taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?					
		Kendi olanaklarımla	Ambarlar aracılığıyla	Kargo yardımıyla	Satıcıların araçları ile	Lojistik firmaları ile	Nakliye firmaları ile
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	1	0	0	2	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	1	0	0	0	1	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	0	0	0	0	1	0
	İnşaat sektörü	1	1	0	3	0	2
	Toptan mağazacılık sektörü	1	1	1	2	3	1
	Perakende mağazacılık sektörü	10	2	15	30	8	4
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	3	0	2	16	1	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	0	1	0	0	1	0
	Eğitim sektörü	0	0	1	0	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	0	0	0	7	0	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	12	0	1	10	1	1
	TOPLAM	29	5	20	70	16	8

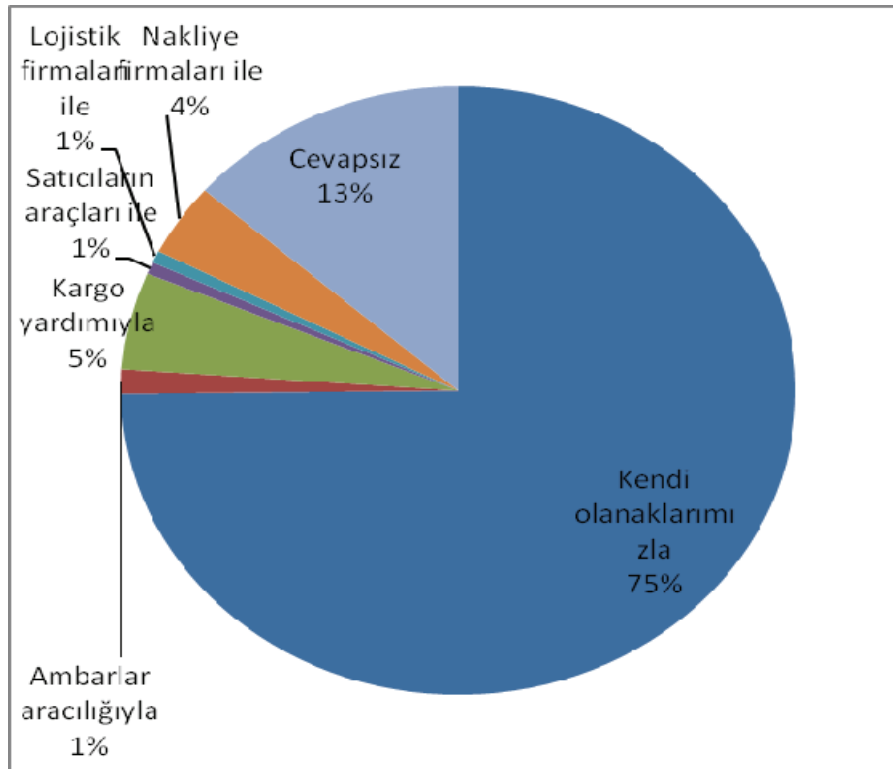
Mallarınızın müşteriye taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?

İmalat dışı işletmelerin mallarının müşteriye taşınmasında %86,6'sının kendi olanakları ile taşıma faaliyetini gerçekleştirdikleri, %5,2 gibi küçük bir oranın kargo firmalarından yararlandığı gözlenmektedir. (Tablo 6.11, Grafik 6.9) Bu bulgu ile temel lojistik faaliyetlerinden biri olan taşıma faaliyetinin dış kaynak kullanma yoluna gidilmeksizin işletmelerin kendilerince yapıldığı sonucuna ulaşılmaktadır. Perakende mağazacılık ve diğer toplumsal, sosyal, kişisel hizmetler veren işletmelerin büyük çoğunluğu kendi olanakları dâhilinde müşteriye taşıma hizmeti vermektedir. (Tablo 6.12)

Tablo 6.11.

Mallarınızın müşteriye taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?	Frekans	Yüzde
Kendi olanaklarımızla	116	74,8
Ambarlar aracılığıyla	2	1,3
Kargo yardımıyla	8	5,2
Satıcıların araçları ile	1	,6
Lojistik firmaları ile	1	,6
Nakliye firmaları ile	6	3,9
Cevapsız	21	13,5
Toplam	155	100,0

Grafik 6.9.



Tablo 6.12.

		Mallarınızın müşteriye taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?					
		Kendi olanakları mızla	Ambarlar aracılığıyla	Kargo yardımıyla	Satıcıların araçları ile	Lojistik firmaları ile	Nakliye firmaları ile
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	1	0	0	0	0	1
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	1	0	0	0	0	1
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0	0	0	0	0
	İnşaat sektörü	4	1	0	0	0	2
	Toptan mağazacılık sektörü	9	0	0	0	0	0
	Perakende mağazacılık sektörü	52	0	4	0	1	2
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	17	0	3	0	0	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	0	0
	Eğitim sektörü	0	0	1	0	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	6	0	0	0	0	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	24	0	0	1	0	0
	TOPLAM	116	2	8	1	1	6

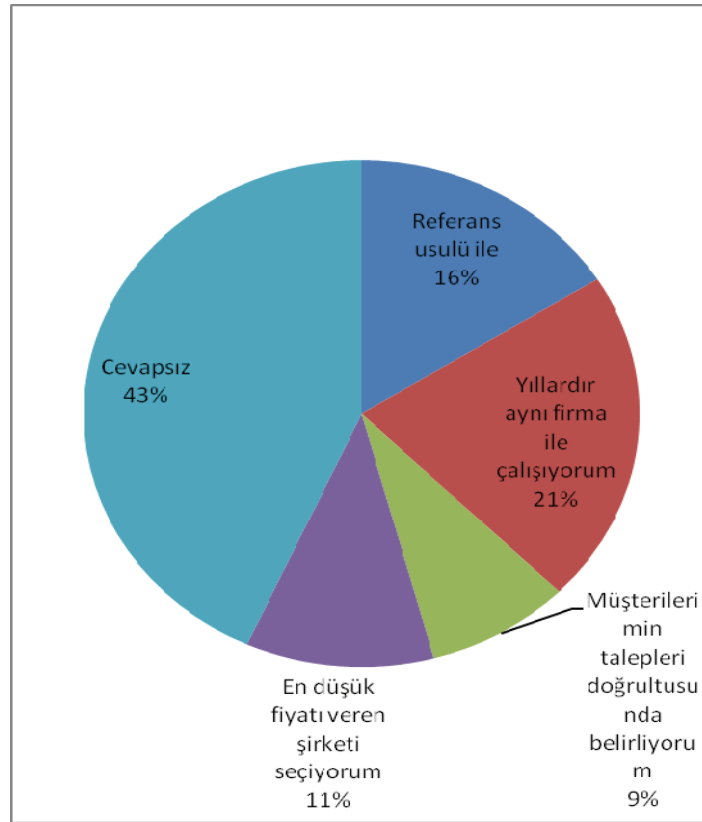
Taşıma şirketini hangi kritere göre seçiyorsunuz?

İmalat dışı işletmelerde taşıma faaliyetlerinde dış kaynak kullanan işletmelerin %21,3'ünün yıllardır aynı firma ile çalıştığı, %16,1'inin referans usulü ile %11'inin ise en düşük fiyatı veren firma ile çalıştığı gözlenmiştir. (Tablo 6.13., Grafik 6.10.) Bu sorudan elde edilen bulgu, taşımacılıkta uzun yıllar aynı firma ile çalışan işletmelerin çok olması taşıma faaliyetinde güven unsurunun ön plana çıktığının göstermektedir. Perakende mağazacılık işletmelerinin çoğunluğu yıllardır aynı firma ile çalıştığını belirtmektedirler. (Tablo 6.14.)

Tablo 6.13.

Taşıma şirketini hangi kriterlere göre seçiyorsunuz?	Frekans	Yüzde
Referans usulü ile	25	16,1
Yıllardır aynı firma ile çalışıyorum	33	21,3
Müşterilerimin talepleri doğrultusunda belirliyorum	13	8,4
En düşük fiyatı veren şirketi seçiyorum	17	11,0
Cevapsız	67	43,2
Toplam	155	100,0

Grafik 6.10.



Tablo 6.14.

		Mallarınızın müşteriye taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?					
		Referans usulü ile	Yıllardır aynı firma ile çalışıyorum	Müşterilerimin talepleri doğrultusunda belirliyorum	En düşük fiyatı veren şirketi seçiyorum	Yıllardır aynı firma ile çalışıyorum	Müşterilerimin talepleri doğrultusunda belirliyorum
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	2	0	0	0	2	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	2	0	0	0	2
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0	0	0	1	0
	İnşaat sektörü	1	3	1	1	1	3
	Toptan mağazacılık sektörü	3	3	0	2	3	3
	Perakende mağazacılık sektörü	13	17	6	11	13	17
	Otel ve restoranlar, kafeterya sektörü	2	2	2	1	2	2
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	0	1	0	1	0
	Eğitim sektörü	1	0	0	0	1	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	0	3	1	0	0	3
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	1	3	2	2	1	3
	TOPLAM	116	25	33	13	17	25

Faaliyetlerinizde kullandığınız mamullerin işletmenize taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?

İmalat dışı işletmeler “Faaliyetlerinizde kullandığınız mamullerin işletmenize taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?” sorusuna %22,6 oranında evet, %69 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %8,4’ü ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.15.) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, sigorta yaptırmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 6.15.

Faaliyetlerinizde kullandığınız mamullerin işletmenize taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	35	22,6
Hayır	107	69,0
Cevapsız	13	8,4
Toplam	155	100

Faaliyetlerinizde kullandığınız mamullerin müşteriye taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?

İmalat dışı işletmeler “Faaliyetlerinizde kullandığınız mamullerin müşteriye taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?” sorusuna %14 oranında evet, %78 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %8’i ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.16.) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, sigorta yaptırmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 6.16.

Faaliyetlerinizde kullandığınız mamullerin müşteriye taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	21	14
Hayır	121	78
Cevapsız	13	8
Toplam	155	100

Şimdiye kadar, taşıma, depolama vb lojistik süreçte mallarınızda herhangi bir hasar oluştu mu?

İmalat dışı işletmeler “Şimdiye kadar, taşıma, depolama vb lojistik süreçte mallarınızda herhangi bir hasar oluştu mu?” sorusuna %22,6 oranında evet, %67,1 oranında ise hayır cevabı vermişler, %10,3’ü ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.17) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, taşıma, depolama vb lojistik süreçte mallarında herhangi bir hasar oluşmadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Bir önceki soru ile bağlantılı olarak, hemen hemen aynı oranda yanıtlayıcının mallarında hasar oluşmaması nedeni ile sigortaya ihtiyaç duymadıkları sonucuna ulaşılabilmektedir.

Tablo 6.17.

Şimdiye kadar, taşıma, depolama vb lojistik süreçte mallarınızda herhangi bir hasar oluştu mu?	Frekans	Yüzde
Evet	35	22,6
Hayır	104	67,1
Cevapsız	16	10,3
Toplam	155	100

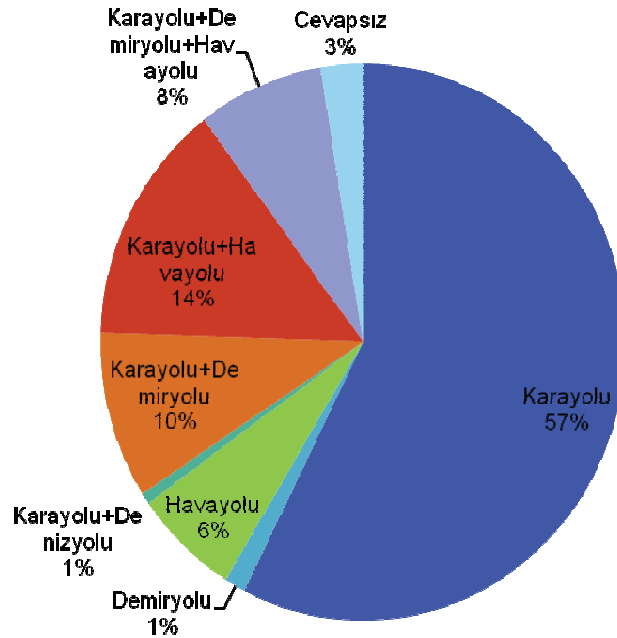
Mal ve hammaddelerin işletmenize veya müşteriye sevinde, taşımacılık türünü tercih etme imkânınız olsaydı hangisini tercih ederdiniz?

İmalat dışı işletmeler mal ve hammaddelerinin müşteriye sevinde %57,42 oranında karayolu taşımacılığı, %14,19 oranında karayolu+havayolu kombinasyonunun tercih edildiği gözlenmiştir. Buna karşın sadece demiryoluna olan talebin %1,29 ancak karayolu+demiryolu kombinasyonuna olan talebin de %9,68 olduğu bir diğer ifade ile kombine taşımacılık söz konusu olduğunda demiryoluna olan talebin arttığı bulgusuna ulaşılmıştır.

Tablo 6.18.

Mal ve hammaddelerin işletmenize veya müşteriye sevinde, taşımacılık türünü tercih etme imkânınız olsaydı hangisini tercih ederdiniz?	Frekans	Yüzde
Karayolu	89	57,42
Demiryolu	2	1,29
Havayolu	10	6,45
Karayolu+Denizyolu	1	0,65
Karayolu+Demiryolu	15	9,68
Karayolu+Havayolu	22	14,19
Karayolu+Demiryolu+Havayolu	12	7,74
Cevapsız	4	2,58

Grafik 6. 11.



Malların taşınmasında sıkça sorunla karşılaşıyor musunuz?

İşletmelerin, %90,3'nün mallarının taşınmasında sorunla karşılaşmadıkları, %4,5'u ise sorunla karşılaştıkları cevabını vermişlerdir, %5,2 yanıtlayıcı ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.19)

Tablo 6.19.

Malların taşınmasında sıkça sorunla karşılaşıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	7	4,5
Hayır	140	90,3
Cevapsız	8	5,2
Toplam	155	100

Mal ve hammaddelerin taşınma süreci özel hizmet gerektiriyor mu? (örneğin ısısı yüksek mamuller için veya havayolu ile taşınacak mamuller için özel hizmet, vb.)

İmalat dışı işletmelerin %38,1'i mal ve hammaddelerin taşınma sürecinin özel hizmet gerektirdiğini, %35,5'i ise özel hizmet gerektirmediği cevabını vermiştir, %26,5'i ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 20) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların özel hizmet beklentisi olanlarla, olmayanlar arasında yaklaşık yüzdelerle birbirlerine eşit cevaplar verdikleri gözlenmektedir.

Tablo 6.20.

Mal ve hammaddelerin taşınma süreci özel hizmet gerektiriyor mu? (örneğin ısısı yüksek mamuller için veya havayolu ile taşınacak mamuller için özel hizmet, vb.)	Frekans	Yüzde
Evet	59	38,1
Hayır	55	35,5
Cevapsız	41	26,5
Toplam	155	100

Taşıma sırasında oluşabilecek problemlere hızlı ve etkili çözüm bulabiliyor musunuz?

İmalat dışı işletmeler "Taşıma sırasında oluşabilecek problemlere hızlı ve etkili çözüm bulabiliyor musunuz?" sorusuna %70,3 oranında evet, %5,2 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %24,5'i ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.21) İşletmelerin çoğunluğunun taşıma sorununa ilişkin hızlı ve etkili çözüm geliştirdikleri söylenebilir.

Tablo 6.21.

Taşıma sırasında oluşabilecek problemlere hızlı ve etkili çözüm bulabiliyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	109	70,3
Hayır	8	5,2
Cevapsız	38	24,5
Toplam	155	100

Taşınan, mal ve hammaddeler eksiksiz ve zamanında işletmenize ulaşabiliyor mu?

İmalat dışı işletmeler giden lojistik süreci olan mal ve hizmetlerini %83,22 işletmeye eksiksiz ve zamanında ulaştırabildiğini belirtirken, %7,18'i ise olumsuz cevap vermiştir, %9,6'sı ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.22) Bu soruya ilişkin olarak elde edilen bulgulara göre, giden lojistik sürecinde sorun oluşmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 6.22.

Taşınan, mal ve hammaddeler eksiksiz ve zamanında işletmenize ulaşabiliyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	129	83,22
Hayır	11	7,18
Cevapsız	15	9,6
Toplam	155	100

Taşınan, mal ve hammaddeler eksiksiz ve zamanında müşteriye ulaşabiliyor mu?

İmalat dışı işletmeler giden lojistik süreci olan mal ve hizmetlerini %82,6 müşteriye eksiksiz ve zamanında ulaştırabildiğini belirtirken, %7,1'i ise olumsuz cevap vermiştir, %10,3'ü ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.23) Bu soruya ilişkin olarak elde edilen bulgulara göre, giden lojistik sürecinde sorun oluşmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 6.23.

Taşınan, mal ve hammaddeler eksiksiz ve zamanında müşteriye ulaşabiliyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	128	82,6
Hayır	11	7,1
Cevapsız	16	10,3
Toplam	155	100

Mal ve hammaddelerin taşınması sırasında, distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında yeterli bilgi akışı sağlanıyor mu?

İmalat dışı işletmeler “Mal ve hammaddelerin taşınması sırasında, distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında yeterli bilgi akışı sağlanıyor mu?” sorusuna %55,5 oranında evet, %19,4 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %25,2'si ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.24) Bu soruya ilişkin olarak elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların çoğunluğunun mal ve hammaddelerin taşınması sırasında bilgi akışında herhangi bir sorun yaşamadıkları sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 6.24.

Mal ve hammaddelerin taşınması sırasında, distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında yeterli bilgi akışı sağlanıyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	86	55,5
Hayır	30	19,4
Cevapsız	39	25,2
Toplam	155	100

Mal ve hammaddelerin taşınmasında bilgi teknolojilerinden (RFID, Barkod takip sistemi, GIS (Coğrafi bilgi sistemi), vb.) yararlanıyor musunuz?

İşletmelerin %31,6'nın bilgi teknolojilerinden yararlandıkları ve %38,1'sinin ise yararlanmadığı sonucuna ulaşılmaktadır, %30,3'ü ise bu soruyu cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.25) Bu soruya ilişkin olarak elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların, mal ve hammaddelerin taşınmasında bilgi teknolojilerinden genellikle yararlanmadıkları görülmektedir.

Tablo 6.25.

Mal ve hammaddelerin taşınmasında bilgi teknolojilerinden (RFID, Barkod takip sistemi, GIS (Coğrafi bilgi sistemi), vb.) yararlanıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	49	31,6
Hayır	59	38,1
Cevapsız	47	30,3
Toplam	155	100

Taşıma maliyetlerinizi azaltmak için uyguladığınız bir çalışma veya işbirliği var mı?

İşletmelerin %29,7'sinin maliyeti azaltmak için çalışma veya işbirliğinin olduğunu, %39,4'nün olmadığı ve %31'inde bu soruyu cevapsız bıraktığı gözlenmektedir. (Tablo 6.26) Bu soruya ilişkin olarak elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların çoğunlukla taşıma maliyetlerini azaltmak için çalışma ve işbirliğine gitmedikleri görülmektedir. İşbirliğine veya çalışma yapanlarında birçoğunun perakende mağazacılık sektöründen olduğu gözlenmektedir. (Tablo 6.27)

Tablo 6.26.

Taşıma maliyetlerinizi azaltmak için uyguladığınız bir çalışma veya işbirliği var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	46	29,7
Hayır	61	39,4
Cevapsız	48	31,0
Toplam	155	100

Tablo 6.27.

	Taşıma maliyetlerinizi azaltmak için uyguladığınız bir çalışma veya işbirliği var mı?	Evet	Hayır
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	1
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	1	1
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	0	1
	İnşaat sektörü	2	4
	Toptan mağazacılık sektörü	2	5
	Perakende mağazacılık sektörü	20	24
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	5	14
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	2	0
	Eğitim sektörü	1	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	2	2
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	11	9
TOPLAM		46	61

Sizce taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?

İmalat dışı işletmeler, “Sizce taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?” sorusuna %21,3 oranında evet, %48,4 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %30,3’ü ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.28) Bu soruya ilişkin olarak elde edilen bulgulara göre, işletmelerini çoğunluğu, Eskişehir ilindeki taşıma maliyetlerini diğer illere göre pahalı bulmamaktadır.

Tablo 6.28.

Sizce taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?	Frekans	Yüzde
Evet	33	21,3
Hayır	75	48,4
Cevapsız	47	30,3
Toplam	155	100

İmalat dışı işletmeler, “Taşıma maliyetleriniz, toplam üretim maliyetleriniz de önemli bir yer tutuyor mu?” sorusuna %21,9 oranında evet, %45,8 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %32,3’ü ise cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.29) Bu soruya ilişkin olarak elde edilen bulgulara göre, işletmelerini çoğunluğu, taşıma maliyetlerinin toplam üretim maliyetleri içerisinde önemli bir yer tutmadığını belirtmişlerdir.

Tablo 6.29.

Taşıma maliyetleriniz, toplam üretim maliyetleriniz de önemli bir yer tutuyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	34	21,9
Hayır	71	45,8
Cevapsız	50	32,3
Toplam	155	100

DEPO VE DEPOLAMA FAALİYETLERİ

Bünyenizde veya dışarıda size ait deponuz var mı?

İmalat dışı işletmeler “Bünyenizde veya dışarıda size ait deponuz var mı?” sorusuna %72,3’ü oranında evet, %26,5 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %1,3’ü ise cevapsız bırakmıştır (Tablo 6.30). Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, kendilerine ait depolarının bulunduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Özellikle perakende mağazacılık işletmeleri, otel ve restoranlar, kafeterya işletmeleri ve diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü işletmeleri bu sonucu destekler yanıtlar vermişlerdir (Tablo 6.31).

Tablo 6.30.

Bünyenizde veya dışarıda size ait deponuz var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	112	72,3
Hayır	41	26,5
Cevapsız	2	1,3
Toplam	155	100

Tablo 6.31.

		Bünyenizde veya dışarıda size ait deponuz var mı?	
		Evet	Hayır
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	2	1
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	2	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0
	İnşaat sektörü	6	1
	Toptan mağazacılık sektörü	8	1
	Perakende mağazacılık sektörü	51	21
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	18	4
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1
	Eğitim sektörü	0	1
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	2	5
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	21	6
TOPLAM		112	41

Dışarıda yeni bir depoya ihtiyacınız var mı?

İmalat dışı işletmeler “Dışarıda yeni bir depoya ihtiyacınız var mı?” sorusuna %9,7 oranında evet, %87,7 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %2,6’sı ise cevapsız bırakmıştır (Tablo 6.32). Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, yeni bir depo ihtiyaçlarının olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Özellikle perakende mağazacılık işletmeleri, otel ve restoranlar, kafeterya işletmeleri ve diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü işletmeleri bu sonucu destekler yanıtlar vermişlerdir (Tablo 6.33).

Tablo 6.32.

Dışarıda yeni bir depoya ihtiyacınız var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	15	9,7
Hayır	136	87,7
Cevapsız	4	2,6
Toplam	155	100

Tablo 6.33.

		Dışarıda yeni bir depoya ihtiyacınız var mı?	
		Evet	Hayır
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	3
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	2	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0
	İnşaat sektörü	2	5
	Toptan mağazacılık sektörü	4	6
	Perakende mağazacılık sektörü	3	69
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	0	21
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1
	Eğitim sektörü	0	1
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	1	6
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	1	24
	TOPLAM	15	136

Kullandığınız depo; mal ve hammaddelerin korunması amacına tam olarak hizmet etmekte midir?

İşletmelerin %72,3'nün depo; mal ve hammaddelerin korunması amacına tam olarak hizmet etmediği, %4,5'nun hizmet etmediği cevabı verilmiştir, %23,2'si ise bu soruyu cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.34) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, depolarının mal ve hammaddelerin korunması amacına tam olarak hizmet ettiklerini belirtmişlerdir.

Tablo 6.34.

Kullandığınız depo; mal ve hammaddelerin korunması amacına tam olarak hizmet etmekte midir?	Frekans	Yüzde
Evet	112	72,3
Hayır	7	4,5
Cevapsız	36	23,2
Toplam	155	100

Kullandığınız depo; dağıtım faaliyetlerinizi sağlayacak fiziksel niteliklere sahip mi? (araç giriş-çıkışlarına imkân tanınması, aydınlatma, havalandırma, vb)

İmalat dışı işletmelerin %59,4'nün kullandıkları deponun, dağıtım faaliyetlerinizi sağlayacak fiziksel niteliklere sahip olduğu, %11,6'nın sahip olmadığı cevabını verilmiştir, %29'u ise

cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.35) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, depolarının dağıtım faaliyetlerine uygun fiziksel niteliklere sahip belirtmişlerdir.

Tablo 6.35.

Kullandığınız depo; dağıtım faaliyetlerinizi sağlayacak fiziksel niteliklere sahip mi? (araç giriş-çıkışlarına imkân tanınması, aydınlatma, havalandırma, vb)	Frekans	Yüzde
Evet	92	59,4
Hayır	18	11,6
Cevapsız	45	29,0
Toplam	155	100

Kullandığınız deponun, mal ve malzemelerin tipine uygun olarak tasarlandığını düşünüyor musunuz?

İşletmelerin %60,6'sı kullandıkları deponun, mal ve malzemelerin tipine uygun olarak tasarlandığını düşünmekte, %9,7 ise olumsuz cevap vermiştir, %29,7'si cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.36) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, depolarının mal ve malzemelerin tipine uygun olarak tasarlandığını belirtmişlerdir.

Tablo 6.36

Kullandığınız deponun, mal ve malzemelerin tipine uygun olarak tasarlandığını düşünüyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	94	60,6
Hayır	15	9,7
Cevapsız	46	29,7
Toplam	155	100

Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlanılmakta mı (Barkod okuyucular, Depo Yönetim Sistemi: WMS, Radyo Frekanslı Kimlik Belirleme: RFID)?

İşletmelerin %19,4'ü, depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlandıklarını %47,7'nin ise bilgi teknolojilerinden yararlanmadıkları cevabı verilmiştir, %32,9'u cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.37) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların çoğunluğu, depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlanmadıklarını belirtmekle birlikte, yüksek oranda soru cevapsız bırakılmıştır.

Tablo 6.37.

Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlanılmakta mı (Barkod okuyucular, Depo Yönetim Sistemi: WMS, Radyo Frekanslı Kimlik Belirleme: RFID)?	Frekans	Yüzde
Evet	30	19,4
Hayır	74	47,7
Cevapsız	51	32,9
Toplam	155	100

Taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde uzman personel sıkıntısı yaşıyor musunuz?

İmalat dışı işletmelerin %12,3'ü taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde uzman personel sıkıntısı yaşadıklarını, %61,9'u ise personel sıkıntısı yaşamadığını belirtmiş, %25,8'ide cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.38) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğunun, taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde uzman personel sıkıntısı çekmediği sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 6.38.

Taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde uzman personel sıkıntısı yaşıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	19	12,3
Hayır	96	61,9
Cevapsız	40	25,8
Toplam	155	100

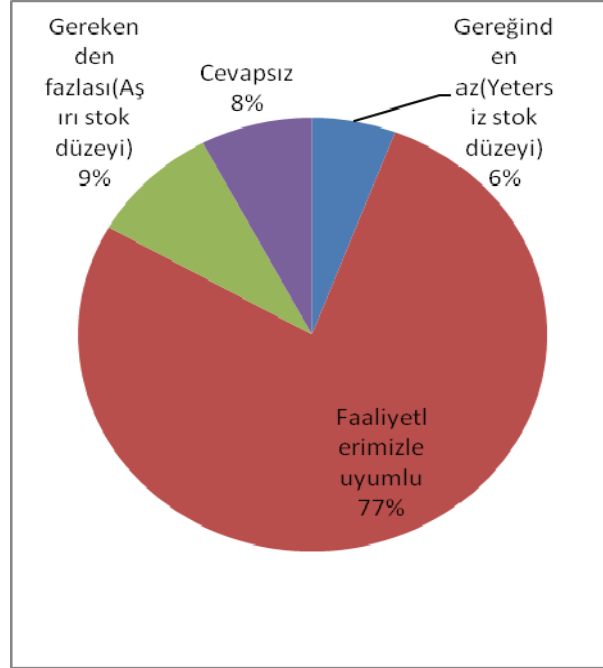
Mal stok düzeyiniz sizce aşağıdakilerden hangisine uymaktadır?

Stok maliyettir, imalat dışı işletmelerin ise bu maliyet unsurunu kontrol ettikleri gözlenmektedir. İşletmelerin %77,4'nün mal stok düzeylerinin faaliyetleri ile uyumlu olduğu, %5,8'nin ise gerekenden fazla aşırı stokla çalıştıklarını,%9'nun ise gerekenden az stokla çalıştıklarını söylerken, %7,7'si cevapsız bırakmıştır (Tablo 39). Bu sorudan elde edilen bulguya göre işletmelerin maliyetleri ile uyumlu stok düzeyi ile çalıştıkları sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 6.39.

Mal stok düzeyiniz sizce aşağıdakilerden hangisine uymaktadır?	Frekans	Yüzde
Gereğinden az(Yetersiz stok düzeyi)	9	5,8
Faaliyetlerimizle uyumlu	120	77,4
Gerekenden fazlası(Aşırı stok düzeyi)	14	9,0
Cevapsız	12	7,7
Toplam	155	100

Grafik 6.12



ESKİŞEHİRDEKİ LOJİSTİK FAALİYETLER

Eskişehir'deki taşıma firmalarının araç ve ekipman kapasitesini yeterli buluyor musunuz?

İmalat dışı işletmeler "Eskişehir'deki taşıma firmalarının araç ve ekipman kapasitesini yeterli buluyor musunuz?" sorusuna %29 oranında evet, %40 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %31'i cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.40) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların çoğunluğu, taşıma firmalarının araç ve ekipman kapasitesini yeterli bulmamaktadır.

Tablo 6.40.

Eskişehir'deki taşıma firmalarının araç ve ekipman kapasitesini yeterli buluyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	45	29,0
Hayır	62	40,0
Cevapsız	48	31,0
Toplam	155	100

Sizce Eskişehir'deki taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?

İmalat dışı işletmeler "Eskişehir'deki taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?" sorusuna %24,5 oranında evet, %38,7 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %36,8'i cevapsız

bırakmıştır. (Tablo 41) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların çoğunluğu, taşımacılık maliyetlerini pahalı bulmamakla birlikte, hemen hemen aynı oranda yanıtlayıcıda soruyu cevapsız bırakmıştır.

Tablo 6.41.

Sizce Eskişehir'deki taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?	Frekans	Yüzde
Evet	38	24,5
Hayır	60	38,7
Cevapsız	57	36,8
Toplam	155	100

Ticari faaliyetlerinizi Eskişehir çevresinde sürdürmeniz, size lojistik açıdan avantaj sağlıyor mu?

İmalat dışı işletmeler “Ticari faaliyetlerinizi Eskişehir çevresinde sürdürmeniz, size lojistik açıdan avantaj sağlıyor mu?” sorusuna %41,3 oranında evet, %18,1 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %40,6’sı cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.42) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğu, ticari faaliyetlerinizi Eskişehir çevresinde sürdürmelerinin lojistik açıdan avantaj sağladığını düşünürken, hemen hemen aynı oranda yanıtlayıcı soruyu cevapsız bırakmıştır.

Tablo 6.42.

Ticari faaliyetlerinizi Eskişehir çevresinde sürdürmeniz, size lojistik açıdan avantaj sağlıyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	64	41,3
Hayır	28	18,1
Cevapsız	63	40,6
Toplam	155	100

Eskişehir’in lojistik üs olması için teşvik çıkarılmasına gerek var mı?

İmalat dışı işletmeler “Eskişehir’in lojistik üs olması için teşvik çıkarılmasına gerek var mı?” sorusuna %89 oranında evet, %7,1 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %3,9’u cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.43) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğu, lojistik üs olması için teşvik çıkarılması konusunda hemfikirdir.

Tablo 6.43.

Eskişehir’in lojistik üs olması için teşvik çıkarılmasına gerek var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	138	89,0
Hayır	11	7,1
Cevapsız	6	3,9
Toplam	155	100

Eskişehir’e lojistik üs olması için vergi avantajı sağlanmalı mı?

İmalat dışı işletmeler “Eskişehir’e lojistik üs olması için vergi avantajı sağlanmalı mı?” sorusuna %89,7 oranında evet, %3,2 oranında ise hayır cevabı verilmiştir, %7,1’i cevapsız bırakmıştır. (Tablo 6.44) Bu sorudan elde edilen bulgulara göre, yanıtlayıcıların büyük bir çoğunluğu, lojistik üs olunabilmesi için vergi avantajı sağlanmalı konusunda hemfikirdir.

Tablo 6.44.

Eskişehir’e lojistik üs olması için vergi avantajı sağlanmalı mı?	Frekans	Yüzde
Evet	139	89,7
Hayır	5	3,2
Cevapsız	11	7,1
Toplam	155	100

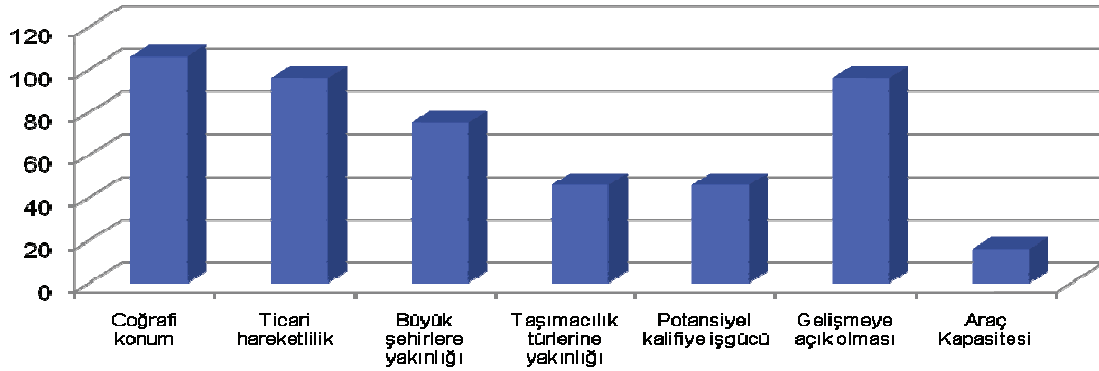
Eskişehir’in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlar nelerdir?

İmalat-dışı işletmelere yöneltilen bir diğer soru; “Eskişehir’in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlar nelerdir?” şeklinde olup yanıtlayıcılardan birden fazla şık işaretleyebilecekleri istenmiştir. Bu soru sonucunda elde edilen bulgular; “coğrafi konum” seçeneğini %68,4’işaretlerken cevapsız bırakanların oranı %31,6’dır. “Ticari hareketlilik” seçeneğini işaretleyenlerin oranı %61,9 olup cevapsız bırakanlarda %38,1’dir. “Büyük şehirlere yakınlığı” seçeneğini yanıtlayıcıların %48,4’ü işaretlerken %51,6’sı boş bırakmıştır. “Taşımacılık türlerine yakınlığı” seçeneği için elde edilen sonu, %29,7’si tarafından işaretlenmiş olup, %70,3’ü tarafından boş bırakılmıştır. Bir diğer seçenek olan “potansiyel kalifiye işgücü” seçeneği yanıtlayıcıların %29,7’si tarafından işaretlenirken %70,3’ü tarafından boş bırakılmıştır. “Gelişmeye açık olması” seçeneği çoğunluk tarafından işaretlenip oranı %61,9’u bulunmuştur, cevapsız bırakanların oranı %38,1’dir. “Araç kapasitesi” seçeneği %10,3’ü tarafından işaretlenerek %89,7’si tarafından boş bırakılmıştır. (Tablo 6.45)

Tablo 6.45.

Eskişehir’in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlar nelerdir?	Frekans	Yüzde
Coğrafi konum	106	68,4
Ticari hareketlilik	96	61,9
Büyük şehirlere yakınlığı	75	48,4
Taşımacılık türlerine yakınlığı	46	29,7
Potansiyel kalifiye işgücü	46	29,7
Gelişmeye açık olması	96	61,9
Araç Kapasitesi	16	10,3
Diğer		

Grafik 6.13



Eskişehir'in lojistik üs olmasını gerekli koşullar nelerdir?

İmalat dışı işletmelerce Eskişehir'in lojistik üs olması için gerekli koşul olarak %23,51 oranında otoyol ulaşımının gerekliliği, %22,32 siyasi destek ve hava ulaşımı olması gerekliliği görüşü bildirilmiştir (Tablo 6.46.).

Tablo 6.46.

Eskişehir'in lojistik üs olmasını gerekli koşullar nelerdir?	Frekans	Yüzde
Siyasi destek	75	22,32
Hava ulaşımı	75	22,32
Demiryollarının Gemlik limanına bağlanması	35	10,42
Otoyol ulaşımı	79	23,51
Lojistik merkezin hizmet kapsamının genişletilmesi	35	10,42
Taşımacılık türlerinin birbirine bağlanması	36	10,71
Diğer	1	0,30

Eskişehir'de, lojistik faaliyetlerde çalışan elemanlar için dinlenme ya da bekleme sürelerinde yararlanabilecekleri lokanta /kafeterya gibi sosyal alanlar bulunmakta mı?

İmalat dışı işletmelerin oluşturduğu sektöre ilişkin yapılan anket çalışmasında, işletmelere yöneltilen “Eskişehir’de, lojistik faaliyetlerde çalışan elemanlar için dinlenme ya da bekleme sürelerinde yararlanabilecekleri lokanta/kafeterya gibi sosyal alanlar bulunmakta mı? sorusuna verilen yanıtların %42,6’sı evet, %36,1’i hayır ve %21,3’lük kısmı da cevapsız kalmıştır. (Tablo 6.47) Elde edilen bulgular göre, lokanta /kafeterya gibi sosyal alanlara yönelik olarak genel bir sorunun olmadığı sonucuna ulaşılabilmektedir.

Tablo 6.47.

Eskişehir’de, lojistik faaliyetlerde çalışan elemanlar için dinlenme ya da bekleme sürelerinde yararlanabilecekleri lokanta /kafeterya gibi sosyal alanlar bulunmakta mı?	Frekans	Yüzde
Evet	66	42,6
Hayır	56	36,1
Cevapsız	33	21,3
Toplam	155	100

Eskişehir’de, lojistik süreçte kullanılan, park/yükleme/boşaltma alanlarında sorun yaşadınız mı?

İmalat dışı işletmelerin oluşturduğu sektöre ilişkin yapılan anket çalışmasında, işletmelere yöneltilen “Eskişehir’de, lojistik süreçte kullanılan, park/yükleme/boşaltma alanlarında sorun yaşadınız mı? sorusuna verilen yanıtların %31’i evet, %44,5’i hayır ve %24,5’lik kısmı da cevapsız kalmıştır. (Tablo 6.48) Elde edilen bulgular göre, park/yükleme/boşaltma alanlarına yönelik olarak genel bir sorunun olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir.

Tablo 6.48.

Eskişehir’de, lojistik süreçte kullanılan, park/yükleme/boşaltma alanlarında sorun yaşadınız mı?	Frekans	Yüzde
Evet	48	31,0
Hayır	69	44,5
Cevapsız	38	24,5
Toplam	155	100

Eskişehir’de, lojistik destek sürecinin kesintisiz bir şekilde yapılabilmesi için Yakıt/Bakım istasyonları gibi yerlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

İmalat dışı işletmelerin oluşturduğu sektöre ilişkin yapılan anket çalışmasında, işletmelere yöneltilen “Eskişehir’de, lojistik destek sürecinin kesintisiz bir şekilde yapılabilmesi için Yakıt/Bakım istasyonları gibi yerlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? sorusuna verilen yanıtların %43,2’si evet, %31,6’sı hayır ve %25,2’lik kısmı da cevapsız kalmıştır. (Tablo 6.49) Elde edilen bulgular sonucunda bu soruya verilen yanıtın olumlu olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir.

Tablo 6.49.

Eskişehir’de, lojistik destek sürecinin kesintisiz bir şekilde yapılabilmesi için Yakıt/Bakım istasyonları gibi yerlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	67	43,2
Hayır	49	31,6
Cevapsız	39	25,2
Toplam	155	100

Eskişehir’de, ulusal ya da uluslararası dağıtımında yararlandığınız alanlar yeterli mi?

İmalat dışı işletmelerin oluşturduğu sektöre ilişkin yapılan anket çalışmasında, işletmelere yöneltilen “Eskişehir’de, ulusal ya da uluslararası dağıtımında yararlandığınız alanlar yeterli mi? sorusuna verilen yanıtların %17,4’ü evet, %35,5’i hayır ve %47,1’lik kısmı da cevapsız kalmıştır. (Tablo 6.50) Elde edilen bulgulara göre; sektör işletmelerinin birçoğu tarafından Eskişehir’de, ulusal ya da uluslararası dağıtımında yararlanılan alanların yetersiz olduğu görüşünün yaygın olduğu sonucuna ulaşılabılır. Ancak soruyu cevapsız bırakan işletme sayısının hayli yüksek olması, işletmelerin faaliyetleri kapsamında ulusal ya da uluslararası alanlara yönelik herhangi bir ihtiyacının olmamasından kaynaklanıyor olabilir.

Tablo 6.50.

Eskişehir’de, ulusal ya da uluslararası dağıtımında yararlandığınız alanlar yeterli mi?	Frekans	Yüzde
Evet	27	17,4
Hayır	55	35,5
Cevapsız	73	47,1
Toplam	155	100

Eskişehir’de, Antrepo yeterli mi?

İmalat dışı işletmelerin oluşturduğu sektöre ilişkin yapılan anket çalışmasında, işletmelere yöneltilen “Eskişehir’de, Antrepo yeterli mi? sorusuna verilen yanıtların %14,2’si evet, %47,1’i hayır ve %38,7’lik kısmı da cevapsız kalmıştır. (Tablo 6.51.) Elde edilen bulgulara göre; sektör işletmelerinin birçoğu tarafından Eskişehir’de, antrepo yetersiz olduğu görüşünün yaygın olduğu sonucuna ulaşılabılır. Ancak soruyu cevapsız bırakan işletme sayısının hayli yüksek olması, işletmelerce antrepoya yönelik herhangi bir ihtiyacın olmamasından kaynaklanıyor olabilir.

Tablo 6.51.

Eskişehir’de, Antrepo yeterli mi?	Frekans	Yüzde
Evet	22	14,2
Hayır	73	47,1
Cevapsız	60	38,7
Toplam	155	100

Faaliyetlerinizde lojistik alanında üniversite düzeyinde eğitim almış personeli istihdam etmek ister misiniz?

İmalat dışı işletmelerin oluşturduğu sektöre ilişkin yapılan anket çalışmasında, işletmelere yöneltilen “Faaliyetlerinizde lojistik alanında üniversite düzeyinde eğitim almış personeli istihdam etmek ister misiniz? sorusuna verilen yanıtların %12,9’u evet, %19,4’ü hayır ve

%67,7'lik kısmı da cevapsız kalmıştır. (Tablo 6.52) Elde edilen bulgulara göre; sektör işletmelerinin birçoğu tarafından soru cevapsız bırakılmıştır. Bu bulgu; programın işletmeciler tarafından yeterince tanınmamasından kaynaklandığı sonucuna ulaştırabilir.

Tablo 6.52.

Faaliyetlerinizde lojistik alanında üniversite düzeyinde eğitim almış personeli istihdam etmek ister misiniz?	Frekans	Yüzde
Evet	20	12,9
Hayır	30	19,4
Cevapsız	105	67,7
Toplam	155	100

Anadolu Üniversitesinde “Lojistik Programının” olduğunu biliyor musunuz?

İmalat dışı işletmelerin oluşturduğu sektöre ilişkin yapılan anket çalışmasında, işletmelere yöneltilen “.Anadolu Üniversitesinde “Lojistik Programının” olduğunu biliyor musunuz?” sorusuna verilen yanıtların %28,4’ü evet, %69’u hayır ve %2,6’lık kısmı da cevapsız kalmıştır. (Tablo 6.53) Elde edilen bulgulara göre; sektör işletmelerinin birçoğu tarafından lojistik programının tanınmadığı sonucuna ulaşılabilir.

Tablo 6.53.

Anadolu Üniversitesinde “Lojistik Programının” olduğunu biliyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	44	28,4
Hayır	107	69,0
Cevapsız	4	2,6
Toplam	155	100

ESKİŞEHİR’ DE TİCARİ LOJİSTİK ÜS/MERKEZ GEREKSİNİMİ

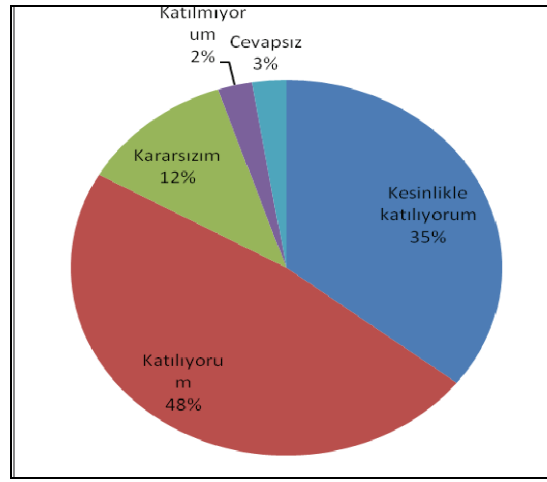
Mal taşıma faaliyetleri ve ihtiyaçlarımızı karşılayacaktır.

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Mal taşıma faaliyetleri ve ihtiyaçlarımızı karşılayacaktır” ifadesinde, %83,2’si olumlu görüş bildirirken, %5,2’i bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın %11,6’sı kararsız kalmıştır. (Tablo 6.54) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık, sağlık ve sosyal hizmetler sektöründen gelirken kararsız olduğunu belirten işletmeler perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.55)

Tablo 6.54.

Mal taşıma faaliyetleri ve ihtiyaçlarımızı karşılayacaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	55	35,5
Katılıyorum	74	47,7
Kararsızım	18	11,6
Katılmıyorum	4	2,6
Cevapsız	4	2,6
Toplam	155	100

Grafik 6.14



Tablo 6.55.

		Mal taşıma faaliyetleri ve ihtiyaçlarımızı karşılayacaktır.				
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	1	2	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	1	0	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0	0	0	0
	İnşaat sektörü	3	3	1	0	0
	Toptan mağazacılık sektörü	1	6	2	0	0
	Perakende mağazacılık sektörü	22	37	8	3	0
	Otel ve restoranlar, kafeterya sektörü	14	8	0	0	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	0	0	0	0
	Eğitim sektörü	1	1	0	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	4	1	1	1	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	8	16	3	0	0
TOPLAM		55	74	18	4	0

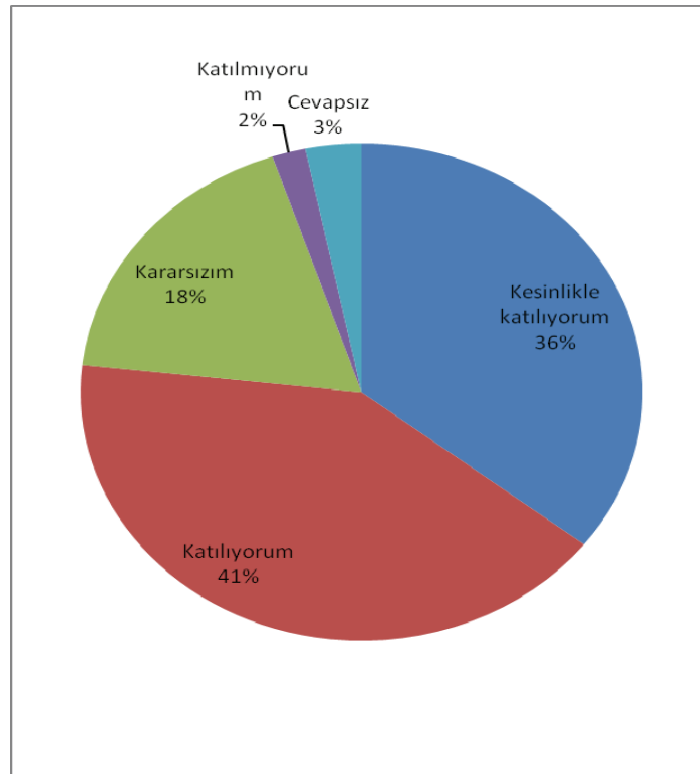
Depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunulması, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandıracaktır

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunulması, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandıracaktır” ifadesinde, %76,8’i olumlu görüş bildirirken, %5,1’i bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın %18,1’i kararsız kalmıştır. (Tablo 6.56) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık, sağlık ve sosyal hizmetler sektöründen gelirken kararsız olduğunu belirten işletmeler perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.57)

Tablo 6.56.

Depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunulması, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandıracaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	55	35,5
Katılıyorum	64	41,3
Kararsızım	28	18,1
Katılmıyorum	3	1,9
Cevapsız	5	3,2
Toplam	155	100

Grafik 6.15



Tablo 6.57.

		Depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunulması, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandıracaktır				
		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	1	2	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	2	0	0	0	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0	0	0	0
	İnşaat sektörü	1	3	3	0	0
	Toptan mağazacılık sektörü	0	8	1	0	0
	Perakende mağazacılık sektörü	22	29	15	3	0
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	14	5	3	0	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	0
	Eğitim sektörü	1	0	1	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	3	4	0	0	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	10	13	3	0	0
	TOPLAM		55	64	28	3

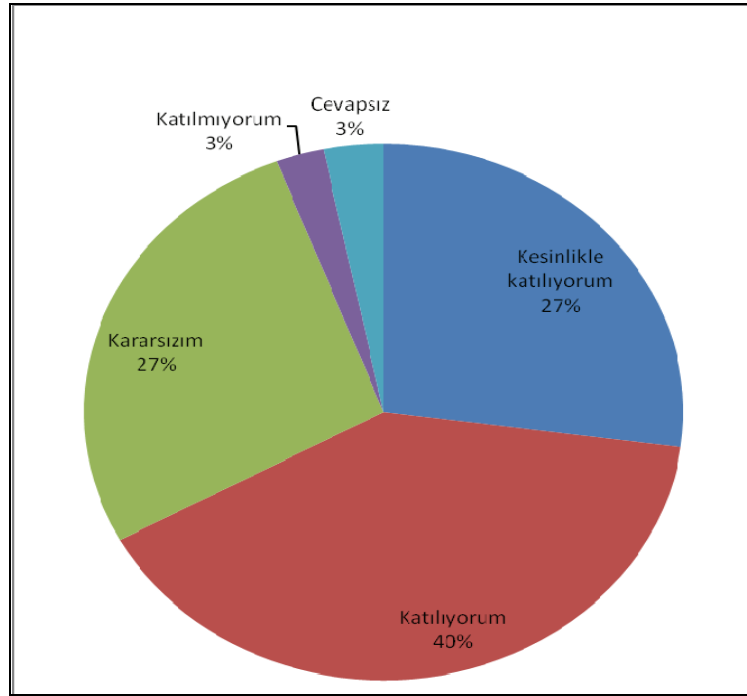
Güvenlik ihtiyacımızı karşılayacaktır.

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Güvenlik ihtiyacımızı karşılayacaktır” ifadesinde, %67,1’i olumlu görüş bildirirken, %5,8’i bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın %27,1’i kararsız kalmıştır. (Tablo 6.58) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık sektöründen gelirken kararsız olduğunu belirten işletmeler perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.59)

Tablo 6.58.

Güvenlik ihtiyacımızı karşılayacaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	42	27,1
Katılıyorum	62	40,0
Kararsızım	42	27,1
Katılmıyorum	4	2,6
Cevapsız	5	3,2
Toplam	155	100

Grafik 6.16.



Tablo 6.59.

		Güvenlik ihtiyacımızı karşılayacaktır.				
		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	1	2	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	1	0	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	0	1	0	0	0
	İnşaat sektörü	1	3	3	0	0
	Toptan mağazacılık sektörü	0	7	1	1	0
	Perakende mağazacılık sektörü	18	24	25	2	0
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	15	5	2	0	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	0
	Eğitim sektörü	1	1	0	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	1	4	1	1	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	5	14	7	0	0
TOPLAM		42	62	42	4	0

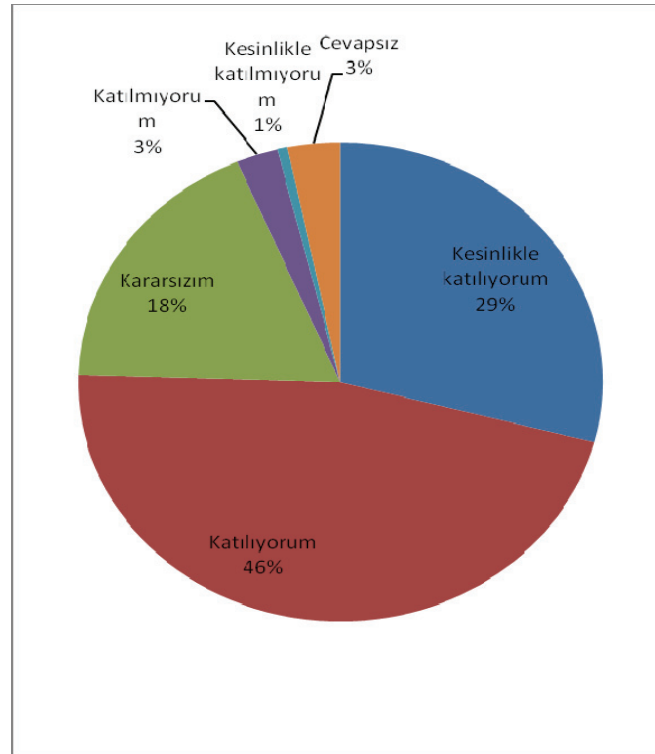
İşletmenin lojistik işlemlerini tek merkezden yönetilmesi iş yükünü yeterli düzeyde azaltacaktır

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “İşletmenin lojistik işlemlerini tek merkezden yönetilmesi iş yükünü yeterli düzeyde azaltacaktır” ifadesinde, %75,5’i olumlu görüş bildirirken, %3,2’si bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın %18,1’i kararsız kalmıştır. (Tablo 6.60) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık sektöründen gelirken kararsız kalan işletmeler, yine perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.61)

Tablo 6.60.

İşletmenin lojistik işlemlerini tek merkezden yönetilmesi iş yükünü yeterli düzeyde azaltacaktır	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	45	29,0
Katılıyorum	72	46,5
Kararsızım	28	18,1
Katılmıyorum	4	2,6
Kesinlikle katılmıyorum	1	0,6
Cevapsız	5	3,2
Toplam	155	100

Grafik 6.17.



Tablo 6.61.

		İşletmenin lojistik işlemlerini tek merkezden yönetilmesi iş yükünü yeterli düzeyde azaltacaktır.				
		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	1	2	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	0	1	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0	0	0	0
	İnşaat sektörü	2	3	1	1	0
	Toptan mağazacılık sektörü	0	8	1	0	0
	Perakende mağazacılık sektörü	18	34	14	2	0
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	15	6	1	0	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	0
	Eğitim sektörü	1	0	1	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	2	3	2	0	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	5	15	6	0	0
TOPLAM		45	72	28	4	0

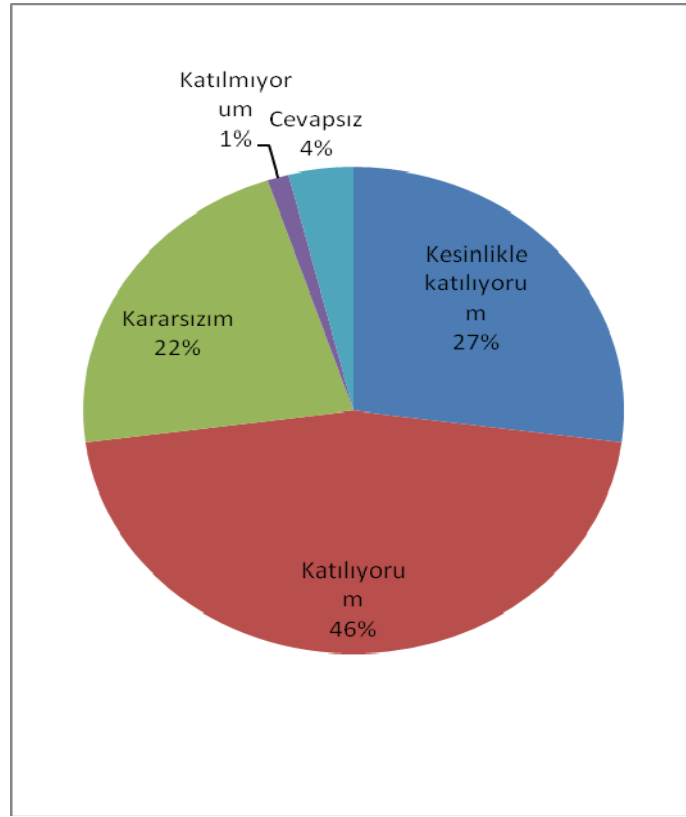
Lojistik destek ile ilgili planlamanın tek merkezden gerçekleştirilmesi, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artıracaktır.

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Lojistik destek ile ilgili planlamanın tek merkezden gerçekleştirilmesi, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artıracaktır” ifadesinde, %72,9’u olumlu görüş bildirirken, %1,3’ü bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın % 21,9’u kararsız kalmıştır. (Tablo 6.62) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık sektöründen gelirken olumsuz görüş bildiren sektörde yine perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.63)

Tablo 6.62.

Lojistik destek ile ilgili planlamanın tek merkezden gerçekleştirilmesi, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artıracaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	42	27,1
Katılıyorum	71	45,8
Kararsızım	34	21,9
Katılmıyorum	2	1,3
Cevapsız	6	3,9
Toplam	155	100

Grafik 6.18.



Tablo 6.63.

		Lojistik destek ile ilgili planlamanın tek merkezden gerçekleştirilmesi, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artıracaktır.				
		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	1	0	2	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	1	0	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0	0	0	0
	İnşaat sektörü	2	4	1	0	0
	Toptan mağazacılık sektörü	0	7	2	0	0
	Perakende mağazacılık sektörü	20	31	17	1	0
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	11	9	2	0	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	0
	Eğitim sektörü	1	0	1	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	1	3	2	0	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	4	15	6	1	0
TOPLAM		42	71	34	2	0

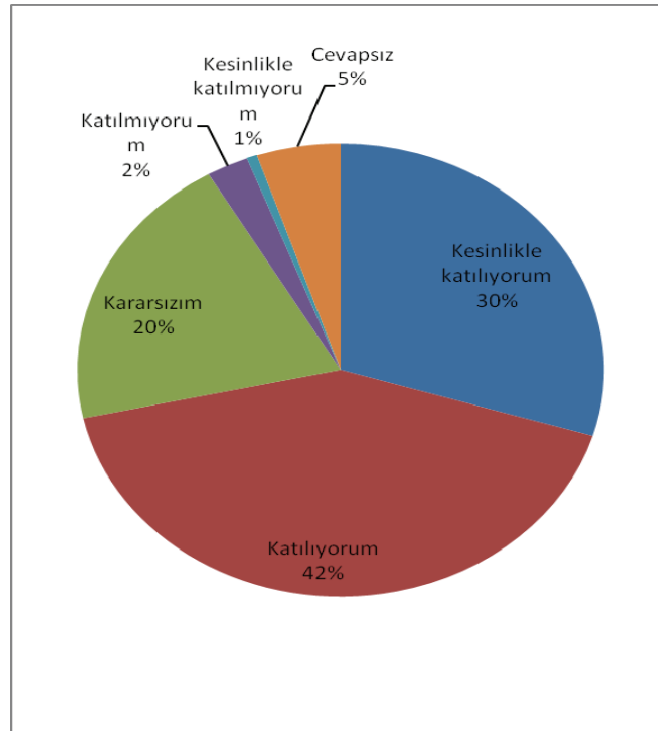
Lojistik maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratacaktır.

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Lojistik maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratacaktır” ifadesinde, %71,6’sı olumlu görüş bildirirken, %3,2’si bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın %20’si kararsız kalmıştır. (Tablo 6.64) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık sektöründen gelirken olumsuz görüş bildiren sektörde yine perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.65)

Tablo 6.64.

Lojistik maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratacaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	46	29,7
Katılıyorum	65	41,9
Kararsızım	31	20,0
Katılmıyorum	4	2,6
Kesinlikle katılmıyorum	1	,6
Cevapsız	8	5,2
Toplam	155	100

Grafik 6.19.



Tablo 6.65.

		Lojistik maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratacaktır.				
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	2	1	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	1	0	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0	0	0	0
	İnşaat sektörü	1	4	2	0	0
	Toptan mağazacılık sektörü	1	7	1	0	0
	Perakende mağazacılık sektörü	23	27	13	4	1
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	12	6	4	0	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	0
	Eğitim sektörü	1	0	1	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	2	2	3	0	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	4	15	5	0	0
TOPLAM		46	65	31	4	1

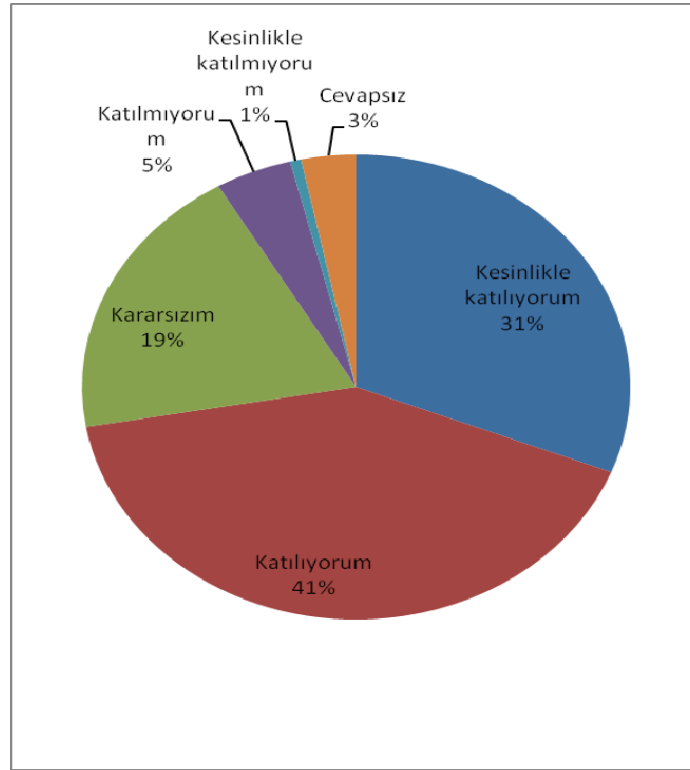
Maliyet avantajları sağlamasına ek olarak pazar payımızı artıracaktır.

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Maliyet avantajları sağlamasına ek olarak pazar payımızı artıracaktır” ifadesinde, %72,3’ü olumlu görüş bildirirken, %5,1’i bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın % 19,4’ü kararsız kalmıştır. (Tablo 6.66) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık sektöründen gelirken olumsuz görüş bildiren sektörde yine perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.67)

Tablo 6.66.

Maliyet avantajları sağlamasına ek olarak pazar payımızı artıracaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	48	31,0
Katılıyorum	64	41,3
Kararsızım	30	19,4
Katılmıyorum	7	4,5
Kesinlikle katılmıyorum	1	0,6
Cevapsız	5	3,2
Toplam	155	100

Grafik 6.20.



Tablo 6.67.

		Maliyet avantajları sağlamasına ek olarak pazar payımızı artıracaktır.				
		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	2	1	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	1	0	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	0	1	0	0	0
	İnşaat sektörü	1	4	2	0	0
	Toptan mağazacılık sektörü	1	5	2	1	0
	Perakende mağazacılık sektörü	22	27	15	4	1
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	14	6	1	1	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	0	0	1	0
	Eğitim sektörü	1	0	1	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	2	3	2	0	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	6	15	5	0	0
	TOPLAM	48	64	30	7	1

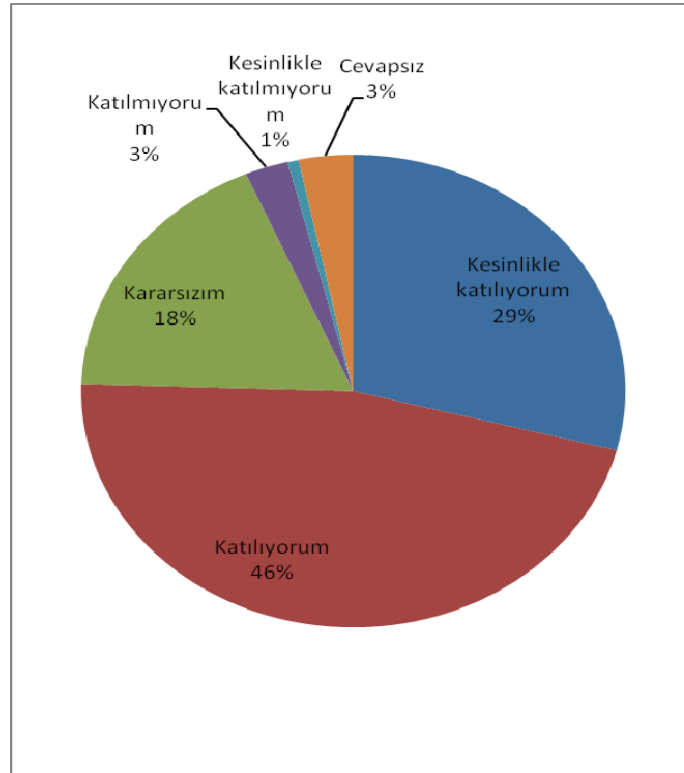
Lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamını yaratarak, çalışanların performansını artıracaktır.

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamını yaratarak, çalışanların performansını artıracaktır” ifadesinde %75,5’i olumlu görüş bildirirken, %3,2’si bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın % 18,1’i kararsız kalmıştır. (Tablo 6.68) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık sektöründen gelirken olumsuz görüş bildiren sektörde yine perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.69)

Tablo 6.68.

Lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamını yaratarak, çalışanların performansını artıracaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	45	29,0
Katılıyorum	72	46,5
Kararsızım	28	18,1
Katılmıyorum	4	2,6
Kesinlikle katılmıyorum	1	0,6
Cevapsız	5	3,2
Toplam	155	100

Grafik 6.21.



Tablo 6.69.

		Lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamını yaratarak, çalışanların performansını artıracaktır.				
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	2	1	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	1	0	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	0	1	0	0	0
	İnşaat sektörü	0	6	1	0	0
	Toptan mağazacılık sektörü	2	6	1	0	2
	Perakende mağazacılık sektörü	21	27	17	3	21
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	13	7	1	1	13
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	1
	Eğitim sektörü	1	0	1	0	1
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	1	5	1	0	1
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	6	16	4	0	6
TOPLAM		45	72	28	4	1

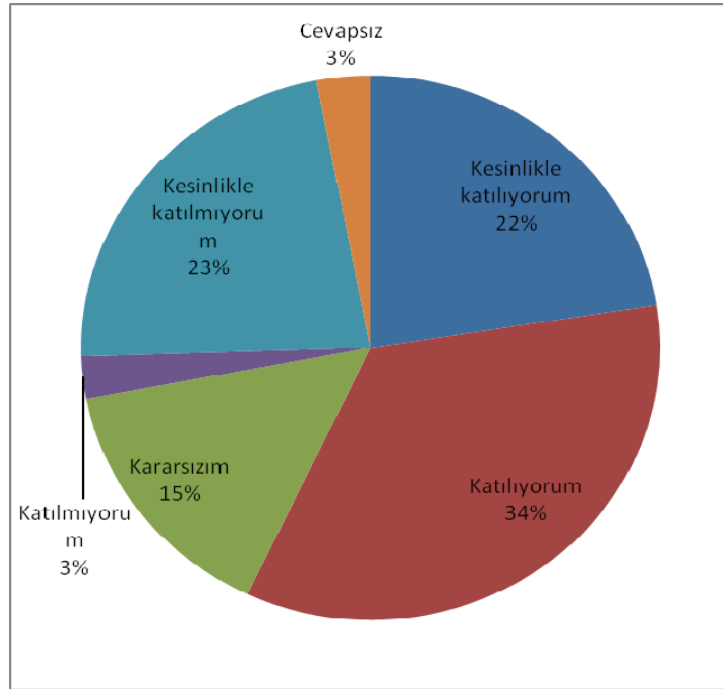
Yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanlarının bulunması bu konudaki açığı kapatacaktır.

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanlarının bulunması bu konudaki açığı kapatacaktır” ifadesinde, %73,5’i olumlu görüş bildirirken, %7,1’i bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın % 3,2’si kararsız kalmıştır. (Tablo 6.70) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık sektöründen gelirken olumsuz görüş bildiren sektörde yine perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.71)

Tablo 6.70.

Yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanlarının bulunması bu konudaki açığı kapatacaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	45	29,0
Katılıyorum	69	44,5
Kararsızım	30	19,4
Katılmıyorum	5	3,2
Cevapsız	6	3,9
Toplam	155	100

Grafik 6.22.



Tablo 6.71.

		Yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanlarının bulunması bu konudaki açığı kapatacaktır.				
		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	1	2	0	3
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	1	0	2
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	0	1	0	0	1
	İnşaat sektörü	1	4	2	0	7
	Toptan mağazacılık sektörü	2	3	2	1	8
	Perakende mağazacılık sektörü	21	32	13	3	69
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	13	6	3	0	22
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	2
	Eğitim sektörü	1	0	0	1	2
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	1	5	1	0	7
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	5	15	6	0	26
TOPLAM		45	69	30	5	45

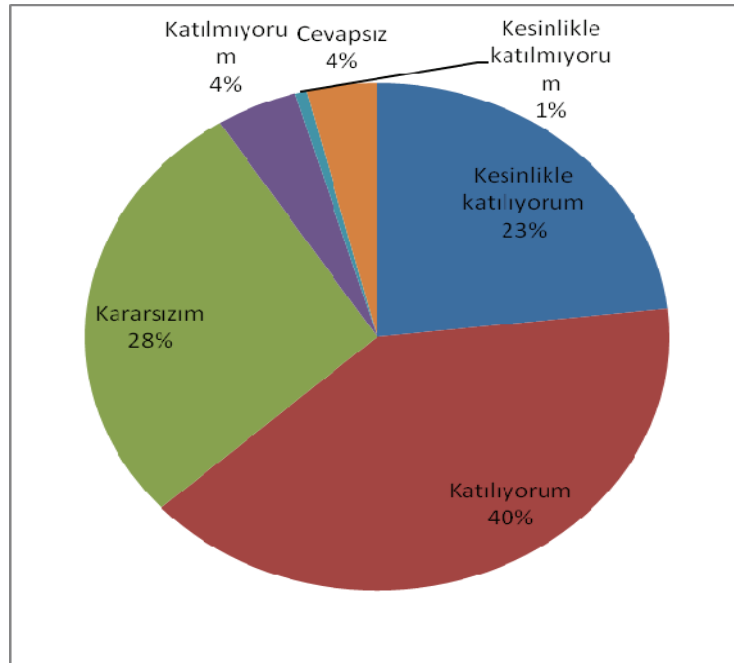
Banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlayacaktır.

İmalat dışı işletmelerin Eskişehir’de ticari lojistik üs merkez gereksinimine yönelik olarak, “Banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlayacaktır” ifadesinde, %63, 2’si olumlu görüş bildirirken, %10,5’u bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir. Buna karşın % 4,5’u kararsız kalmıştır. (Tablo 6.72) Olumlu görüş, perakende mağazacılık, otel ve restoranlar, kafeterya, diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ve toptan mağazacılık sektöründen gelirken olumsuz görüş bildiren sektörde yine perakende mağazacılık sektöründen olmuştur. (Tablo 6.73)

Tablo 6.72.

Banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlayacaktır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	36	23,2
Katılıyorum	62	40,0
Kararsızım	43	27,7
Katılmıyorum	7	4,5
Kesinlikle katılmıyorum	1	,6
Cevapsız	6	3,9
Toplam	155	100

Grafik 6.23.



Tablo 6.73.

		Banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlayacaktır				
		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?	Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü	0	1	2	0	0
	Madencilik ve taşocakçılığı sektörü	0	1	1	0	0
	Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü	1	0	0	0	0
	İnşaat sektörü	0	4	3	0	0
	Toptan mağazacılık sektörü	0	7	2	0	0
	Perakende mağazacılık sektörü	16	24	22	5	1
	Otel ve restoranlar , kafeterya sektörü	14	5	2	1	0
	Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü	1	1	0	0	0
	Eğitim sektörü	1	1	0	0	0
	Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü	1	5	1	0	0
	Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü	2	13	10	1	0
	TOPLAM	36	62	43	7	1

7.İMALAT İŞLETMELERİ ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE ANALİZİ

Bu bölümde ana kütle Eskişehir Sanayi Odası üyesi, imalat sektöründe faaliyet gösteren 576 işletme baz alınarak araştırma kapsamında 203 işletmeye anket çalışması yapılmıştır. Çalışmada kullanılan anket formu, temel olarak 5 kısımdan oluşmaktadır. İlk kısım; anket yapılan işletmenin genel durumuna ilişkin tanıtıcı bilgileri, ikinci ve üçüncü kısım işletmelerin; temel lojistik faaliyetleri ile ilgili bilgileri bir diğer ifade ile taşımacılık, depolama ve stoklama faaliyetlerine ilişkin bilgilere ulaşılması amaçlanmıştır. Dördüncü bölümde işletmelerden, Eskişehir'deki lojistik faaliyetlere ilişkin görüşleri alınmaya çalışılmaktadır. Beşinci ve son bölümde ise işletmelerden, Eskişehir organize sanayi bölgesinde yer alan lojistik üs merkezin çalışmalarını değerlendirmeleri istenmiştir.

Tablo 7.1.

Sektörler
Madencilik ve taşocakçılığı
Gıda imalat sanayi
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi
Ev mobilyaları imalat sanayi
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi
Plastik ürünler imalat sanayi
Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi
Ana metal sanayi
Metal eşya imalat sanayi
Makine aksam ve takım imalat sanayi
Elektrikli makine, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi
Tarım makineleri ve aksamları imalat sanayi
Makine imalat sanayi
Motorlu taşıt araçları, aksamları ve diğer imalat sanayi
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi

Anket çalışmasında yanda Tablo 1’de belirtilen 21 sektörden işletmeler çalışma kapsamında incelenmiştir. (Tablo 7.1) Anket çalışması, ilk olarak, işletmelere web ortamında gönderilmiş olup, anketleri yanıtlayan işletmelerin az olması nedeniyle, daha sonra anketlerin tamamlanması anketörler aracılığı ile yüzyüze görüşme yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. 231 işletme tarafından anketler cevaplanmakla birlikte 28 işletme anket sorularının büyük bir kısmını boş bıraktıkları için çalışma kapsamına alınmamış, böylelikle değerlendirmeye alınan anket sayısı 203 olmuştur. Cevaplanan anket sayısı ana kütle temsil edecek rakama ulaşmıştır. Sanayi odasına bağlı olarak çalışan üye sayısı olan 576, ve anketi cevaplayan işletme sayısı olan 203, birlikte değerlendirildiğinde elde edilen sonuçların ana kütlelerin % 35’lik bir kısmını temsil ettiği söylenebilir. Anket sonucunda elde edilen bulgular, aşağıda tablo ve grafikler yardımıyla yorumlanmıştır.

7.1 İşletmenin genel durumuna ilişkin sorular

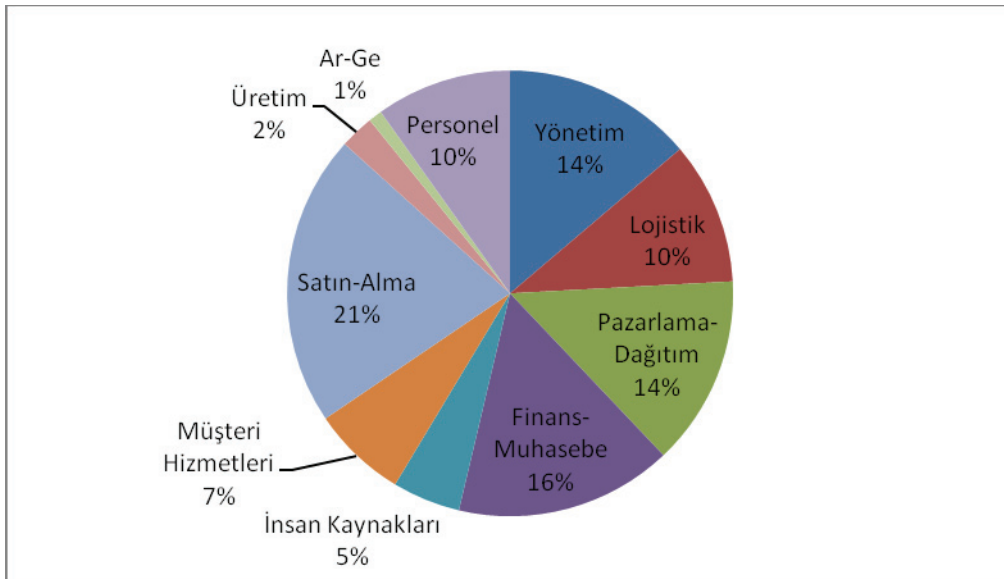
Çalışma kapsamındaki anketin ilk kısmında öncelikle anketi cevaplayan kişinin hangi bölüme bağlı olarak çalıştığı ve mezun olduğu okul sorulmuş, ardından işletme ile ilgili olarak, pazar alanı, faaliyetini devam ettirdiği süre, ihracat yapma durumuna ilişkin sorular yöneltilmiştir.

Tablo 7.2.

Departman	Frekans	Yüzde
Yönetim	28	13,8
Lojistik	21	10,3
Pazarlama-Dağıtım	28	13,8
Finans-Muhasebe	32	15,8
İnsan Kaynakları	10	4,9
Müşteri Hizmetleri	14	6,9
Satın-Alma	43	21,2
Üretim	5	2,5
Ar-Ge	2	1,0
Personel	20	9,9
Toplam	203	100,0

Eskişehir’deki Lojistik İhtiyaç ve Faaliyetlerinin Belirlenmesine İlişkin Fizibilite Çalışması’nda anketi yanıtlayan kişiler Tablo 2’de belirtilen departmanlara bağlı olarak çalışmaktadırlar. (Tablo 7.2) Anketi yanıtlayan işletme görevlilerin %21,2’lik oran ile satın-alma, %15,8’lik yüzde ile finans-muhasebe, %13,’lik yüzde ile yönetim ve aynı oranda pazarlama-dağıtım departmanlarına bağlı olarak çalıştığı gözlenmiştir. %10,3’lük oranda yanıtlayıcının lojistik departmanına bağlı olarak çalıştığı görülmektedir.

Grafik 7.1.

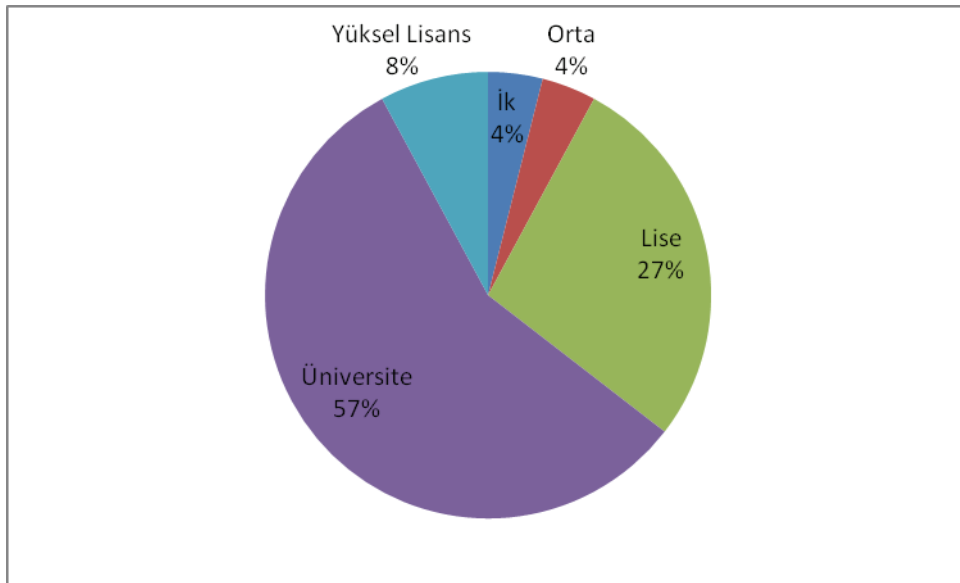


Tablo 7.3.

Eğitim Durumu	Frekans	Yüzde
İlk	8	3,9
Orta	8	3,9
Lise	56	27,6
Üniversite	115	56,7
Yükseklisans	16	7,9
Toplam	203	100

Anketi yanıtlayanların eğitim durumları göz önüne alındığında %56,72lik yüzde ile üniversite mezunu olanların en büyük yüzdeye sahip olduğu gözlenmiştir. (Tablo 7.3) İkinci sırada %27,6’lık oran ile yanıtlayanların lise mezunu olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Yüksek lisans sahibi olan lojistik çalışanları ile birlikte değerlendirildiğinde çalışanların %92,2’sinin lise ve üstü eğitime sahip olduğu sonucu ortaya çıkar ki, bu durum da lojistik faaliyetlerin eğitilmiş kişilerce yürütüldüğünü göstermektedir.

Grafik 7.2

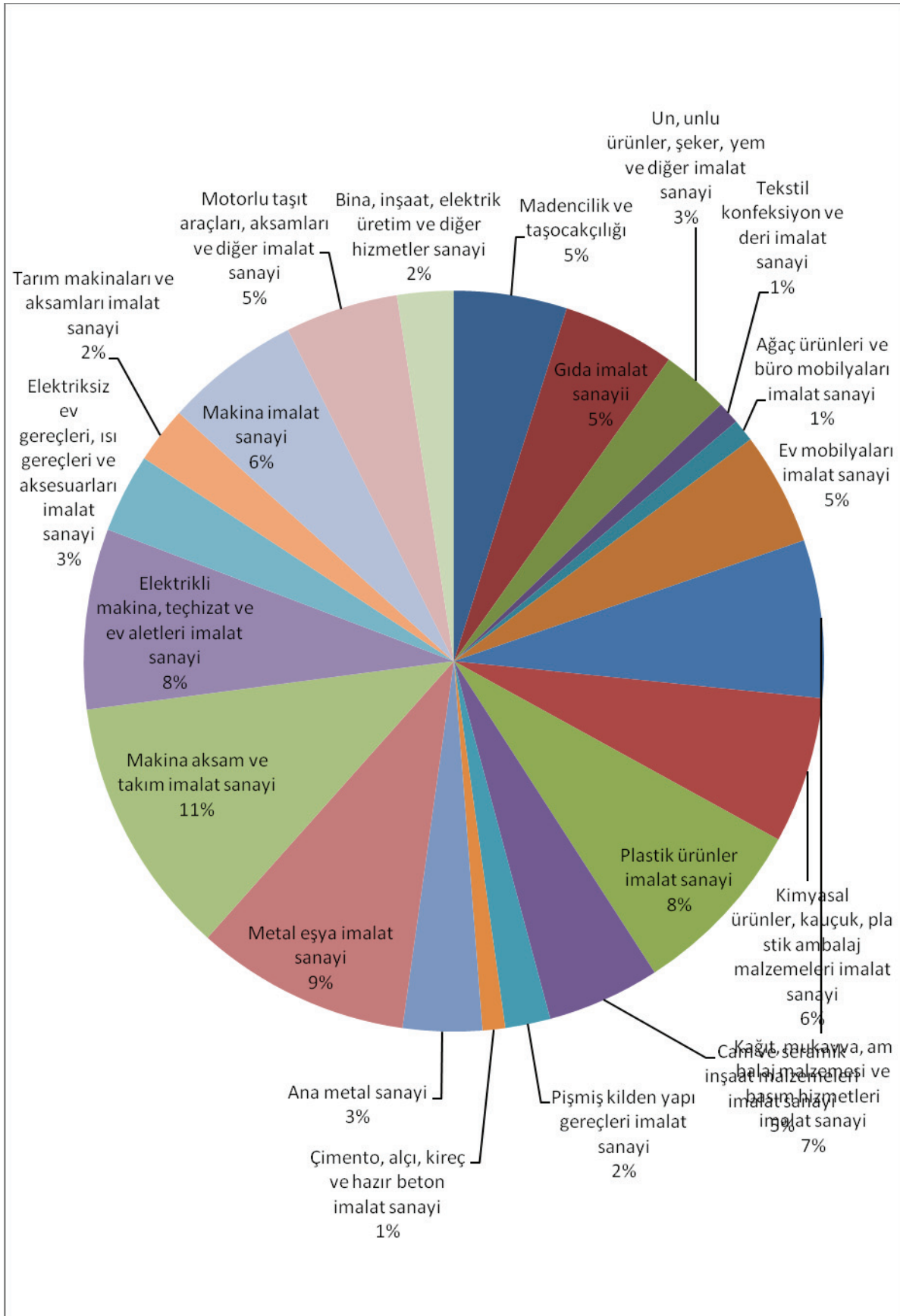


Tablo 7.4

Sektörler	Frekans	Yüzde
Madencilik ve taşocakçılığı	10	4,9
Gıda imalat sanayii	10	4,9
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi	6	3,0
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi	2	1,0
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi	2	1,0
Ev mobilyaları imalat sanayi	10	4,9
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi	14	6,9
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi	13	6,4
Plastik ürünler imalat sanayi	16	7,9
Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi	10	4,9
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi	4	2,0
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi	2	1,0
Ana metal sanayi	7	3,4
Metal eşya imalat sanayi	19	9,4
Makina aksam ve takım imalat sanayi	23	11,3
Elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi	16	7,9
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi	7	3,4
Tarım makineleri ve aksamları imalat sanayi	5	2,5
Makina imalat sanayi	12	5,9
Motorlu taşıt araçları, aksamları ve diğer imalat sanayi	10	4,9
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi	5	2,5
Toplam	203	100,0

Eskişehir'deki Lojistik İhtiyaç ve Faaliyetlerinin Belirlenmesine İlişkin Fizibilite Çalışması'na katılan sektörlerin dağılım yüzdeleri ve bu yüzdelerle ilişkin grafik aşağıda yer almaktadır. (Tablo 7.4. ve Grafik 7.2) Grafik 7.2.'ye göre makine aksam ve takım imalat sanayi sektörünün %11,3'lük oran ile en yüksek katılım yüzdesine sahip olduğu gözlenmiştir. Elektrikli makine, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi sektörüne ilişkin katılımın %7,9'luk bir paya sahip olduğu ve en düşük katılım oranının da tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi, ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi, çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi sektörlerine ait olduğu görülmektedir.

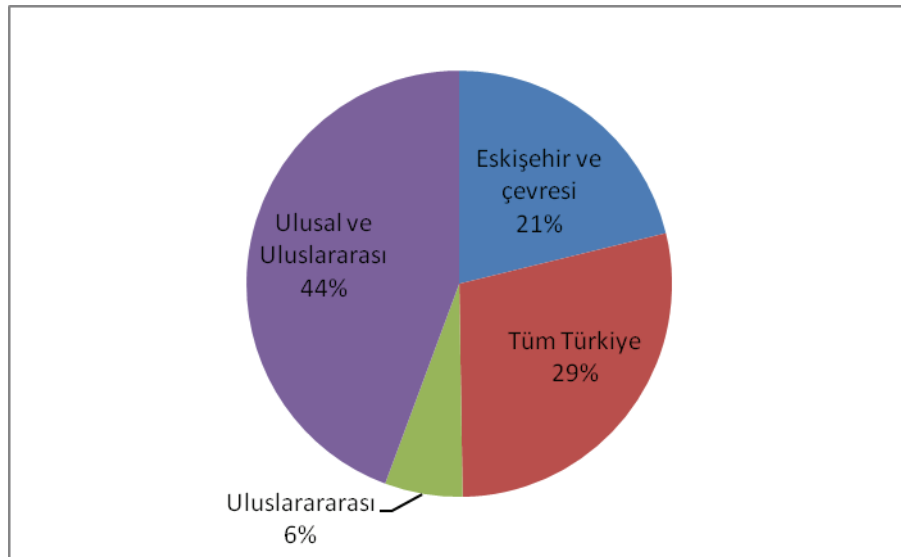
Grafik 7.3



Tablo 7.5.

Pazar Alanı	Frekans	Yüzde
Eskişehir ve çevresi	43	21,2
Tüm Türkiye	58	28,6
Uluslararası	12	5,9
Ulusal ve Uluslararası	90	44,3
Toplam	203	100,0

Anketi yanıtlayan işletmelerin pazar alanının %44,3'lük oran ile ulusal ve uluslararası pazar olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Tablo 7.5.) %28,6'lık kesiminin pazar alanının tüm Türkiye olduğu ve %21,2'lik orandaki işletmelerin pazar alanının ise sadece Eskişehir ve çevresi olduğu görülmektedir. Sadece uluslararası pazar alanına sahip olan işletmelerin oranı, % 5,9'dur. Elde edilen sonuca göre Eskişehir'de faaliyet gösteren imalat işletmelerinin pazar alanını büyük oranda ulusal ve uluslararası pazar oluşturmaktadır.

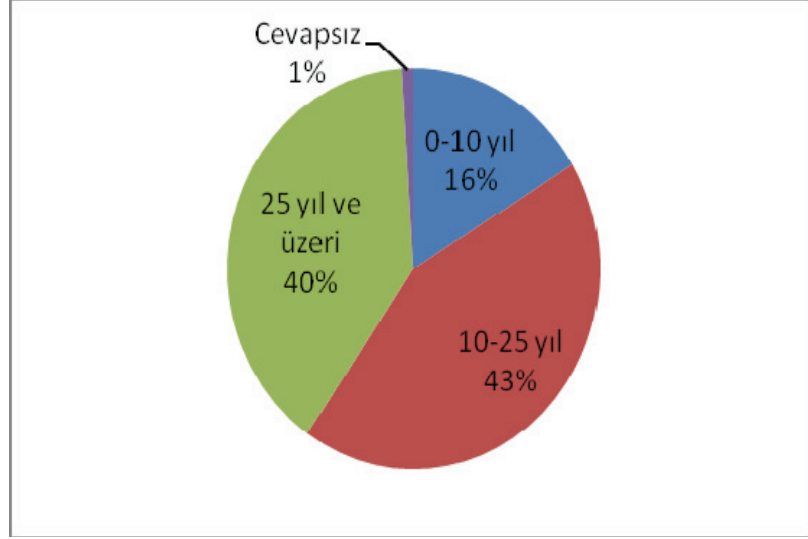
Grafik 7.4.**Tablo 7.6.**

Pazarda Faaliyet Süresi	Frekans	Yüzde
0-10	33	16,3
10-25	88	43,3
25 ve üzeri	80	39,4
Cevapsız	2	1,0
Toplam	203	100

Anketi yanıtlayan işletmelerin %43,3'lük bölümü 10-25 yıl aralığında, %39,4'lük kısmı ise 25 yıldan fazla süredir pazarda faaliyet göstermektedir. Kalan % 16,3'lük kısmı ise 0-10 yıl aralığında faaliyet gösteren göreceli olarak genç işletmelerden oluşmaktadır. (Tablo 7.6.) Bu

bulgu ile imalat işletmelerin büyük çoğunun, %82,7'lik kısmının 10 yılın üstünde bir süredir pazarda faaliyet gösterdiği sonucuna ulaşılabilir.

Grafik 7.5.

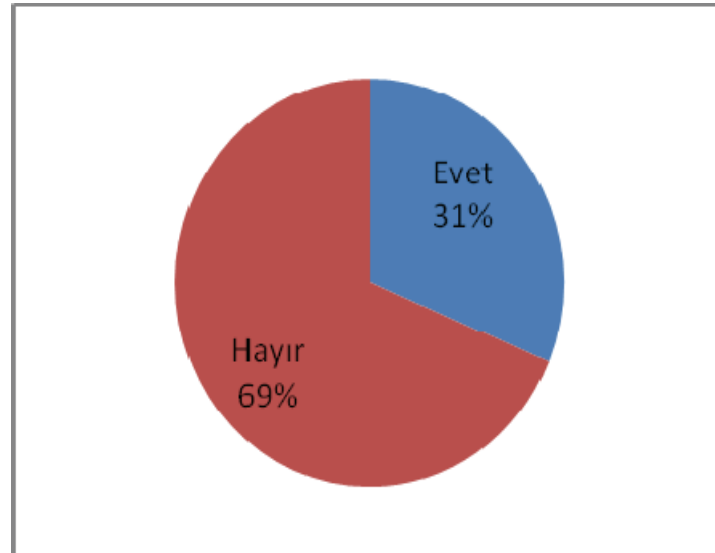


Tablo 7.7.

İşletmenizde lojistik faaliyetleri yürüten ayrı bir birim var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	63	31,0
Hayır	138	68,0
Cevapsız	2	1,0
Toplam	203	100

Anketi yanıtlayan işletmelerde %31'lik bir oranda lojistik faaliyetlerini yürüten ayrı bir birim olmakla birlikte, işletmelerin %68'inde lojistik faaliyetleri yürüten ayrı bir birim bulunmamaktadır.(Tablo 7.7.)

Grafik 7.6.

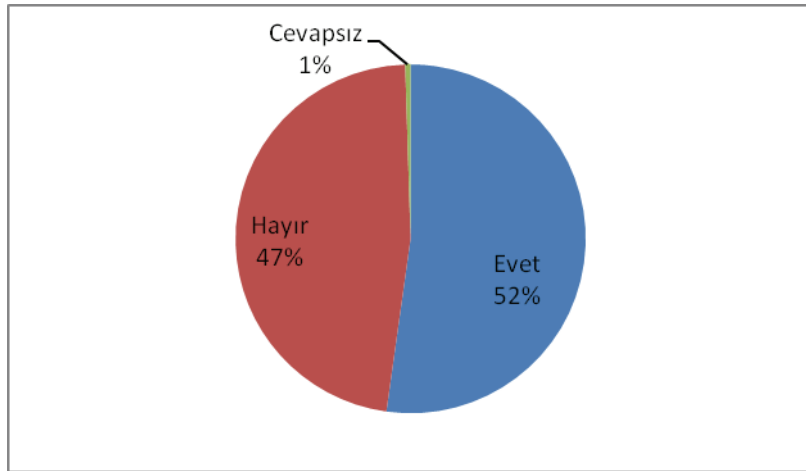


Tablo 7.8.

Eskişehir’den İhracat yapıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	106	52,2
Hayır	96	47,3
Cevapsız	1	,5
Toplam	203	100,0

Eskişehir ilinde faaliyet gösteren imalat işletmelerinin %52,2’si ihracat yaptığını belirtirken, %47,3’ü ise ihracat yapmadıklarını belirtmektedirler. (Tablo 7.8.) İhracat yapan işletmelerin oranının daha yüksek çıkması, ildeki ticari faaliyetlerin ve lojistik desteğin önemini artırıcı bir unsur olduğu şeklinde yorumlanabilir.

Grafik 7.7.

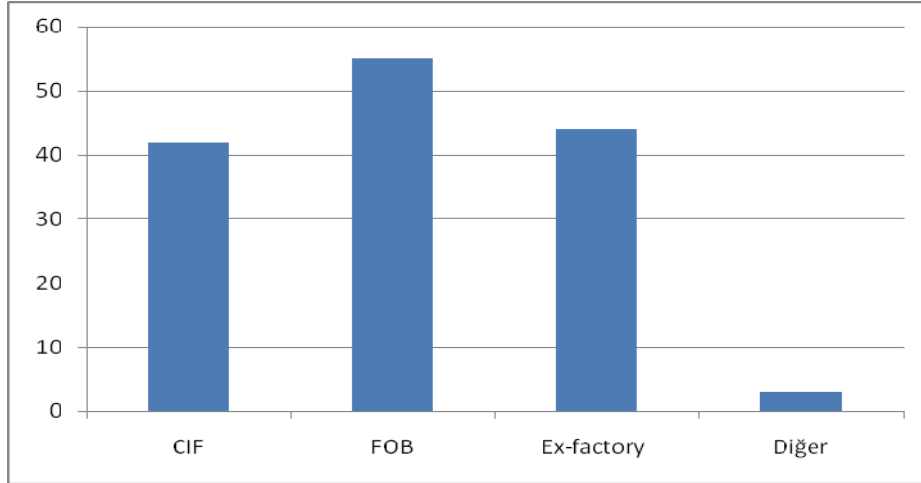


Tablo 7.9.

İhracat veya tax free (gümrüksüz) satış yapıyorsanız teslim şekliniz	Frekans	Yüzde
CIF	42	29
FOB	55	27,1
Ex-factory	44	21,7
Diğer	3	1
Toplam	144	78,8

İhracat veya gümrüksüz satış yapan işletmelerin, %29’u CIF teslim şeklini, %27,1’i FOB teslim şeklini, %21,7’si Ex-Factory teslim şeklini kullanmaktadırlar. (Tablo 7.9.) Diğer teslim şeklini kullanan işletmeler ise “Adrese teslim” ve “DDU” cevaplarını vermişlerdir. Bu soruda işletmeler birden fazla seçenek işaretledikleri ve işletmelerin tamamı bu soruya cevap vermediği için yüzde toplamı %100’e eşit olmamaktadır.

Grafik 7.8 İhracat veya tax free (gümrüksüz) satış yapıyorsanız teslim şekliniz



7.2 Taşımacılık faaliyetlerine ilişkin sorular

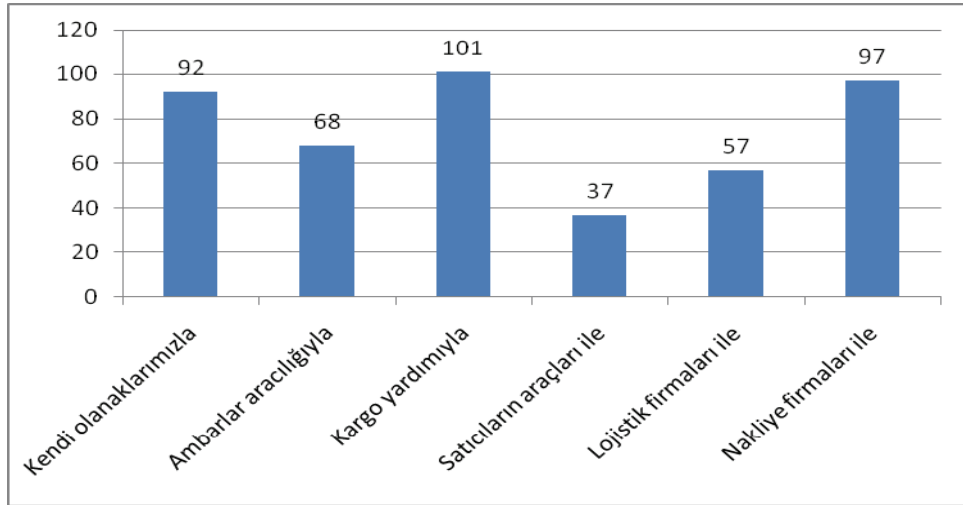
Bu kısım işletmelerin taşımacılık faaliyetlerini yürütürken ne tür kararlar verdiklerini ve karşılaştıkları sorunları ne şekilde değerlendirdiklerini anlamayı hedeflemektedir. Ayrıca işletmelerin bilgi ve iletişim teknolojileri ve insan kaynaklarına bakış açıları da bu bölümde araştırılan konular arasındadır.

Tablo 7.10

Kullandığınız girdilerin (hammadde, sarf malzemesi, vb.) işletmenize taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?	Frekans	Yüzde
Kendi olanaklarımızla	92	45,3
Ambarlar aracılığıyla	68	33,5
Kargo yardımıyla	101	49,8
Satıcıların araçları ile	37	18,2
Lojistik firmaları ile	57	28,1
Nakliye firmaları ile	97	47,8
Toplam	452	222,7

İşletmelerin %45,3'ü kullandıkları girdilerin (hammadde, sarf malzemesi, vb.) işletmeye taşınmasını kendi olanakları ile %33,5'i ambarlar aracılığı ile, %49,8'i kargo yardımıyla, %18,2'si satıcıların araçları yardımıyla, %28,1'i lojistik firmaları yardımıyla, %47,8'i nakliye firmaları yardımıyla sağladıklarını belirtmektedirler. İşletmelerin bir kısmı girdilerin taşınması için aynı anda birden çok taşımacılık yöntemini kullandıklarından yüzde toplamı %100'den büyük olmaktadır.(Tablo 7.10.)

Grafik 7.9 Kullandığınız girdilerin (hammadde, sarf malzemesi, vb.) işletmenize taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?

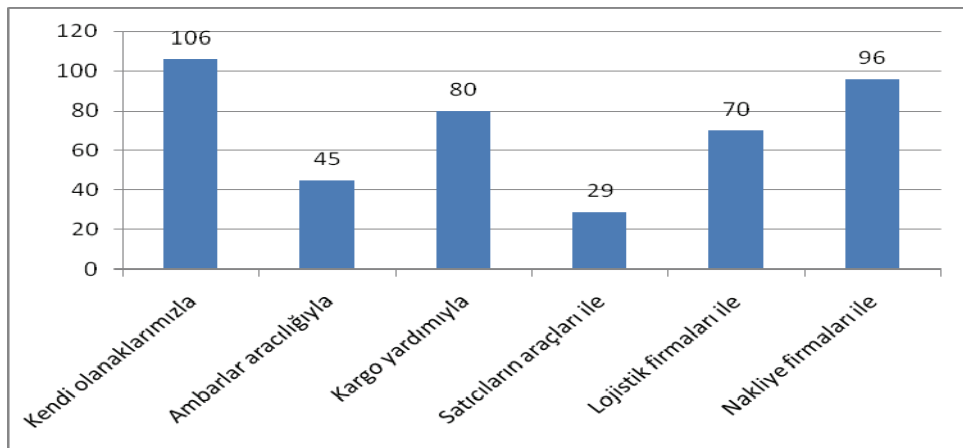


Tablo 7.11

Satmış olduğunuz mamullerin müşteriye taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?	Frekans	Yüzde
Kendi olanaklarımızla	106	52,2
Ambarlar aracılığıyla	45	22,2
Kargo yardımıyla	80	39,4
Satıcıların araçları ile	29	14,3
Lojistik firmaları ile	70	34,5
Nakliye firmaları ile	96	47,3
Toplam	426	209,9

İşletmelerin %52,2'si satmış oldukları mamullerin müşteriye taşınmasını kendi olanakları ile, %22,2'si ambarlar aracılığıyla, %39,4'ü kargo yardımıyla, %14,3'ü satıcıların araçları ile, %34,5'i lojistik firmaları ile ve %47,3'ü nakliye firmaları ile sağladıklarını belirtmektedirler. (Tablo 7.11.) Bu soruda da işletmeler birden fazla seçenek işaretledikleri için yüzde toplamı %100'den büyük olmaktadır.

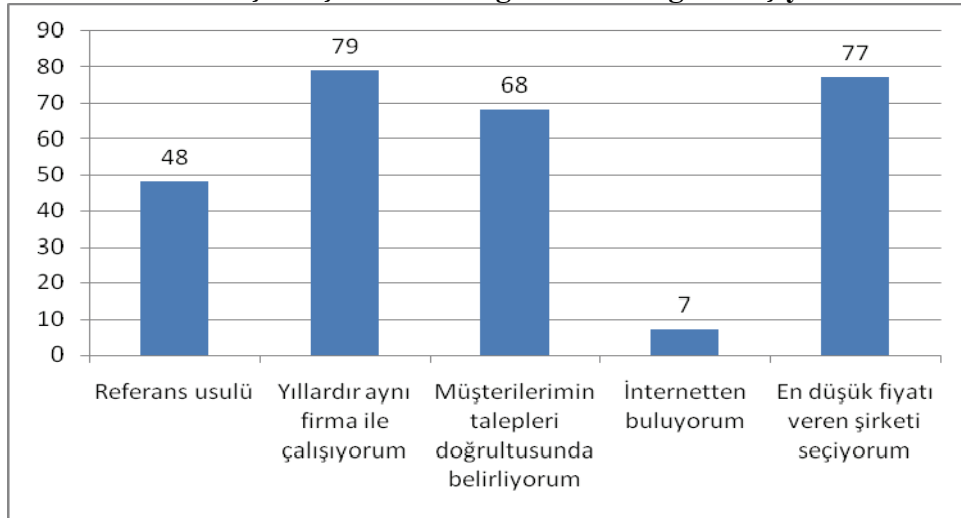
Grafik 7.10 Satmış olduğunuz mamullerin müşteriye taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?



Tablo 7.12

Taşıma şirketini hangi kriterlere göre seçiyorsunuz?	Frekans	Yüzde
Referans usulü	48	23,6
Yıllardır aynı firma ile çalışıyorum	79	38,9
Müşterilerimin talepleri doğrultusunda belirliyorum	68	33,5
İnternette bulunuyorum	7	3,4
En düşük fiyatı veren şirketi seçiyorum	77	37,9
Toplam	279	137,3

İşletmelerin, %23,6'sı taşıma şirketini referans usulü ile seçtiklerini belirtmektedirler. Yıllardır aynı firma ile çalışan işletmelerin oranı %38,9, müşteri talepleri doğrultusunda taşıma şirketi seçtiğini belirten işletmelerin oranı %33,5, taşıma şirketlerini internette bulduğunu belirten işletmelerin oranı %3,4 ve en düşük fiyat veren taşıma şirketini seçtiğini belirten işletmelerin oranı %37,9'dur. (Tablo 7.12.) Bu soruda, yine işletmeler birden fazla seçenek işaretledikleri için yüzde toplamı %100'e eşit olmamaktadır.

Grafik 7.11 Taşıma şirketini hangi kriterlere göre seçiyorsunuz?**Tablo 7.13**

Faaliyetlerinizde kullandığınız mamullerin işletmenize taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	99	48,8
Hayır	100	49,3
Cevapsız	4	2,0
Toplam	203	100,0

İmalat işletmeleri için sigorta yaptıranlar ile yaptırmayanların oranları birbirlerine çok yakındır. İşletmelerin %48,8'i mamullerin işletmeye taşınmasında sigorta yaptırdıklarını, %49,3'ü sigorta yaptırmadıklarını belirtmekle beraber %2'si bu soruyu boş bırakmışlardır (Tablo 7.13)

Tablo 7.14

Mamullerinizin müşteriye taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	101	49,8
Hayır	99	48,8
Cevapsız	3	1,5
Toplam	203	100,0

Yukarıda karşılaşılan duruma çok benzer bir durum ile burada da karşılaşılmaktadır. İşletmelerin %49,8'i mamullerin müşteriye taşınmasında sigorta yaptırdıklarını, %48,8'i sigorta yaptırmadıklarını belirtmekle beraber %1,5'u bu soruyu boş bırakmışlardır. (Tablo 7.14.) İşletmelerin çoğunluğunun aşağıdaki sorudan da anlaşılacağı gibi, taşıma sürecinde daha önce herhangi bir hasar ile karşılaşmadıkları için sigorta yaptırmamayı tercih ettikleri düşünülebilir.

Tablo 7.15

Taşıma, depolama vb lojistik süreçte mamul, hammadde veya sarf malzemesi gibi materyallerde hasar oluştu mu?	Frekans	Yüzde
Evet	59	29,1
Hayır	139	68,5
Cevapsız	5	2,5
Toplam	203	100,0

İşletmelerin, %29,1'i taşıma, depolama vb lojistik süreçte mamul, hammadde veya sarf malzemesi gibi materyallerde hasar oluştuğunu, %68,5'i hasar oluşmadığını belirtmekle beraber, %2,5'u bu soruyu boş bırakmıştır. (Tablo 7.15)

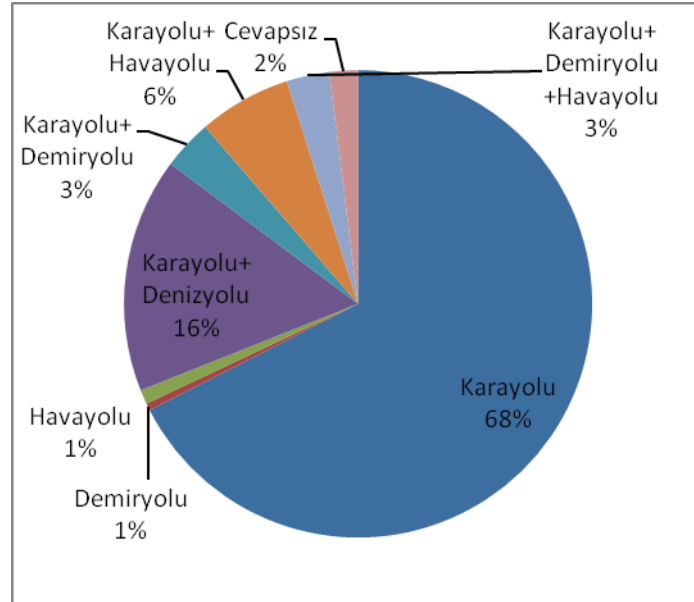
Tablo 7.16

Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin işletmenize sevinde hangi taşımacılık türü/türleri kullanılmaktadır?	Frekans	Yüzde
Karayolu	137	67,5
Demiryolu	1	,5
Havayolu	2	1,0
Karayolu+Denizyolu	33	16,3
Karayolu+Demiryolu	7	3,4
Karayolu+Havayolu	13	6,4
Karayolu+Demiryolu+Havayolu	6	3,0
Cevapsız	4	2,0
Toplam	203	100,0

İşletmeler, mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerinin işletmeye sevinde %67,5 oranında karayolu taşımacılık modunu kullandıklarını belirtmişlerdir. %16,3'lük kesim ise karayolu-denizyolu kombine taşımacılığını tercih etmektedir. Bu soruda en dikkat çekici sonuç yalnız demiryolu taşımacılığına ilişkin orandır. Bu oran %0,5 bulunmakla birlikte karayolu-demiryolu kombinasyonunda %3,4'e yükselmekte, benzer oran; karayolu-

demiryolu-havayolu kombinasyonunda da %3 olarak belirtilmektedir. Taşımacılıkta bir ya da birden fazla taşıyıcı tarafından sadece bir taşıma türünün kullanıldığı taşımacılık, unimodal taşımacılık olarak adlandırılmaktadır. Eskişehir Organize Sanayi Bölgesinde faaliyet gösteren imalat işletmelerinden ankete cevap veren işletmelerden unimodal taşımacılık kullanan işletmelerin oranı %%69'dur. Kalan işletmelerden ise %29'u multimodal adı verilen farklı taşıma türlerinin bir arada kullanıldığı taşımacılık şeklini kullanmaktadırlar. Taşımacılıkta kullanılan türleri toplu olarak göstermesi açısından sadece karayolu kullanan ile diğer taşımacılık türleri ile birlikte karayolunu kullanan işletmelerin oranlarının toplamı alınmıştır. Aynı işlem demir yolu, havayolu ve deniz yolu için de yapıldığında ortaya çıkan durum aşağıda özetlenmiştir. İmalat işletmeleri %96,6 oranında karayolunu, %16,3 oranında denizyolunu, %7,4 oranında havayolunu ve %6.9 oranında demiryolunu kullanmaktadırlar. Özellikle düşük değerli, yüksek hacimli ağır yüklerin taşınmasında maliyet avantajı sağlayan demiryolu taşımacılığı güvenilir bir taşımacılık türü olmasına karşın en az tercih edilen taşımacılık türüdür. Bu durum taşımacılıkta esneklik kavramının önemini vurgulamakta, demiryoluna ilişkin talebi artırmada iltisak hatlarının önemini desteklemektedir. (Tablo 7.16.)

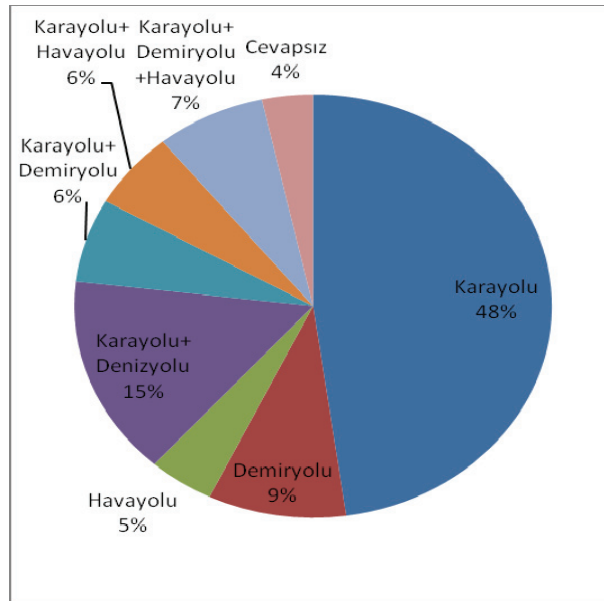
Grafik 7.12 Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin işletmenize sevkinde hangi taşımacılık türü/türleri kullanılmaktadır?



Tablo 7.17

Mal ve hammaddelerin işletmenize veya müşteriye sevinde, taşımacılık türünü tercih etme imkânınız olsaydı hangisini tercih ederdiniz?	Frekans	Yüzde
Karayolu	97	47,8
Demiryolu	19	9,4
Havayolu	9	4,4
Karayolu+Denizyolu	31	15,3
Karayolu+Demiryolu	13	6,4
Karayolu+Havayolu	12	5,9
Karayolu+Demiryolu+Havayolu	15	7,4
Cevapsız	7	0,3
Toplam	203	100,0

İşletmeler, mal ve hammaddelerin işletmeye veya müşteriye sevinde %47, 8 oranında karayolu taşımacılık modunu tercih edeceklerini belirtmişlerdir. %15,3'lük kesim ise karayolu-denizyolu kombine taşımacılığını tercih etmektedir. (Tablo 7.17.) Bir önceki soruda yapılan analizler tekrarlandığında tercih edilme oranları karayolu için %82,8'e düşmekte, demiryolu için %23,2'ye ve havayolu için %17,7'ye yükselmektedir. Sadece demiryolu taşımacılığının kullanım tercihi ise %9,4'e yükselmiştir. Şu andaki kullanım oranı olan %0,5 ile karşılaştırıldığında, bu durum işletmelerin gerekli yatırımlar ve çalışmalar yapıldığı takdirde, demiryolu taşımacılığı kullanmanın avantajlı olduğunu düşündüklerini göstermektedir.

Grafik 7.13 Mal ve hammaddelerin işletmenize veya müşteriye sevinde, taşımacılık türünü tercih etme imkânınız olsaydı hangisini tercih ederdiniz?

Tablo 7.18

Faaliyetlerinizde konteyner taşımacılığından yararlanıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	73	36,0
Hayır	125	61,6
Cevapsız	5	2,5
Toplam	203	100,0

İşletmelerin %36'sı taşımacılık faaliyetlerinde konteyner taşımacılığından yararlanmakla birlikte %61,6'sı konteyner taşımacılığını tercih etmemektedir. %2,5'u ise bu soruyu cevapsız bırakmıştır. (Tablo 7.18)

Tablo 7.19

Faaliyetlerinizde kullandığınız hammadde, sarf malzemesi, vb. taşınmasında sıkça sorunla karşılaşılıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	26	12,8
Hayır	173	85,2
Cevapsız	4	2,0
Toplam	203	100,0

İşletmeler, kullandıkları hammadde veya sarf malzemesinin taşınmasında %85,2 oranında sorunla karşılaşmadıklarını belirtmişlerdir. %12,8'lik kısmı ise sıklıkla sorunla karşılaştıklarını belirtirken, %2'si bu soruyu cevapsız bırakmıştır. (Tablo 7.19.) Taşımacılıkta en fazla sorunla karşılaşan sektörler olarak Madencilik ve Taşocakçılığı sektörü ile Metal Eşya İmalat sanayi sektörleri öne çıkmaktadır. (Tablo 7.20.)

Tablo 7.20

	Faaliyetlerinizde kullandığınız hammadde, sarf malzemesi, vb. taşınmasında sıkça sorunla karşılaşılıyor musunuz?		Toplam
	Evet	Hayır	
Madencilik ve taşocakçılığı	3	7	10
Gıda imalat sanayii	2	8	10
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi	1	5	6
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi	0	2	2
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi	1	1	2
Ev mobilyaları imalat sanayi	1	9	10
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi	0	14	14
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi	2	11	13
Plastik ürünler imalat sanayi	1	15	16
Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi	1	9	10
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi	0	3	3
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi	1	1	2
Ana metal sanayi	0	7	7
Metal eşya imalat sanayi	4	15	19
Makina aksam ve takım imalat sanayi	1	21	22
Elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi	1	13	14
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi	1	6	7
Tarım makinaları ve aksamaları imalat sanayi	1	4	5
Makina imalat sanayi	3	9	12
Motorlu taşıt araçları, aksamaları ve diğer imalat sanayi	2	8	10
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi	0	5	5
Toplam	26	173	199

Tablo 7.21

Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin taşınma süreci özel hizmet gerektiriyor mu? (örneğin ısı yüksek / düşük mamuller için veya havayolu ile taşınacak mamuller için özel hizmet, vb.)	Frekans	Yüzde
Evet	43	21,2
Hayır	156	76,8
Cevapsız	4	2,0
Toplam	203	100,0

İşletmeler, mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin taşınma sürecinin %76,8 oranında özel hizmet gerektirmediğini belirtirken, %21,2'lik kısmı ise özel gerektirdiğini belirtmiştir. Bu soru %2'lik oranda işletme tarafından cevapsız bırakılmıştır. (Tablo 7.21)

Tablo 7.22

Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin taşınmasını sağlayan işgücü yeterli teknik bilgi düzeyine sahip mi?	Frekans	Yüzde
Evet	162	79,8
Hayır	34	16,7
Cevapsız	7	3,4
Toplam	203	100,0
Toplam	203	100,0

İşletmeler, mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin taşınmasını sağlayan işgücünün %79,8'lik bir oranda yeterli teknik bilgi düzeyine sahip olduğunu belirtirken, %16,7'lik oran ise işgücünün yeterli teknik bilgi düzeyinde olmadığını belirtmiştir. Bu sorunun cevabı %7'lik bir işletme grubu tarafından cevapsız bırakılmıştır. (Tablo 22)

Tablo 7.23

Taşıma sırasında oluşabilecek problemlere hızlı ve etkili çözüm bulabiliyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	181	89,2
Hayır	17	8,4
Cevapsız	5	2,5
Toplam	203	100,0

İşletmeler, %89,2'lik bir oranda taşıma sırasında oluşabilecek problemlere hızlı ve etkili bir şekilde çözüm bulabiliyorken, %8,4'lük kısmı ise bu soruya olumsuz cevap vermiştir. %2,5'luk işletme grubu tarafından bu soru cevapsız bırakılmıştır. (Tablo 7.23.)

Tablo 7.24

Taşınan, mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyaller, eksiksiz ve zamanında varış noktalarına ulaşabiliyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	188	92,6
Hayır	10	4,9
Cevapsız	5	2,5
Toplam	203	100,0

İşletmeler, %92,6'lık oranda taşınan mamul, hammadde, sarf malzemesi vb. materyallerin eksiksiz ve zamanında varış noktalarına ulaştığını belirtirken, %4,9'luk işletme tarafından bu soruya olumsuz cevap verilmiş ve %2,5'luk işletme grubu tarafından soru cevapsız bırakılmıştır. (Tablo 7.24.)

Tablo 7.25

Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb. materyallerin taşınması sırasında, distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında yeterli bilgi akışı sağlanıyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	169	83,3
Hayır	24	11,8
Cevapsız	10	4,9
Toplam	203	100,0

İşletmeler, %83,3'lük oranda, mamul, hammadde, sarf malzemesi vb. materyallerin taşınması sırasında distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında yeterli bilgi akışı sağladıklarını belirtirken %11,8'lik işletme grubu tarafından bu soruya olumsuz cevap verilmiştir. %4,9'luk işletme tarafından soru cevapsız bırakılmıştır. (Tablo 7.25.)

Tablo 7.26

Mamul ve malzemeleri taşınmasında bilgi teknolojilerinden (RFID, Barkod takip sistemi, GIS (Coğrafi bilgi sistemi), vb.) yararlanıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	66	32,5
Hayır	133	65,5
Cevapsız	4	2,0
Toplam	203	100,0

Günümüzde işletmelerin tüm birimlerinde etkin bir biçimde kullanılan bilişim teknolojileri, lojistik sektöründe de işletmelere önemli açılımlar sağlamaktadır. ESO bölgesinde faaliyet gösteren imalat işletmelerden mamul ve malzemelerin taşınmasında bilgi teknolojilerinden yararlanmayanların oranı (%65,5), bilgi teknolojilerinden yararlananlara göre (%32,5) daha fazladır. Bilgi teknolojilerinden yararlanan her 1 işletmeye karşı, bilgi teknolojilerinden yararlanmayan 2 işletme bulunmaktadır ki, bu durum da bilgi teknolojisi alanında yapılabilecek geliştirme çalışmalarının bir habercisi olarak algılanabilir. (Tablo 7.26.)

Tablo 7.27

Taşıma maliyetlerinizi azaltmak için uyguladığınız bir çalışma veya işbirliği var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	98	48,3
Hayır	101	49,8
Cevapsız	4	2,0
Toplam	203	100,0

Lojistik maliyetlerindeki %5'lik azalmanın, karlılık üzerinde, satışların %20 artırılması sonrası elde edilebilecek etkiye eşit ya da daha fazla etki yaptığı saptanmıştır. Dolayısıyla işletmelerin lojistik alanında çalışmalar yapmaları ya da işbirliği uygulamaları ile maliyet azaltmaya yönelik projeler yapması beklenen durumdur. Eskişehir'deki imalat işletmeleri de

bu bilince sahiptirler. Taşıma maliyetlerini azaltmaya yönelik çalışmalar yapanların oranı, yapmayanların oranları ile neredeyse eşittir. Maliyet azaltımı konusunda çalışma veya işbirliği uygulamadıklarını belirten işletmelerin oranı %49,8'dur. (Tablo 7.27)

Tablo 7.28

Size taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?	Frekans	Yüzde
Evet	96	47,3
Hayır	99	48,8
Cevapsız	8	3,9
Toplam	203	100,0

İşletmelerin %48,8'i Eskişehir ilindeki taşımacılık maliyetlerinin diğer bölgelere göre daha pahalı olmadığını düşünürken yaklaşık aynı oranda, %47,3 oranındaki işletmeler daha pahalı olduğunu düşünmektedir. (Tablo 7.28.) Dünya Bankası'nın yaptığı bir çalışmaya göre toplam lojistik maliyetleri gelişmiş ülkelerde GSMH'nin %10'u civarındayken, gelişmekte olan ülkelerde %30'lara kadar çıktığı görülmektedir. Türkiye'de firmaların lojistik maliyetleri arasında büyük farklar gözükmemektedir. Hızlı tüketim malları üreten şirketlerin maliyetleri cirolarının %5'i civarındayken, üretim şirketlerinde bu oran, %20'lere, diğer sektörlerde ve KOBİ'lerde ise çok daha yükseklerle çıkmaktadır. Bu bilgilerden hareketle işletmeler arasındaki görüş farklılıklarının faaliyet gösterdikleri sektöre bağlı olduğu düşünülebilir. Taşımacılık maliyetlerinin başka bölgelere göre pahalı olduğunu düşünen sektörler olarak, madencilik ve taşocakçılığı, gıda imalat sanayi, kâğıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi, plastik ürünler imalat sanayi, pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi, makina aksam ve takım imalat sanayi, elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi, elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi, tarım makinaları ve aksamları imalat sanayi, makina imalat sanayi sektörleri sayılabilir. (Tablo 7.29.)

Tablo 7.29

	Sizce taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?		Toplam
	Evet	Hayır	
Madencilik ve taşocakçılığı	6	4	10
Gıda imalat sanayii	6	4	10
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi	2	4	6
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi	0	1	1
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi	1	1	2
Ev mobilyaları imalat sanayi	3	7	10
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi	7	5	12
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi	4	9	13
Plastik ürünler imalat sanayi	8	7	15
Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi	3	7	10
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi	3	0	3
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi	1	1	2
Ana metal sanayi	3	4	7
Metal eşya imalat sanayi	7	10	17
Makina aksam ve takım imalat sanayi	12	10	22
Elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi	10	6	16
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi	3	4	7
Tarım makinaları ve aksamları imalat sanayi	5	0	5
Makina imalat sanayi	7	5	12
Motorlu taşıt araçları, aksamları ve diğer imalat sanayi	4	6	10
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi	1	4	5
Toplam	96	99	195

Tablo 7.30

Taşıma maliyetleriniz, toplam üretim maliyetleriniz de önemli bir yer tutuyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	101	49,8
Hayır	91	44,8
Cevapsız	11	5,4
Toplam	203	100,0

Yukarıda da ifade edildiği gibi taşımacılık maliyetleri üretim maliyetinin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. ESO bölgesinde faaliyet gösteren işletmelerin %49.8'i taşımacılık maliyetlerinin üretim maliyetleri içerisinde önemli yer tuttuğunu belirtmişlerdir. (Tablo 7.30.) Bu soruda ayrıca maliyetin önemli olduğunu belirten işletmelerden, taşımacılık maliyetlerinin üretim maliyetlerine oranının ne olduğu sorulmuştur. Soruya cevap veren 66 işletme için

ortalama taşımacılık maliyetlerinin toplam üretim maliyetlerine oranı, %10.07 olarak hesaplanmıştır. İşletmelerin cevap olarak verdiği oranlar, %0,5 ile %50 aralığında değişmektedir. Taşıma maliyetleri toplam üretim maliyetlerinde en fazla yer tutan sektörler olarak madencilik ve taşocakçılığı, kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi, ana metal sanayi, pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi, çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi sektörleri sayılabilir. (Tablo 7.31.)

Tablo 7.31

	Taşıma maliyetleriniz, toplam üretim maliyetleriniz de önemli bir yer tutuyor mu?		Toplam
	Evet	Hayır	
Madencilik ve taşocakçılığı	9	1	10
Gıda imalat sanayii	7	3	10
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi	3	2	5
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi	1	1	2
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi	1	1	2
Ev mobilyaları imalat sanayi	6	4	10
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi	3	7	10
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi	11	2	13
Plastik ürünler imalat sanayi	9	7	16
Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi	4	6	10
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi	3	0	3
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi	2	0	2
Ana metal sanayi	6	1	7
Metal eşya imalat sanayi	8	11	19
Makina aksam ve takım imalat sanayi	7	13	20
Elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi	4	11	15
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi	3	4	7
Tarım makinaları ve aksamaları imalat sanayi	3	2	5
Makina imalat sanayi	6	5	11
Motorlu taşıt araçları, aksamaları ve diğer imalat sanayi	5	5	10
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi	0	5	5
Toplam	101	91	192

7.3 Depo ve Depolama faaliyetleri ile ilgili sorular

Belirli nokta ya da noktalardan gelen yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli başka noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasına yönelik hizmet veren depolar lojistik

faaliyetlerin önemli bir bileşenidirler. Aşağıdaki bölümde ESO’da faaliyet gösteren işletmelerin depoları ve depolama faaliyetlerine yönelik görüşleri öğrenilmeye çalışılmıştır.

Tablo 7.32.

Bünyenizde veya dışarıda size ait deponuz var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	121	59,6
Hayır	78	38,4
Cevapsız	4	2,0
Toplam	203	100,0

Bünyesinde ya dışarıda kendilerine ait deposu olduğunu belirten işletmelerin oranı %59,6’dır. (Tablo 7.32.) Bu oran aşağıdaki sorularda deponun nitelikleri ile ilgili sorularda tekrar karşılaşılabilecek bir orandır. Bünyesinde ya da dışarıda bir depoya sahip olanlar, deponun niteliklerinden de memnun görünmektedirler.

Tablo 7.33.

Dışarıda yeni bir depoya ihtiyacınız var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	21	10,3
Hayır	166	81,8
Cevapsız	16	7,9
Toplam	203	100,0

Bir önceki soru ile bağlantılı olarak işletmelerin dışarıda yeni bir depoya ihtiyacı olduğunu belirtenlerin oranı %10,3 iken, işletmelerin %81,8’i depoya ihtiyaçları olmadığını ifade etmişlerdir. (Tablo 7.33)

Tablo 7.34

Kullandığınız depo; mamul, hammadde, sarf malzemesi vb materyallerin korunması amacıyla tam olarak hizmet etmekte midir?	Frekans	Yüzde
Evet	132	65,0
Hayır	25	12,3
Cevapsız	46	22,7
Toplam	203	100,0

Depo ihtiyacından sonra işletmelere kullandıkları deponun niteliklerine ilişkin sorular sorulmuştur. Depolama esas olarak kontrol, teslim alma, yerleştirme, sayım, toplama, kontrol ve gönderme faaliyetlerini kapsar. Depoların üretimde kullanılan, hammadde ve sarf malzemeleri ile üretilen mamullerin korunması amacıyla hizmet etmesi en temel gerekliliktir. Kullandıkları depoların mamul, hammadde, sarf malzemesi gibi materyallerin korunmasına tam olarak hizmet ettiğini belirten işletmelerin oranı %65’tir. Bu soru 46 işletme tarafından cevapsız bırakılmıştır. (Tablo 7.34.) Depolarının kullandıkları materyallerin korunması

amacına tam olarak hizmet etmediğini belirten sektörler arasında madencilik ve taşocaklığı cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi ve makine imalat sanayi sektörleri önde gelmektedir. (Tablo 7.35.)

Tablo7. 35

	Kullandığınız depo; mamul, hammadde, sarf malzemesi vb materyallerin korunması amacıyla tam olarak hizmet etmekte midir?		Toplam
	Evet	Hayır	
Madencilik ve taşocaklığı	5	4	9
Gıda imalat sanayii	9	1	10
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi	5	0	5
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi	2	0	2
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi	2	0	2
Ev mobilyaları imalat sanayi	9	0	9
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi	7	0	7
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi	11	1	12
Plastik ürünler imalat sanayi	11	1	12
Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi	5	4	9
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi	2	1	3
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi	1	1	2
Ana metal sanayi	6	0	6
Metal eşya imalat sanayi	15	2	17
Makina aksam ve takım imalat sanayi	11	2	13
Elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi	11	1	12
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi	4	1	5
Tarım makinaları ve aksamları imalat sanayi	1	1	2
Makina imalat sanayi	6	4	10
Motorlu taşıt araçları, aksamları ve diğer imalat sanayi	8	1	9
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi	1	0	1
Toplam	132	25	157

Tablo 7.36

Kullandığınız depo; dağıtım faaliyetlerinizi sağlayacak fiziksel niteliklere sahip mi? (araç giriş-çıkışlarına imkân tanınması, aydınlatma, havalandırma, vb)	Frekans	Yüzde
Evet	134	66,0
Hayır	19	9,4
Cevapsız	50	24,6
Toplam	203	100,0

Depoların sorgulanan diğer bir özelliği dağıtım faaliyetlerini kolaylıkla sağlayacak fiziksel niteliklere sahip olup olmadığıdır. Kullandıkları depoların araç giriş çıkışına imkan tanıma, aydınlatma ve havalandırma gibi fiziksel açılardan yeterli olduğunu belirten işletmelerin oranı %66'dır. (Tablo 7.36.)

Tablo 7.37

Kullandığınız deponun, ürün, malzeme vb materyallerin tipine / şekline uygun olarak tasarlandığını düşünüyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	121	59,6
Hayır	29	14,3
Cevapsız	53	26,1
Toplam	203	100,0

Depolar tasarlanırken gözönünde bulundurulmuş etkenlerden biri, depolanacak materyallerin nitelikleri, bir diğeri ise gelecekteki gelişmelerdir. Zaman içerisinde artan üretim hacmine bağlı olarak, ya da üretimdeki değişikliklere bağlı olarak mevcut depoları genişletilmesi ihtiyacı ortaya çıkabilir ya da depolar materyallerin depolanması için uygun olmayan hale dönüşebilir. Eskişehir'de faaliyet gösteren işletmelerin %59'6'sı kullandıkları depoların ürün, malzeme gibi materyallerin şekline uygun olarak tasarlandığını belirtmişlerdir. (Tablo 7.37)

Tablo 7.38

Kullandığınız depoda yükleme-boşaltma için kullanılan (konveyör, forklift, palet, v.b.) ekipmanların eksiksiz ve yeterli düzeyde olduğunu düşünüyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	121	59,6
Hayır	31	15,3
Cevapsız	51	25,1
Toplam	203	100,0

Depolamanın teslim alma, yerleştirme ve gönderme faaliyetlerinin tam anlamıyla yerine getirilebilmesi için kullanılan depoda yükleme boşaltma için kullanılan konveyör, forklift, palet gibi ekipmanların eksiksiz ve yeterli olması gerekir. Kullandıkları depolardaki bu tür yükleme boşaltma ekipmanlarının yeterli olduğunu belirten işletmelerin oranı %59,6'dır. (Tablo 7.38.)

Tablo 7.39

Depo/Depoların kuruluş yeri; hedef müşterilere yakın konumda mı?	Frekans	Yüzde
Evet	89	43,8
Hayır	61	30,0
Cevapsız	53	26,1
Toplam	203	100,0

Kullanılan depoların nitelikleri ile ilgili olarak sorgulanan diğer bir konu depoların konumlarıdır. Daha önceki sorularda karşılaşılan memnuniyet düzeyi bu soruda bir miktar düşmüştür. İşletmelerin %43,8'i depoların müşterilere yakın konumda olduğunu belirtmişlerdir. (Tablo 7.39.)

Tablo 7.40.

Depoda çalışan insan kaynakları yeterli seviye ve nitelikte mi?	Frekans	Yüzde
Evet	121	59,6
Hayır	30	14,8
Cevapsız	52	25,6
Toplam	203	100,0

Depolama faaliyetlerinin tam olarak yürütülmesinde en önemli faktörlerden biri, depolarda çalışan insan kaynağıdır. ESO'da faaliyet gösteren işletmelerin insan kaynağından memnuniyet oranları diğer faktörlerle aynı düzeydedir. İşletmelerin %59,6'sı depoda çalışan insan kaynaklarını yeterli seviye ve niteliğe sahip olarak belirtmektedirler. (Tablo 7.40.)

Tablo 7.41.

Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlanılmakta mı (Barkod okuyucular, Depo Yönetim Sistemi: WMS, Radyo Frekanslı Kimlik Belirleme: RFID,)?	Frekans	Yüzde
Evet	49	24,1
Hayır	99	48,8
Cevapsız	55	27,1
Toplam	203	100,0

Depoların verimli olarak faaliyet göstermesinde önemli bir etken kullanılan bilgi teknolojisi. Depolar bilgi teknolojisi açısından sorgulandığında işletmelerin bu tür teknolojileri kullanım düzeyleri düşüktür. Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlandığını ifade eden işletmelerin oranı, %24,1 olurken, çoğunluk, %48,8 depo yönetim sistemleri, barkod okuyucu, RFID gibi depo içi takip sistemlerini kullanmadıklarını belirtmektedirler. (Tablo 7.41.)

Tablo 7.42.

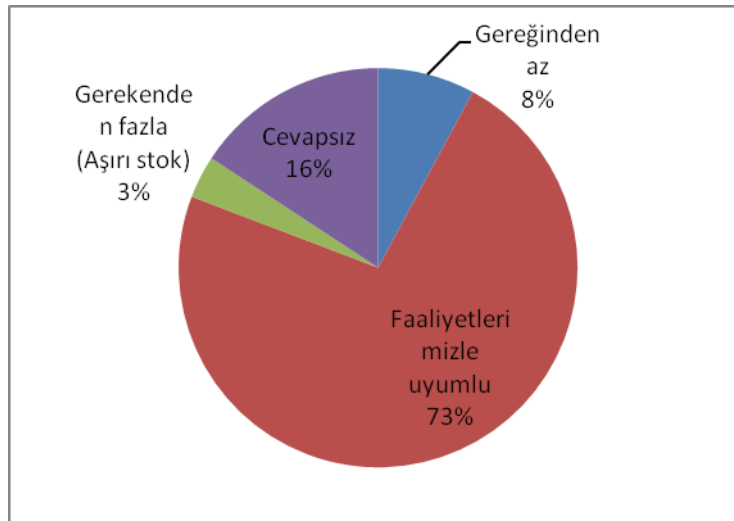
Taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde uzman personel sıkıntısı yaşıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	49	24,1
Hayır	112	55,2
Cevapsız	42	20,7
Toplam	203	100,0

Yukarıda depoda çalışan insan kaynağını yeterli bulan işletmeler, benzer şekilde taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde de uzman personel sıkıntısı yaşamamaları beklenen bir durumdur. Beklentiler doğrultusunda %55,2 oranındaki işletmeler uzman personel açısından sıkıntı yaşamadıklarını belirtirken, %24,1 oranındaki işletmeler uzman personel konusunda sıkıntı yaşadıklarını söylemişlerdir. (Tablo 7.42.)

Tablo 7.43

Üretim stoklarınız hangisine uymaktadır?	Frekans	Yüzde
Gereğinden az	16	7,88
Faaliyetlerimizle uyumlu	148	72,9
Gerekenden fazla (Aşırı stok)	7	3,44
Cevapsız	32	15,76
Toplam	203	100,0

Üretim stoklarının düzeyi işletmenin verimli çalışmasının önemli bir göstergesidir. İşletmelerin %72,9'u üretim stoklarının faaliyetleri ile uyumlu olduğunu belirtmiştir. Gereğinden az stok taşıyan işletmelerin oranı %7,88 iken, aşırı stok taşıyan işletmelerin oranı %3,44'tür. (Tablo 7.43.) Bu verilerden yola çıkarak aşağıdaki grafikte de görülebileceği gibi, büyük orandaki işletmeler stok açısından verimli oldukları söylenebilir.

Grafik 7.14

7.4 Eskişehir’deki lojistik faaliyetlere ilişkin sorular

İmalat işletmeleri ve lojistik işletmeler tarafından değişik uygulamalarla lojistik maliyetlerin düşürülebilmesi için yoğun çalışmalar yapılmaktadır. Lojistik faaliyetler ile ilgili iyileştirmelerin yapılabileceği önemli bir alan lojistik maliyetleri oluşturan tüm alt yapının değerlendirilmesidir. Alt yapının lojistik ihtiyaçlar çerçevesinde ele alınması, süreçlerin verimliliğini arttıracak gibi, maliyetlerin de azaltılmasında büyük katkı sağlayacaktır. Rakip ülkelerle rekabet edebilmek için tüm lojistik alt yapı verimliliğin artırılabilmesi hedefine yönelik olarak gözden geçirilmelidir. İzleyen bölümde Eskişehir ilinde faaliyet gösteren işletmelerden Eskişehir’deki lojistik hizmetleri maliyet ve kapasite açısından değerlendirmeleri istenmiş, lojistik hizmetinin daha iyileştirilmesi açısından beklentileri öğrenilmeye çalışılmıştır.

Tablo 7.44

Taşıma, firmalarının ekipman kapasitesini yeterli buluyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	120	59,11
Hayır	76	37,44
Cevapsız	7	3,45
Toplam	203	100,0

İşletmeler Eskişehir’de faaliyet gösteren taşıma firmalarının ekipman kapasitesini %59,11 oranında yeterli bulmaktadırlar. Ekipman kapasitesini yeterli bulanlar daha çok olmasına karşın, işletmelerin %37,44’ü kapasitenin yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. (Tablo 7.44.) Bu durum yeni taşıma ekipman yatırımlarına duyulan gereksinimin bir göstergesidir. Madencilik, taşocakçılığı, gıda imalat sanayii, ev mobilyaları imalat sanayii, pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayii sektörlerinde ekipman kapasitesini yeterli bulmayanlar yeterli bulanlardan daha fazladır. (Tablo 7.45.)

Tablo 7.45.

	Eskişehir'deki taşıma firmalarının ekipman kapasitesini yeterli buluyor musunuz?		Toplam
	Evet	Hayır	
Madencilik ve taşocakçılığı	2	7	9
Gıda imalat sanayii	4	6	10
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi	3	3	6
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi	2	0	2
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi	2	0	2
Ev mobilyaları imalat sanayi	4	5	9
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi	10	0	10
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi	7	5	12
Plastik ürünler imalat sanayi	11	5	16
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir? Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi	5	4	9
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi	0	3	3
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi	1	1	2
Ana metal sanayi	5	2	7
Metal eşya imalat sanayi	13	6	19
Makina aksam ve takım imalat sanayi	17	5	22
Elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi	8	7	15
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi	5	2	7
Tarım makinaları ve aksamları imalat sanayi	4	1	5
Makina imalat sanayi	8	4	12
Motorlu taşıt araçları, aksamları ve diğer imalat sanayi	5	5	10
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi	3	2	5
Toplam	119	73	192

Tablo 7.46.

Sizce Eskişehir'deki taşımacılık maliyetleri başka bölgelere göre pahalı mı?	Frekans	Yüzde
Evet	105	51,72
Hayır	85	41,87
Cevapsız	13	6,4
Toplam	203	100,0

Lojistik faaliyetlerin yapıldığı tesislerin yer seçim kriterleri, karar verme sürecinin kilit noktalarından biridir. Rekabetçi üstünlük elde etme amacıyla yapılan çalışmalarda, kuruluş yeri seçimi önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Taşımacılık maliyetleri açısından

Eskişehir’i başka bölgelere göre pahalı bulan işletmelerin oranı %51,72’dir. (Tablo 7.46)
Taşımacılık maliyetlerindeki iyileştirmeler Eskişehir’i diğer bölgelerle rekabet edebilir duruma getirebilir.

Tablo 7.47

Ticari faaliyetleriniz Eskişehir çevresinde sürdürmeniz, size lojistik açıdan avantaj sağlıyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	138	68,0
Hayır	55	27,1
Cevapsız	10	4,9
Toplam	203	100,0

Kurulacak olan işletme ister devamlı, ister kısa süreli olarak çalışacak olsun, seçilme ihtimali olan diğer kuruluş yeri alternatifleri kıyaslanarak, işletmenin faaliyet konusuna elverişli ve istenilen büyüklükte en uygun olan yeri, kuruluş yeri olarak seçilmelidir. Eskişehir’in lojistik açısından sağladığı avantajlar konusundaki düşünceleri sorulduğunda, bir önceki soruda Eskişehir’de taşımacılık maliyetlerinin pahalı olduğunu ifade eden işletmeler, bu soruda daha önceki cevaplarının tersine, %68 oranında Eskişehir bölgesinde ticari faaliyetlerini sürdürmelerinin kendilerine lojistik açıdan avantaj sağladığını söylemektedirler. (Tablo 7.47.)

Tablo 7.48

Eskişehir’in lojistik üs olması için teşvik çıkarılmasına gerek var mı?	Frekans	Yüzde
Evet	167	82,3
Hayır	29	14,3
Cevapsız	7	3,4
Toplam	203	100,0

Bölgenin coğrafi, fiziki ve kurumsal altyapısı potansiyel yatırımcıları cezbeden en önemli unsurlardır. Sağlanan teşvikler de yatırımcıları Eskişehir’e çekmek açısından olumlu etki yapacaktır. Eskişehir ilinin lojistik üs olması için teşvik çıkarılması gerektiğini belirten işletmelerin oranı, %82,3’tür. (Tablo 7.48.)

Tablo 7.49

Eskişehir’e lojistik üs olması için vergi avantajı sağlanmalı mı?	Frekans	Yüzde
Evet	173	85,2
Hayır	21	10,3
Cevapsız	9	4,4
Toplam	203	100,0

Yukarıdaki soru ile bağlantılı olarak lojistik üs için teşvik yanında vergi avantajı sağlanması gerektiğini belirten işletmeler bir önceki soru ile yaklaşık aynı düzeyde olup, %85,2 oranındadır. (Tablo 7.49.)

Tablo 7.50.

Taşımacılık faaliyeti ile ilgili tüm hizmetlerin tek bir noktadan sağlanması gerekir mi?	Frekans	Yüzde
Evet	100	49,3
Hayır	94	46,3
Cevapsız	9	4,4
Toplam	203	100,0

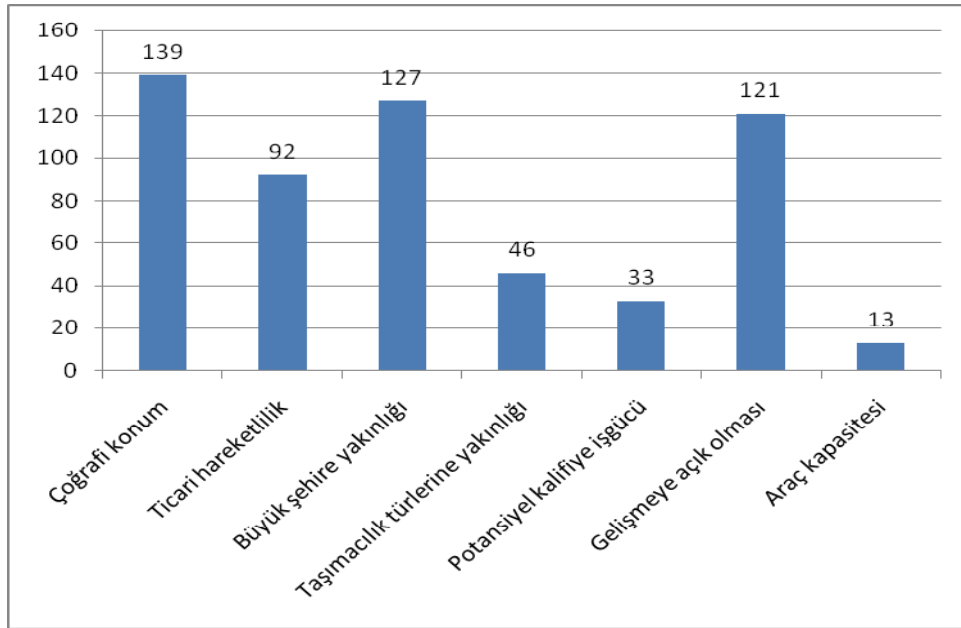
Taşımacılık faaliyeti ile ilgili tüm hizmetlerin tek bir noktadan yapılması gerektiğini belirten işletmelerin oranı %49,3'tür. (Tablo 7.50.)

Tablo 7.51.

Eskişehir'in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlar nelerdir?	Frekans	Yüzde
Coğrafi konum	139	68,5
Ticari hareketlilik	92	45,3
Büyük şehire yakınlığı	127	62,6
Taşımacılık türlerine yakınlığı	46	22,7
Potansiyel kalifiye işgücü	33	16,3
Gelişmeye açık olması	121	59,6
Araç kapasitesi	13	6,4

İşletmeler, Eskişehir'in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlardan ilk olarak %68,5 oranında coğrafi konumu, ikinci olarak %62,6 oranında büyük şehirlere yakınlığı ve üçüncü olarak da %59,6 oranında gelişmeye açık olmasını belirtmişlerdir. Diğer bir destekleyici unsur olarak ise %45,3 oranında Eskişehir'in ticari hareketliliği belirtilmiştir. (Tablo 7.51.)

Grafik 7.15 Eskişehir'in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlar nelerdir?

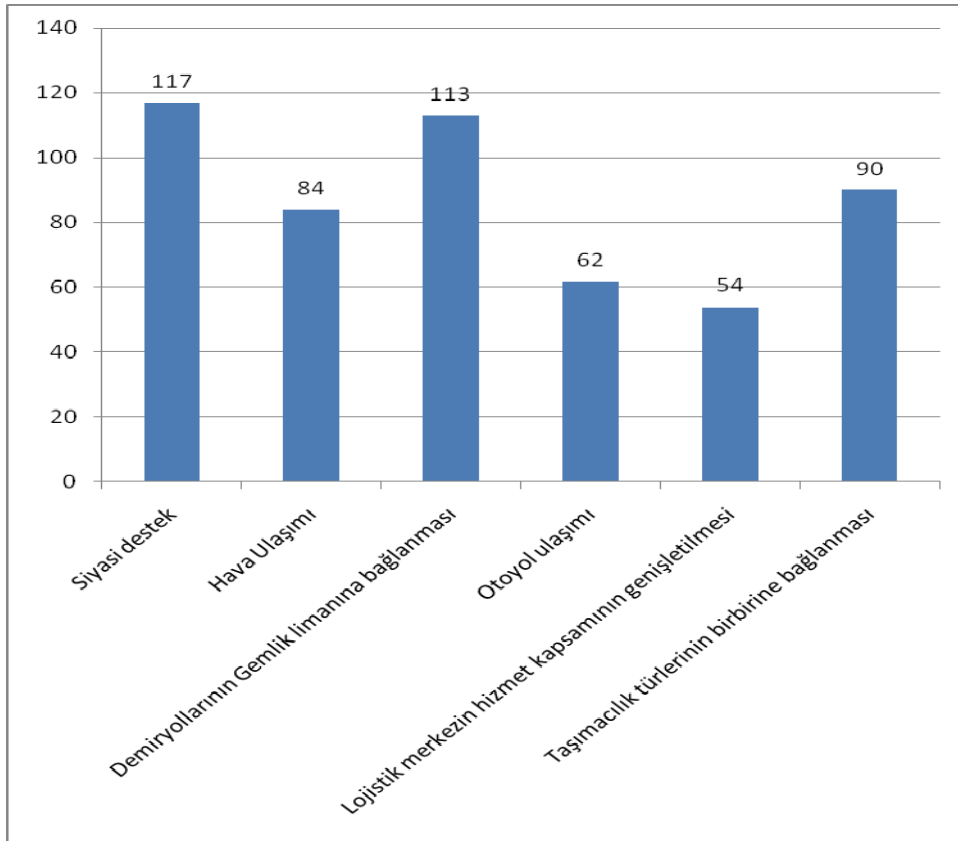


Tablo 7.52

Eskişehirin lojistik üs olması için gerekli koşullar sizce nelerdir?	Frekans	Yüzde
Siyasi destek	117	57,6
Hava Ulaşımı	84	41,4
Demiryollarının Gemlik limanına bağlanması	113	55,7
Otoyol ulaşımı	62	30,5
Lojistik merkezin hizmet kapsamının genişletilmesi	54	26,6
Taşımacılık türlerinin birbirine bağlanması	90	44,3

Eskişehir'in lojistik üs olması için gerekli koşullar konusunda işletmelerin %57,6'sı siyasi destek ve %55,7'si demiryollarının Gemlik limanına bağlanması seçeneklerini tercih etmişlerdir. İşletmelere göre lojistik üs olmak için gerekli diğer bir koşul %44,3 oranı ile taşımacılık türlerinin birbirine bağlanmasıdır. (Tablo 47)

Grafik 7.16 Eskişehir’ in lojistik üs olması için gerekli koşullar sizce nelerdir?



Tablo 7.53

Eskişehir’de, lojistik faaliyetlerde çalışan elemanlar için dinlenme ya da bekleme sürelerinde yararlanabilecekleri lokanta /kafeterya gibi sosyal alanlar bulunmakta mı?	Frekans	Yüzde
Evet	127	62,6
Hayır	60	29,6
Cevapsız	16	7,9
Toplam	203	100,0

Lojistik altyapı ile ilgili bir diğer konu bölgede çalışanlar için sağlanan bekleme ve dinlenme alanlarının yeterli düzeyde bulunmasıdır ve hizmet vermesidir. Eskişehir, lojistik faaliyetlerde çalışan elemanlar için gerekli sosyal alanları sağlamada yeterli görülmektedir. İşletmelerin %62,6’sı Eskişehir’in lojistik çalışanları için dinlenme, bekleme sürelerinde yararlanabilecekleri sosyal tesisleri sağlama kapasitesine sahip olarak değerlendirmektedirler. (Tablo 7.53.)

Tablo 7.54

Eskişehir’de genel olarak, lojistik süreçte kullanılan, park/yükleme/boşaltma alanlarında sorun yaşadınız mı?	Frekans	Yüzde
Evet	45	22,2
Hayır	144	70,9
Cevapsız	14	6,9
Toplam	203	100,0

Eskişehir’in yükleme, boşaltma, park açısından fiziki kapasitesi ile ilgili olarak fikirleri sorulduğunda, imalat işletmeleri %70,9 oranında Eskişehir’de lojistik süreçte kullanılan park, yükleme boşaltma alanlarında sorun yaşamadıklarını belirtmişlerdir. İşletmelerin %22,2’si ise bu tür işlemler sırasında sorunlar yaşadıklarını söylemişlerdir. (Tablo7.54.)

Tablo 7.55

Eskişehir’de, lojistik destek sürecinin kesintisiz bir şekilde yapılabilmesi için Yakıt/Bakım istasyonları gibi yerlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	128	63,1
Hayır	58	28,6
Cevapsız	17	8,4
Toplam	203	100,0

Bölgelerin lojistik altyapı ile ilgili değerlendirilmesi gereken konulardan biri, lojistik hizmetin kesintisiz sürdürülebilmesi için bölgenin sağladığı yakıt/bakım istasyonları gibi destek hizmetlerinin sunulmasıdır. Eskişehir bu tür hizmetler açısından değerlendirildiğinde, işletmeler tarafından %63,1 oranında yeterli bulunmuştur. Ancak yakıt/bakım gibi destek hizmetlerini yeterli bulmayan %28,6’lık bir kesim de bulunmaktadır. Bu durum, sağlanan destek hizmetlerinde bir takım iyileştirmelere gerek duyulduğunun göstergesi olarak değerlendirilebilir. (Tablo 7.55.)

Tablo 7.56

Eskişehir’de, ulusal ya da uluslararası dağıtımında yararlandığınız alanlar yeterli mi?	Frekans	Yüzde
Evet	128	63,1
Hayır	49	24,1
Cevapsız	26	12,8
Toplam	203	100,0

Lojistik hizmetlerin bölgesel olarak değerlendirildiğinde, Eskişehir, ulusal ya da uluslararası dağıtımında yararlanılan alanlar açısından, işletmelerin %63,1’i tarafından yeterli bulunmaktadır. (Tablo 7.56.) Madencilik ve taşocakçılığı, ev mobilyaları imalat sanayi, ana metal sanayi, metal eşya imalat sanayi, makina aksam ve takım imalat sanayi, elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi, ve bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer

hizmetler sanayi sektörlerinde ise cevap veren işletmelerin %50'sinden fazlası ulusal ya da uluslararası dağıtımda yararlanılan alanların yeterli olmadığını belirtmişlerdir. (Tablo 7.57.)

Tablo 7.57.

	Eskişehir'de, ulusal ya da uluslararası dağıtımda yararlandığınız alanlar yeterli mi?		Toplam
	Evet	Hayır	
Madencilik ve taşocakçılığı	4	6	10
Gıda imalat sanayii	7	2	9
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi	5	1	6
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi	2	0	2
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi	2	0	2
Ev mobilyaları imalat sanayi	6	3	9
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi	13	0	13
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi	10	2	12
Plastik ürünler imalat sanayi	14	2	16
Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi	6	2	8
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi	2	0	2
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi	1	0	1
Ana metal sanayi	4	3	7
Metal eşya imalat sanayi	10	8	18
Makina aksam ve takım imalat sanayi	10	7	17
Elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi	9	4	13
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi	3	2	5
Tarım makineleri ve aksamları imalat sanayi	4	1	5
Makina imalat sanayi	8	1	9
Motorlu taşıt araçları, aksamları ve diğer imalat sanayi	7	3	10
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi	1	2	3
Toplam	128	49	177

Tablo 7.58

Eskişehir'de, Antrepo yeterli mi?	Frekans	Yüzde
Evet	88	43,3
Hayır	61	30,0
Cevapsız	54	26,6
Toplam	203	100,0

Eskişehir'deki antrepoyu yeterli bulan işletmelerin oranı %43,3 ile daha fazla olmasına karşın, bu soruda karşılaşılan %26,6'lık cevaplanmama oranı, işletmelerin antrepo hakkında bir fikri olmadığına işaret etmektedir. (Tablo 7.58.)

Tablo 7.59

Faaliyetlerinizde lojistik alanında üniversite düzeyinde eğitim almış personeli istihdam etmek ister misiniz?	Frekans	Yüzde
Evet	101	49,8
Hayır	87	42,9
Cevapsız	15	7,4
Toplam	203	100,0

Her ne kadar daha önceki sorularda lojistik alanında çalışan insan kaynaklarını yeterli bulsalar da işletmelerin %49,8'i faaliyetlerinde lojistik alanında üniversite düzeyinde eğitim almış personel istihdam etmek istediklerini belirtmişlerdir. (Tablo 7.59.)

Tablo 7.60.

Anadolu Üniversitesinde “Lojistik Programının” olduğunu biliyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	47	23,2
Hayır	145	71,4
Cevapsız	11	5,4
Toplam	203	100,0

Anadolu Üniversitesi lojistik ile ilgili insan kaynağının yetiştirilmesini amaçlayan bir Lojistik Programına sahiptir. Ancak bu program konusunda bilgisi olan işletmelerin oranı, bilgisi olmayan işletmelere göre çok daha azdır. İşletmelerin %71,4'ü böyle bir programın varlığından habersizdirler. (Tablo 7.60.)

Tablo 7.61.

O.S.B.'de yer alan lojistik merkezi kullanıyor veya hizmet alıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	58	28,6
Hayır	131	64,5
Cevapsız	14	6,9
Toplam	203	100,0

Eskişehir'in lojistik açıdan sağladığı önemli hizmetlerden birisi, OSB'de yer alan lojistik merkezdir. Daha önceki bölümde geniş olarak tanıtılan Lojistik Merkez'den hizmet alanların oranı, %28,6 iken, daha büyük bir kesim %64,5 oranındaki işletmeler, merkezden hizmet almadıklarını belirtmişlerdir. (Tablo 7.61.) Madencilik ve taşocakçılığı, pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi, çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi makine imalat sanayi sektörlerinde işletmelerin Lojistik Merkez kullanımı, kullanmayan işletmelere göre daha fazladır.

Tablo 7.62.

	O.S.B.'de yer alan lojistik merkezi kullanıyor veya hizmet alıyor musunuz?		Toplam
	Evet	Hayır	
Madencilik ve taşocakçılığı	8	2	10
Gıda imalat sanayii	2	7	9
Un, unlu ürünler, şeker, yem ve diğer imalat sanayi	2	4	6
Tekstil konfeksiyon ve deri imalat sanayi	1	1	2
Ağaç ürünleri ve büro mobilyaları imalat sanayi	1	1	2
Ev mobilyaları imalat sanayi	2	8	10
Kağıt, mukavva, ambalaj malzemesi ve basım hizmetleri imalat sanayi	1	12	13
Kimyasal ürünler, kauçuk, plastik ambalaj malzemeleri imalat sanayi	3	9	12
Plastik ürünler imalat sanayi	5	11	16
Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir? Cam ve seramik inşaat malzemeleri imalat sanayi	0	8	8
Pişmiş kilden yapı gereçleri imalat sanayi	2	1	3
Çimento, alçı, kireç ve hazır beton imalat sanayi	2	0	2
Ana metal sanayi	0	6	6
Metal eşya imalat sanayi	6	12	18
Makina aksam ve takım imalat sanayi	5	15	20
Elektrikli makina, teçhizat ve ev aletleri imalat sanayi	2	13	15
Elektriksiz ev gereçleri, ısı gereçleri ve aksesuarları imalat sanayi	2	5	7
Tarım makineleri ve aksamları imalat sanayi	2	2	4
Makina imalat sanayi	7	4	11
Motorlu taşıt araçları, aksamları ve diğer imalat sanayi	5	5	10
Bina, inşaat, elektrik üretim ve diğer hizmetler sanayi	0	5	5
Toplam	58	131	189

Tablo 7.63

Şirketinizin başka bir serbest bölgede faaliyet gösteriyor mu?	Frekans	Yüzde
Evet	24	11,8
Hayır	166	81,8
Cevapsız	13	6,4
Toplam	203	100,0

Serbest Bölgelerde altyapısı hazır arsalar, genel ve müstakil depolar, ofisler ve açık stok sahaları, hazır üretim tesisleri kiralık veya tapu mülkiyeti ile yatırımcıların hizmetine sunulmaktadır. Maliyet rekabeti ve bürokrasinin en aza indirildiği bu bölgelerde her türlü altyapı hizmeti (elektrik, su, doğalgaz, atık su, arıtma, yol, haberleşme) sağlanmıştır. Altyapı hizmetlerinin yanı sıra, serbest bölgelerde inşaat-taahhüt, toplu yemek, bilişim, sigorta, bakım

onarım, yükleme/boşaltma, depoculuk, danışmanlık, özel güvenlik, konferans salonu vb. hizmetler de sunulmaktadır. Eskişehir’deki imalat işletmelerinden başka bir serbest bölgede faaliyet gösteren işletmelerin oranı, %11,8’dir. Büyük çoğunluk ise, %81,8 serbest bölgede faaliyet göstermemektedir. (Tablo 7.63.) Serbest bölgede faaliyet göstermenin sağladığı avantajlar göz önüne alındığında, işletmelerin bu cazibe merkezlerinden yararlanması beklenir. Ancak Eskişehir açısından ele alındığında, diğer faktörler yanı sıra, serbest bölgelere erişim de kısıtlayıcı etki yaratabilmektedir.

Tablo 7.64.

Eskişehir’de serbest bölge açılırsa faaliyet gösterir misiniz?	Frekans	Yüzde
Evet	102	50,2
Hayır	75	36,9
Cevapsız	14	6,9
Toplam	203	100,0

Eskişehir ilinde serbest bölge oluşturulması konusunda çalışmalar bulunmaktadır. Bu soru da işletmelerin böyle bir seçeneği kullanma tercihlerini belirlemeye yöneliktir. Beklendiği gibi, şu anda işletmelerin %11,8’i başka serbest bölgelerde faaliyet gösterirken, Eskişehir’de serbest bölge açıldığı takdirde, faaliyet göstereceğini belirtenlerin oranı %50,2 olmuştur. (Tablo 7.64.)

Tablo 7.65

Lojistik Merkez’in online açık eksiltme programını kullanıyor musunuz?	Frekans	Yüzde
Evet	7	3,4
Hayır	177	87,2
Cevapsız	19	9,4
Toplam	203	100,0

Lojistik merkez tarafından, OSB’de faaliyet gösteren firmaların taşımacılık ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bir online açık eksiltme programı hizmeti verilmektedir. Bu program daha önce başka araştırmalara da konu olmuş ve programın maliyet tasarrufu sağladığı ortaya konulmuştur. Ancak programı kullandığını belirten işletmelerin oranı çok düşük, sadece %3.4 oranındadır. (Tablo 7.65.) Kullanmama nedenleri sorulduğunda, 41 işletme program hakkında bilgileri olmadığı, böyle bir programın varlığından haberleri olmadığını, 14 işletme programı kullanmaya ihtiyaç duymadıklarını, 1 işletme kendi bölgelerine uygun hizmet verilmediğini, 1

işletme soğutuculu araç olmadığını, 4 işletme telefonla hizmet almanın daha kolay olduğunu, 1 işletme aracı şirketlerden yararlandıklarını söylemişlerdir.

7.5 OSB’de Yer Alan Lojistik Üs/Merkez’e İlişkin Görüşler

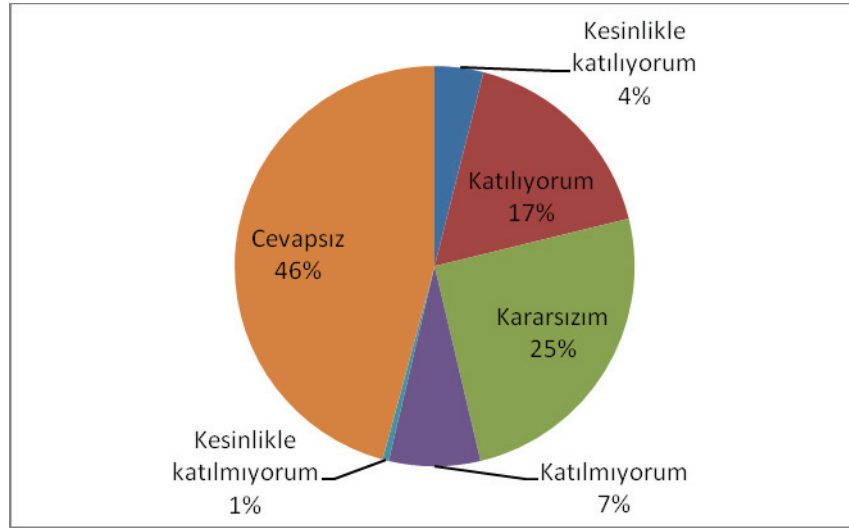
Bu bölümde işletmelere Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi’nde faaliyetini sürdürmekte olan Lojistik Merkez ile ilgili görüşleri sorulmuştur. Sorular Lojistik Merkez’in taşımacılık faaliyetlerine olan katkısını, depolama, stoklama gibi ambarlara ilişkin faaliyetlerini, Lojistik Merkez’in verdiği barınma, yemek, eğitim ve toplantı salonları vb. hizmetlerin değerlendirilmesine yönelik sorulardır. Bir bütün olarak incelendiğinde işletmeler içerisinde yaklaşık %30’luk bir kesimin Lojistik Merkez’den hizmet aldığı, yaklaşık %70’lik bir kesimin ise merkezin faaliyetleri hakkında bir fikir sahibi olmalarına yetecek kadar Lojistik Merkez’i tanımadıkları söylenebilir.

Tablo 7.66.

Lojistik merkez, ürün, malzeme vb materyallerimizi belirli bir noktada toplayarak, taşımaya ilişkin faaliyetlerimizi tam olarak karşılamaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	8	3,9
Katılıyorum	35	17,2
Kararsızım	51	25,1
Katılmıyorum	15	7,4
Kesinlikle katılmıyorum	1	,5
Cevapsız	93	45,8
Toplam	203	100,0

Lojistik Merkez pek çok hizmeti sunmakla birlikte, daha önceki bölümde de ortaya çıktığı üzere, işletmeler tarafından yoğun şekilde kullanılmamaktadır. Merkez’in ürün, malzeme vb. materyalleri belirli bir noktada toplayarak taşımaya ilişkin faaliyetleri tam olarak karşıladığını düşünen işletmelerin oranı %21,1’dir. %7,9 oranındaki işletmeler ise Merkez’den hizmet almakla birlikte, taşımaya ilişkin faaliyetlerini desteklemesi açısından aldıkları hizmetlerin geliştirilmesi gerektiğini düşünmektedirler. (Tablo 7.66.)

Grafik 7.67 Lojistik merkez, ürün, malzeme vb materyallerimizi belirli bir noktada toplayarak, taşımaya ilişkin faaliyetlerimizi tam olarak karşılamaktadır.

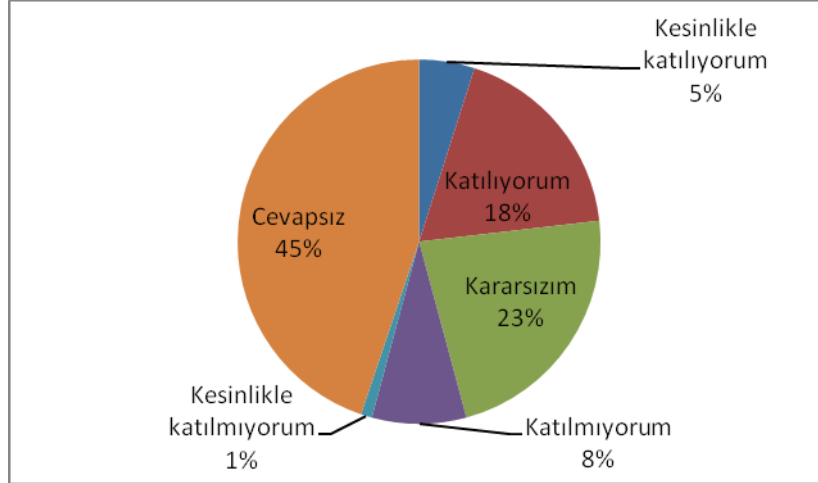


Tablo 7.68

Lojistik merkez, depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunarak, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandırmaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	10	4,9
Katılıyorum	37	18,2
Kararsızım	46	22,7
Katılmıyorum	17	8,4
Kesinlikle katılmıyorum	2	1,0
Cevapsız	91	44,8
Toplam	203	100,0

Lojistik Merkez depolama, stoklama, ambalajlama açılarından kullanıcılar tarafından değerlendirildiğinde, %23,1'lik kesim bu faaliyetlerin bir arada sunulmasının kendilerine hız kazandırdığını belirtirken, %9,4'lük kesim bu faaliyetlerden memnuniyetsizlik belirtmişlerdir. (Tablo 7.68.) Ticari faaliyetlere hız kazandırması açısından sorgulandığında imalat işletmelerinin lojistik merkezi kullananlarından memnuniyet oranının daha yüksek olduğu görülmektedir. Lojistik merkezin depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetleri bir arada sunarak ticari faaliyetlerine hız kazandırdığını düşünen her 4 işletmeye karşı, 1 işletmenin bu hizmetlerin kendi faaliyetlerine katkı sağlamadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Bu soruda da kararsız ve cevapsızların oranları toplamı %71,4'tür.

Grafik 7.18 Lojistik merkez, depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunarak, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandırmaktadır.

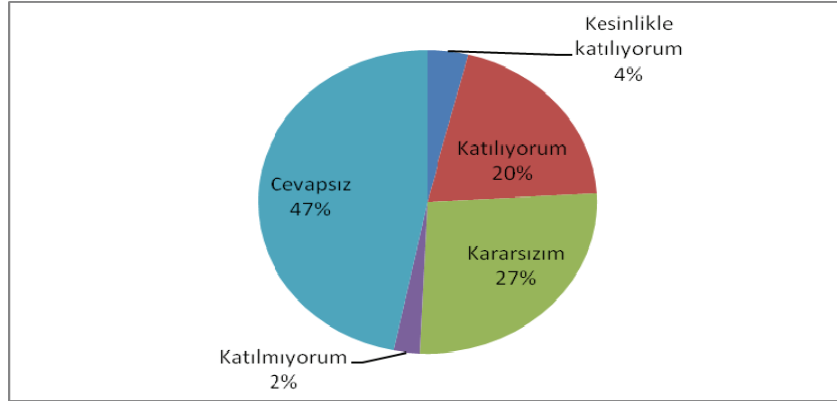


Tablo 7.69.

Lojistik merkezde, güvenlik tam olarak sağlanmaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	8	3,9
Katılıyorum	41	20,2
Kararsızım	54	26,6
Katılmıyorum	5	2,5
Cevapsız	95	46,8
Toplam	203	100,0

Güvenlik açısından ele alındığında, Lojistik merkez kullanıcılarının, konu hakkında görüş bildirmeyen %73 oranındaki işletmeler bir kenara bırakıldığında, çok büyük oranda güvenlik hizmetlerinden memnun olduğu ortaya çıkmıştır. İşletmelerin %24,1'i lojistik merkezde güvenliğin tam olarak sağlandığı konusunda olumlu görüş bildirirken, sadece %2,5'i olumsuz görüş bildirmiştir. (Tablo 7.69.) Güvenlik konusunda kesinlikle olumsuz görüş bildiren işletme bulunmamaktadır.

Grafik 7.19 Lojistik merkezde, güvenlik tam olarak sağlanmaktadır.

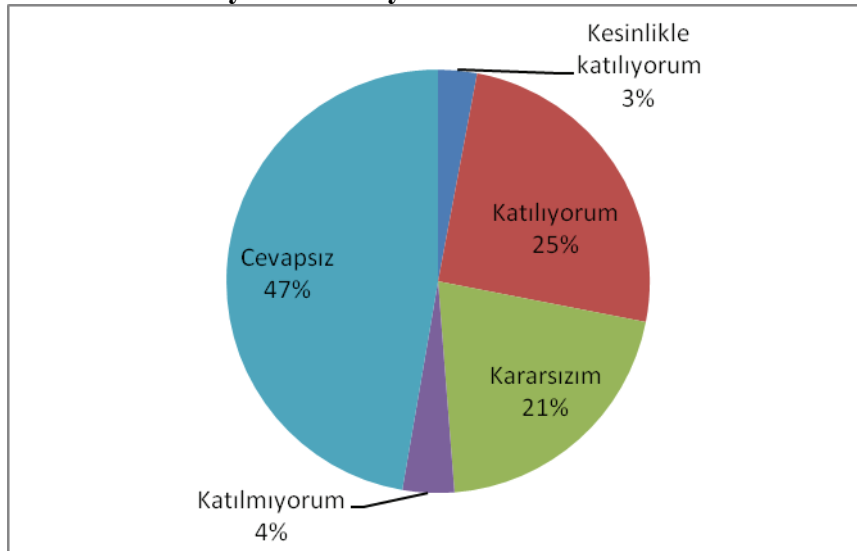


Tablo 7.70.

Lojistik merkez, işletmenin lojistik işlemlerini tek elden yöneterek iş yükünü yeterli düzeyde azaltmaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	6	3,0
Katılıyorum	51	25,1
Kararsızım	42	20,7
Katılmıyorum	8	3,9
Cevapsız	96	47,3
Toplam	203	100,0

Lojistik merkezin işletmenin lojistik işlemlerini tek elden yürüterek iş yükünü azalttığını düşünen işletmelerin oranı %28,1'dir. (Tablo 7.70.) Merkezin iş yükünü azaltması konusunda, kesinlikle olumsuz görüş bildirenlerin olmaması da lojistik merkez ile ilgili ortaya çıkan kullanıcıların memnuniyetinin diğer bir ifadesidir.

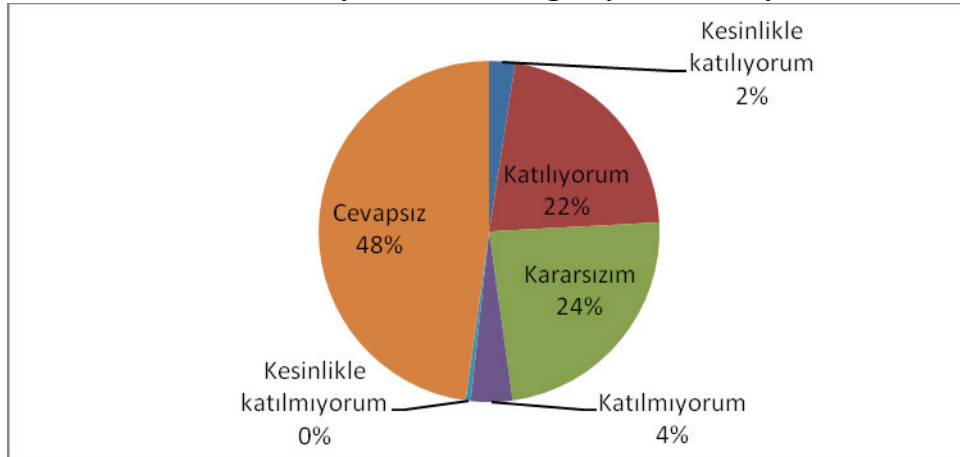
Grafik 7.20 Lojistik merkez, işletmenin lojistik işlemlerini tek elden yöneterek iş yükünü yeterli düzeyde azaltmaktadır.



Tablo 7.71

Lojistik merkez, lojistik destek ile ilgili planlamayı tek elden gerçekleştirerek, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artırmaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	5	2,5
Katılıyorum	44	21,7
Kararsızım	48	23,6
Katılmıyorum	8	3,9
Kesinlikle katılmıyorum	1	0,5
Cevapsız	97	47,8
Toplam	203	100,0

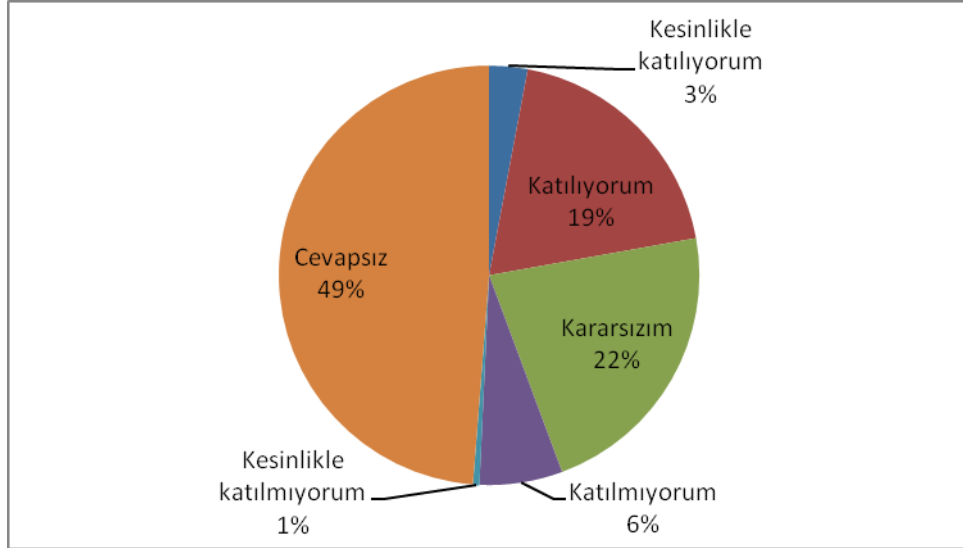
Planlama ile lojistik desteği birleştirmesi açısından Lojistik Merkez hizmetlerinden memnun olan işletmelerin oranı, %24,2 iken, memnun olmayanların oranı %4,4'tür. (Tablo 7.71.) Memnuniyeti fazla olan işletmeler, diğerlerinin neredeyse 5 katı olmasına karşın, lojistik destek ile ilgili planlamanın tek elden gerçekleştirilmesi konusunda hizmet düzeyinin geliştirilmesi için işletmelerin hangi noktalarda geliştirme istedikleri araştırılarak iyileştirme çalışmaları yapılabilir.

Grafik 7.21 Lojistik merkez, lojistik destek ile ilgili planlamayı tek elden gerçekleştirerek, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artırmaktadır.**Tablo 7.72.**

Lojistik merkez, maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratmaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	6	3,0
Katılıyorum	39	19,2
Kararsızım	45	22,2
Katılmıyorum	13	6,4
Kesinlikle katılmıyorum	1	,5
Cevapsız	99	48,8
Toplam	203	100,0

Taşıma ve depolama maliyetlerinde lojistik merkezin sağladığı tasarruf miktarı ve bu tasarrufun işletme karlılığına etkisi konusunda işletmeler %21,2 oranında olumlu görüş bildirmişlerdir. (Tablo 7.72.) Bu oran olumsuz görüş bildiren %6,9 ile karşılaştırıldığında, depolama ve taşıma maliyetleri konusunda lojistik merkezi maliyet tasarrufu sağlama açısından 3 katı fazla işletmenin avantajlı olduğu düşünülmektedir.

Grafik 7.22 Lojistik merkez, maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratmaktadır.

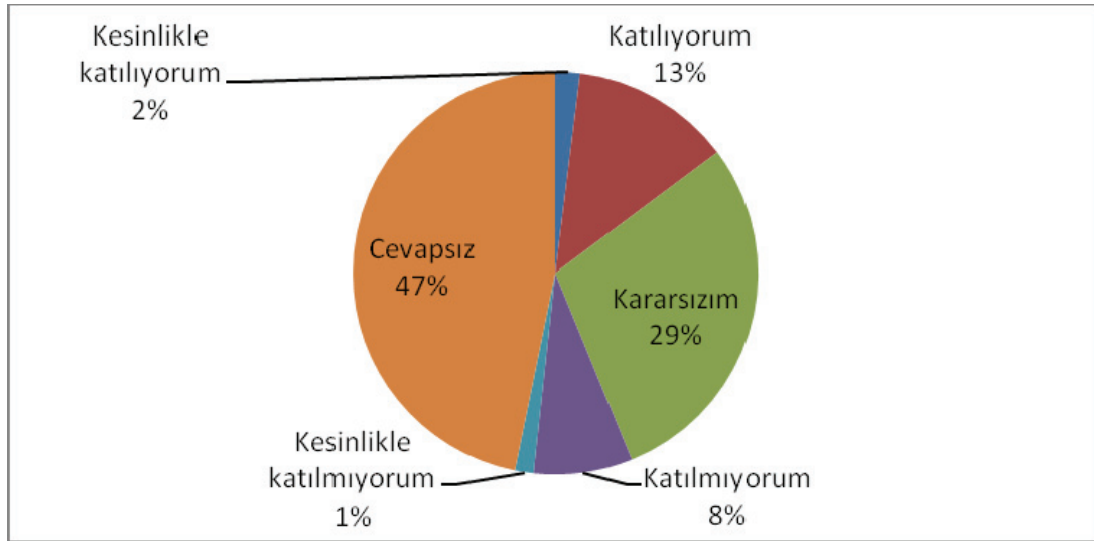


Tablo 7.73.

Lojistik merkez, sağladığı maliyet avantajları ile pazar payımızı artırmaktadır	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	4	2,0
Katılıyorum	26	12,8
Kararsızım	59	29,1
Katılmıyorum	16	7,9
Kesinlikle katılmıyorum	3	1,5
Cevapsız	95	46,8
Toplam	203	100,0

Maliyet avantajı sağlama açısından Lojistik Merkez'in pazar payı artırmaya olumlu katkı sağladığını düşünen işletmelerin oranı, %14,8'dir. (Tablo 7.73.) Bu soruda kararsız ve cevapsızların oranı %75,9 olup, diğer sorulardaki kararsız ve cevapsızlara göre daha yüksektir. Daha önceki bölümlerde Merkez'in sağladığı maliyet avantajlarından bahsedilmişti. Ortaya çıkan bu durum, Merkez'in sağladığı maliyet avantajlarının daha iyi anlatılması gerektiğinin bir göstergesi olarak düşünülebilir.

Grafik 7.23 Lojistik merkez, sağladığı maliyet avantajları ile pazar payımızı artırmaktadır

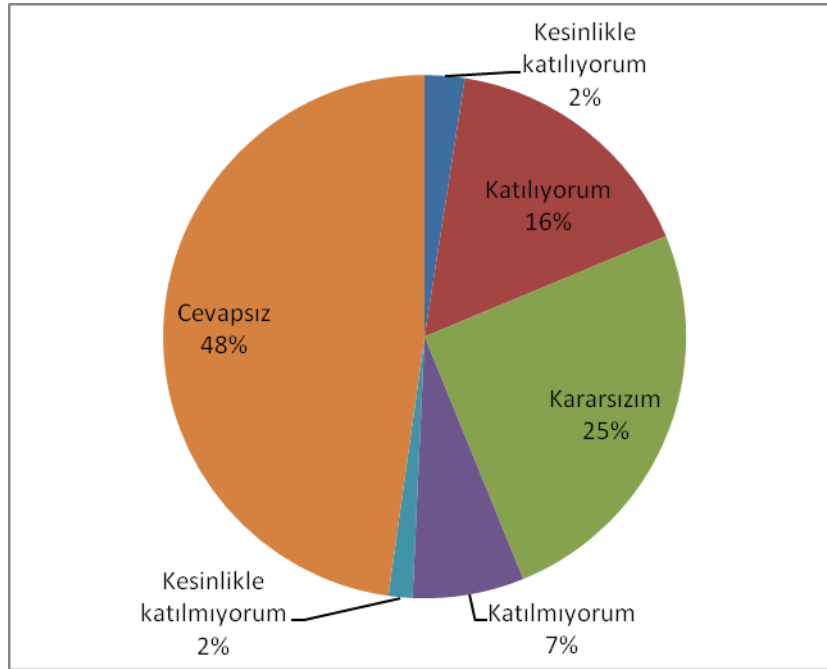


Tablo 7.74

Lojistik merkez, lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamının yaratmakta ve, çalışanların performansını artırmaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	5	2,5
Katılıyorum	33	16,3
Kararsızım	51	25,1
Katılmıyorum	14	6,9
Kesinlikle katılmıyorum	3	1,5
Cevapsız	97	47,8
Toplam	203	100,0

Lojistik merkezin işlerin yürütülmesinde en önemli kaynak olan insan kaynağı için kaliteli bir çalışma ortamı yaratması açısından sağladığı destek ve bu desteğin çalışanlarına katkı sağlaması ve performansta artış oluşturması konusunda işletmeler yine %18,8 oranında olumlu görüş bildirmişlerdir. Cevapsız ve kararsızların oranları %72,9 civarındadır. (Tablo7.74)

Grafik 7.24 Lojistik merkez, lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamının yaratmakta ve, çalışanların performansını artırmaktadır.

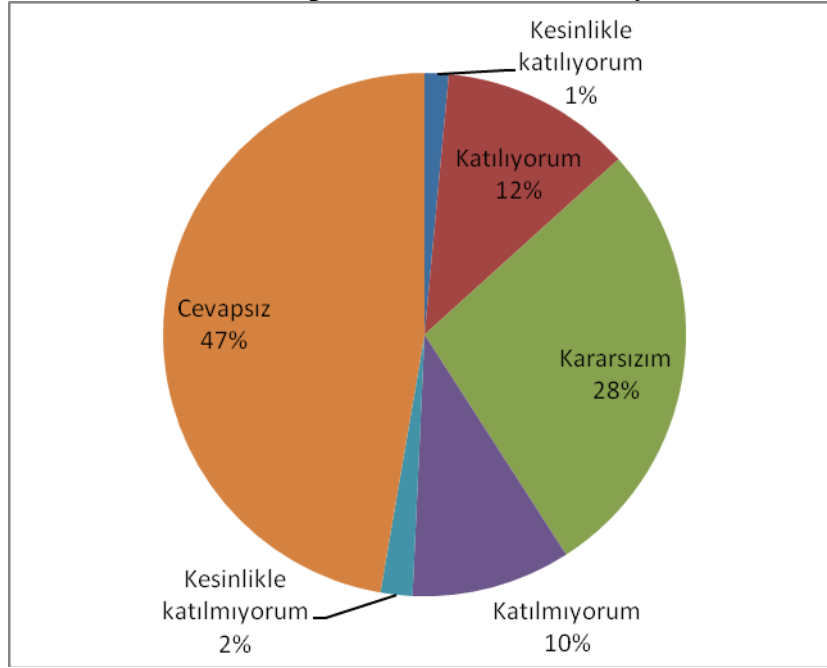


Tablo 7.75.

Lojistik merkez, işletmemize, belli konularda verilen eğitimlerde, konferanslarda ve toplantılarda önemli rol oynamaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	3	1,5
Katılıyorum	24	11,8
Kararsızım	56	27,6
Katılmıyorum	20	9,9
Kesinlikle katılmıyorum	4	2,0
Cevapsız	96	47,3
Toplam	203	100,0

Lojistik Merkez işletmelere sağladığı eğitim konferans ve toplantı hizmetleri açısından sorgulandığında işletmelerin %13,3'ünün sağlanan imkânları yeterli bulduğu, %11,9'unun verilen hizmetlerin kalitesinden memnun olmadığı ve kararsız ile birlikte cevapsız yanıtların toplanması ile ortaya çıkan % 74,9'luk bir kesimin ise merkezin hizmetleri ile ilgili olarak bir fikir beyan edecek denli kullanım yaşamadıkları söylenebilir. (Tablo 7.75.) Eğitim, konferans ve toplantı gibi faaliyetler açısından Lojistik Merkez sağladığı diğer hizmetlere göre daha az kullanılmaktadır denilebilir.

Grafik 7.25 Lojistik merkez, işletmemize, belli konularda verilen eğitimlerde, konferanslarda ve toplantılarda önemli rol oynamaktadır.

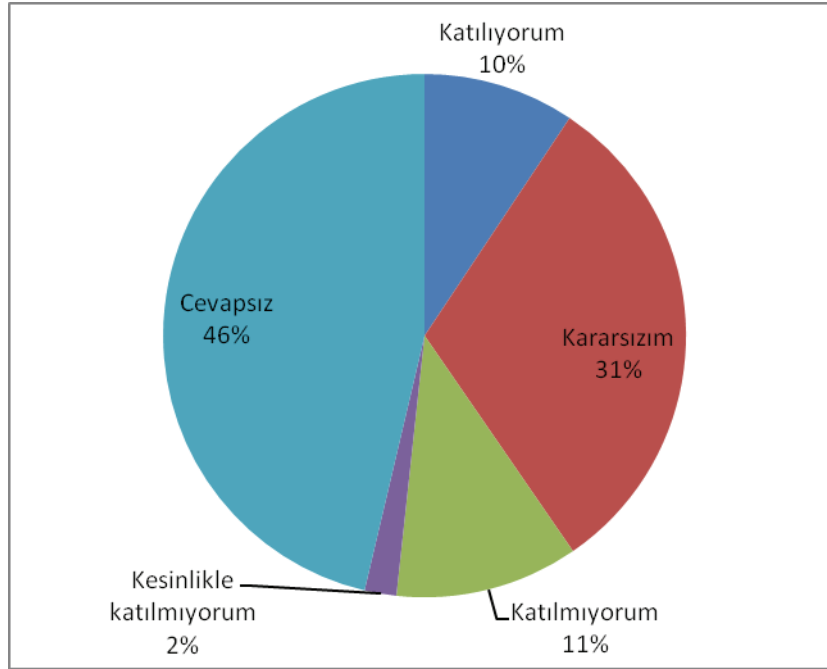


Tablo 7.76.

Lojistik merkezde, yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanları bulunmaktadır.	Frekans	Yüzde
Katılıyorum	19	9,4
Kararsızım	63	31,0
Katılmıyorum	23	11,3
Kesinlikle katılmıyorum	4	2,0
Cevapsız	94	46,3
Toplam	203	100,0

Lojistik Merkez toplantı konferans ve eğitim hizmetleri için kullanılabilir alan kapasitesi açısından değerlendirildiğinde, sadece %10 oranındaki işletmelerin var olan kapasiteden memnun oldukları ortaya çıkmıştır. Diğer cevaplanma oranları ile karşılaştırıldığında bu oran, oldukça düşük kalmaktadır. Bu durumda da lojistik merkezin organize sanayi bölgesinde faaliyet gösteren firmaların eğitim ve toplantı salonlarını kullananların yaklaşık 1/10'u olduğu, kalan işletmelerin bu tür hizmetleri kullanmadığı ya da tanımadığı sonucuna ulaşılabilir. (Tablo 7.76.)

Grafik 7.26 Lojistik merkezde, yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanları bulunmaktadır.

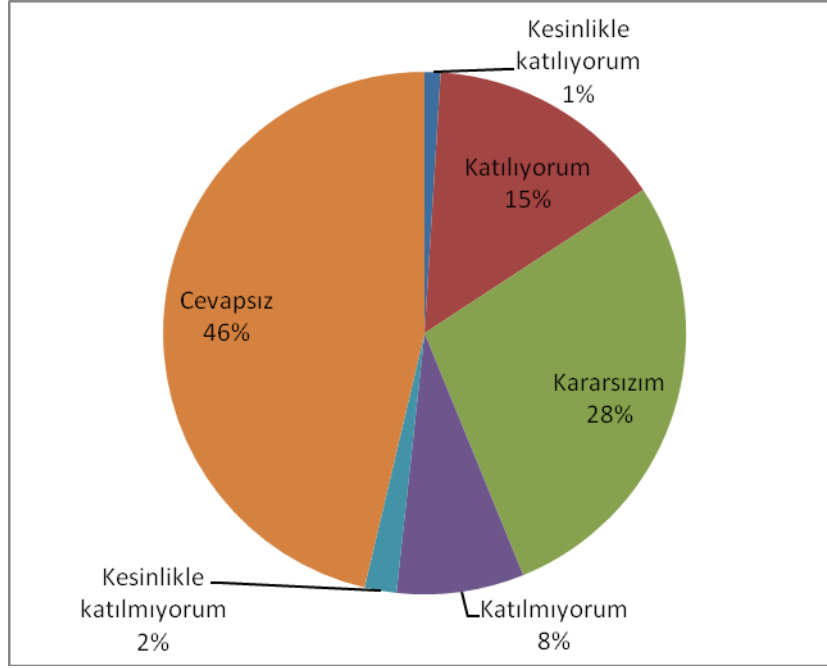


Tablo 7.77.

Lojistik merkez, banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlamaktadır.	Frekans	Yüzde
Kesinlikle katılıyorum	2	1,8
Katılıyorum	30	14,8
Kararsızım	57	28,1
Katılmıyorum	16	7,9
Kesinlikle katılmıyorum	4	2,0
Cevapsız	94	46,3
Toplam	203	100,0

Banka, sigorta işlemlerine sağladığı kontrol ve hız açısından ele alındığında, Lojistik Merkez kullanıcılarının, konu hakkında görüş bildirmeyen %64,4 oranındaki işletmeler bir kenara bırakıldığında, %16,6 oranında sağlanan hizmetlerden memnun olduğu ortaya çıkmıştır. İşletmelerin %9,9'u Lojistik Merkez'in sağladığı banka, sigorta işlemleri konusunda olumsuz görüş bildirmişlerdir. (Tablo 7.77.)

Grafik 7.27 Lojistik merkez, banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlamaktadır.



**Lojistik Merkeze ilişkin görüşler bir bütün halinde aşağıdaki tabloda yer almaktadır.
(Tablo 7.78.)**

Tablo 7.78.

Lojistik Üs/Merkez	Katılıyorum + Kesinlikle Katılıyorum	Katılmıyorum + Kesinlikle Katılmıyorum	Cevapsız + Kararsız
Mal taşıma faaliyetleri ve ihtiyaçlarımızı karşılayacaktır.	43	16	144
Depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunulması, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandıracaktır.	47	19	137
Güvenlik ihtiyacımızı karşılayacaktır.	49	5	149
İşletmenin lojistik işlemlerini tek merkezden yönetilmesi iş yükünü yeterli düzeyde azaltacaktır	57	8	138
Lojistik destek ile ilgili planlamanın tek merkezden gerçekleştirilmesi, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artıracaktır.	49	9	145
Lojistik maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb.) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratacaktır.	45	14	144
Maliyet avantajları sağlamasına ek olarak pazar payımızı artıracaktır.	30	19	154
Lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamını yaratarak, çalışanların performansını artıracaktır.	38	17	148
Lojistik merkez, işletmemize, belli konularda verilen eğitimlerde, konferanslarda ve toplantılarda önemli rol oynamaktadır.	27	24	152
Yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanlarının bulunması bu konudaki açığı kapatacaktır.	19	27	157
Banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlayacaktır.	32	20	151

7.6. İmalat İşletmeleri Genel Değerlendirme

Aşağıda Eskişehir’de 21 farklı sektörde faaliyet gösteren 203 işletmeyle yüzyüze görüşmeler sonucu ortaya çıkan imalat işletmelerinin lojistiğe ilişkin faaliyetleri ve ihtiyaçları özetlenmektedir.

En yüksek katılım, makine aksam ve takım imalat sanayi sektöründen olup, işletmelerin %44,3’ünün pazar alanı, ulusal ve uluslararası pazarlardır. %82,7’lik bölümün 10 yıldan fazla süredir pazarda faaliyet göstermektedir. İşletmeler girdilerinin taşınmasında en fazla kargo şirketlerinden yararlanmakta ve kendi olanakları doğrultusunda taşıma yapmaktadırlar. Materyallerin işletmeye taşınmasında %28 oranında lojistik firmalarından yararlanmalarına karşın, mamullerin müşterilere taşınmasında bu oran artmakta ve %35 olmaktadır.

Lojistik faaliyetler açısından değerlendirildiğinde işletmeler %67,5 oranında karayolu taşımacılık modunu tercih ederken, %16,3’ü karayolu+denizyolu kombinasyonunu tercih etmektedir. Konteyner taşımacılığını tercih edenlerin oranı %36’dır. Taşımacılıkta özel hizmet talebinde bulunanların oranı %21’dir. İşletmelerin %92,6’sı materyallerin eksiksiz ve zamanında varış noktalarına ulaştırmaktadırlar. İşletmelerin %32,5’i bilgi teknolojilerinden; RFID, Barkod takip sistemi, GIS (Coğrafi bilgi sistemi) sistemlerini kullanırken, %83,3’ü lojistik faaliyetlerinde yeterli bilgi akışını sağladıklarını belirtmişlerdir. İşletmelerin %49,8’i taşımacılık maliyetlerinin üretim maliyetleri içerisinde önemli yer tuttuğunu belirtirken, %48,8’i Eskişehir ilindeki taşımacılık maliyetlerinin diğer bölgelere göre daha pahalı olmadığını görüşündedir.

İşletmeler depolama faaliyetleri bakımından ele alındığında; bünyesinde ya dışarıda kendilerine ait deposu olduğunu belirten işletmelerin oranı %59,6 ve dışarıda yeni bir depoya ihtiyacı olduğunu belirtenlerin oranı %10,3 olarak ortaya çıkmıştır. Kullandıkları depoların mamul, hammadde, sarf malzemesi gibi materyallerin korunmasına tam olarak hizmet ettiğini belirten işletmelerin oranı %65’tir. Benzer oranda kullanılan depolardaki yükleme boşaltma ekipmanları yeterlidir, %59,6 oranında depoda çalışan insan kaynaklarını yeterli seviye ve niteliğe sahiptir. Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojisinden yararlandığını ifade edenler, %24,1’dir. İşletmelerin %72,9’unun üretim stokları faaliyetleri ile uyumludur.

Eskişehir’deki lojistik faaliyetler açısından değerlendirildiğinde, işletmeler Eskişehir’de faaliyet gösteren taşıma firmalarının ekipman kapasitesini %59,11 oranında yeterli bulmakta, %68 oranında Eskişehir bölgesinde ticari faaliyetlerini sürdürmelerinin kendilerine lojistik açıdan avantaj sağladığına inanmaktadır. Eskişehir ilinin lojistik üs olması için teşvik çıkarılması gerektiğini belirten işletmelerin oranı, %82,3 ve vergi avantajı sağlanması gerektiğini belirten işletmeler %85,2’dir. İşletmeler, Eskişehir’in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlardan ilk olarak %68,5 oranında coğrafi konumu, ikinci olarak %62,6 oranında büyük şehirlere yakınlığı ve üçüncü olarak da %59,6 oranında gelişmeye açık olmasını belirtmişlerdir. Diğer bir destekleyici unsur olarak ise %45,3 oranında Eskişehir’in ticari hareketliliği belirtilmiştir.

Eskişehir organize sanayi bölgesinde yer alan lojistik (üs) merkez ile ilgili görüşlerin alındığı beşinci bölümde, işletmelerin %62,6’sı lojistik çalışanları için dinlenme, bekleme sürelerinde yararlanabilen sosyal tesisler açısından, %70,9’u lojistik süreçte kullanılan park, yükleme boşaltma alanları açısından, %63,1’i ulusal ya da uluslararası dağıtımda yararlanılan alanlar açısından, yine %63,1’i yakıt/bakım istasyonları açısından Eskişehir’i yeterli olarak değerlendirmektedir. Eskişehir’deki antrepoyu yeterli bulan işletmelerin oranı %43,3’tür. OSB’de yer alan lojistik merkezden hizmet alanların oranı, %28,6 ve bu merkezin sunduğu online açık eksiltme programını kullananların oranı, %3,’tür.

8. İMALAT VE İMALAT DIŞI SEKTÖRLERDE FAALİYET GÖSTEREN İŞLETMELERİN KARŞILAŞTIRILMASI

İmalat dışındaki sektörlerde faaliyet gösteren işletmeler	İmalat işletmeleri
Anketi cevaplayanların mezuniyet durumları	
Anketi yanıtlayanların %45.03'lük oranı lise mezunu, %39.74'lük oranı ise üniversite mezunudur.	Anketi yanıtlayanların %56,72'si üniversite mezunu %27,6'lık oran ile lise mezunudur.
İşletmelerin pazar alanları	
İşletmelerin pazar alanı, %66.88'lik oran ile Eskişehir ve çevresidir. %21.43'kesiminin pazar alanı ise tüm Türkiye'dir.	İşletmelerin pazar alanı %44,3'lük oran ile ulusal ve uluslararası pazardır. %28,6'lık kesiminin pazar alanı tüm Türkiye ve %21,2'lük kesimin ise sadece Eskişehir ve çevresidir.
İşletmenin pazarda faaliyet gösterdiği süre	
İşletmelerin %58.44'lük bölümü 0-10 yıl aralığında, %27.27'lik kısmı 10-25 yıl aralığında, kalan %14.29'luk bölümü ise 25 yıldan fazla süredir pazarda faaliyet göstermektedir.	İşletmelerin %43,3'lük bölümü 10-25 yıl aralığında, %39,4'lük kısmı ise 25 yıldan fazla süredir pazarda faaliyet göstermektedir. Kalan % 16,3'lük kısmı ise 0-10 yıl aralığında faaliyet göstermektedir.
Kullanılan girdilerin taşınma şekli	
İşletmelerin, %45.2'sinin mallarını ve malzemelerini satıcıların araçları yardımıyla, %18.7'sinin kendi olanakları ile, %12.9'u ise kargo firmaları yardımıyla işyerlerine taşımaktadırlar.	İşletmelerin %45,3'ü kullandıkları girdilerin işletmeye taşınmasını kendi olanakları ile %33,5'i ambarlar aracılığı ile, %49,8'i kargo yardımıyla, %18,2'si satıcıların araçları yardımıyla, %28,1'i lojistik firmaları yardımıyla, %47,8'i nakliye firmaları yardımıyla sağlamaktadırlar.
Malların müşteriye taşınma şekli	
İmalat dışı işletmelerin mallarının müşteriye taşınmasında %86,6'sının kendi olanakları ile taşıma faaliyetini gerçekleştirmekte, %5,2'si ise kargo firmalarından yararlanmaktadırlar.	İşletmelerin %52,2'si satmış oldukları mamullerin müşteriye taşınmasını kendi olanakları ile, %22,2'si ambarlar aracılığıyla, %39,4'ü kargo yardımıyla, %14,3'ü satıcıların araçları ile, %34,5'i lojistik firmaları ile ve %47,3'ü nakliye firmaları ile sağladıklarını belirtmektedirler.

Taşımacılık modu tercihi	
İmalat dışı işletmeler mal ve hammaddelerinin müşteriye sevkinde %57,42 oranında karayolu taşımacılığını, %14,19 oranında karayolu+havayolu kombinasyonunu tercih edeceklerini belirtmişlerdir. Sadece demiryoluna olan talebin %1,29, ancak karayolu+demiryolu kombinasyonuna olan talebin de %9,68 olması beklenmektedir.	İşletmeler, mal ve hammaddelerin işletmeye veya müşteriye sevkinde %47, 8 oranında karayolu taşımacılık modunu tercih edeceklerini belirtmişlerdir. %15,3'lük kesim ise karayolu-denizyolu kombine taşımacılığını tercih edeceklerini ifade etmektedirler. Sadece demiryolu taşımacılığının kullanım tercihi ise %9,4 olarak ortaya çıkmaktadır.
Sigorta yaptırma tercihi	
İmalat dışı işletmeler %22,6 oranında sigorta yaptırmakta, %69 oranında sigorta yaptırmamaktadırlar.	İşletmelerin %48,8'i mamullerin işletmeye taşınmasında sigorta yaptırdıklarını, %49,3'ü sigorta yaptırmadıklarını belirtmektedir.
Taşıma sürecinde hasar oluşması durumu	
İmalat dışı işletmeler %22,6 taşıma sürecinde hasarla karşılaşmış, %67,1 oranında herhangi bir hasarla karşılaşmamışlardır.	İşletmelerin, %29,1'i taşıma, depolama vb lojistik süreçte mamul, hammadde veya sarf malzemesi gibi materyallerde hasar oluştuğunu, %68,5'i hasar oluşmadığını belirtmişlerdir.
Taşıma sürecinde özel hizmet gereksinimi	
İmalat dışı işletmelerin %38,1'i mal ve hammaddelerin taşınma sürecinde özel hizmete gerek duymakta, %35,5'i ise özel hizmete gerek duymamaktadır.	İşletmeler, mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin taşınma sürecinin %76,8 oranında özel hizmet gerektirmediğini belirtirken, %21,2'lik kısmı ise özel hizmet gerektirdiğini belirtmiştir.
Müşteriye eksiksiz ve zamanında ulaşım	
İmalat dışı işletmeler giden lojistik süreci olan mal ve hizmetlerini %82,6 müşteriye eksiksiz ve zamanında ulaştırabildiğini belirtirken, %7,1'i ise olumsuz cevap vermiştir,	İşletmeler, %92,6'lık oranda taşınan mamul, hammadde, sarf malzemesi vb. materyallerin eksiksiz ve zamanında varış noktalarına ulaştırdıklarını belirtmiştir.
Taraflar arasında yeterli bilgi akışı	
İmalat dışı işletmeler mal ve hammaddelerin taşınması sırasında, distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında %55,5 oranında yeterli bilgi akışı sağlandığını belirtmektedirler. Bu soruya hayır cevabı verilme oranı, %19,4'tür.	İşletmeler, %83,3'lük oranda, mamul, hammadde, sarf malzemesi vb. materyallerin taşınması sırasında distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında yeterli bilgi akışı sağladıklarını belirtirken %11,8'lik işletme grubu tarafından bu soruya olumsuz

	cevap verilmiştir.
Bilgi teknolojilerinden yararlanma	
İmalat dışındaki sektörlerde faaliyet gösteren işletmelerin %31,6'sı mamul ve malzemelerin taşınmasında bilgi teknolojilerinden yararlanmakta ve %38,1'si ise yararlanmamaktadır.	İmalat işletmelerden mamul ve malzemelerin taşınmasında bilgi teknolojilerinden yararlanmayanların oranı(%65,5), bilgi teknolojilerinden yararlananlara göre(%32,5) daha fazladır.
Eskişehir’de taşımacılık maliyetleri	
İmalat dışı işletmeler, “Sizce taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?” sorusuna %21,3 oranında evet, %48,4 oranında ise hayır cevabı verilmiştir,	İşletmelerin %48,8’i Eskişehir ilindeki taşımacılık maliyetlerinin diğer bölgelere göre daha pahalı olmadığını düşünürken, %47,3 oranındaki işletmeler daha pahalı olduğunu düşünmektedir.
Taşıma maliyetlerinin toplam üretim maliyetine oranı	
İmalat dışı işletmeler, %21,9 oranında taşımacılık maliyetlerinin üretim maliyetleri içerisinde önemli yer tuttuğunu belirtmişlerdir. Ortalama taşıma maliyetlerinin toplam üretim maliyetine oranı: %16,94	İşletmelerin %49,8’i taşımacılık maliyetlerinin üretim maliyetleri içerisinde önemli yer tuttuğunu belirtmişlerdir. Ortalama taşıma maliyetlerinin toplam üretim maliyetine oranı: %10,07
Depo sahipliği	
İmalat dışı işletmeler “Bünyenizde veya dışarıda size ait deponuz var mı?” sorusuna %72,3’ünün bünyesinde veya dışarıda kendilerine ait bir depoları bulunmaktadır. Deposu bulunmayanların oranı %26,5’dir.	Bünyesinde ya dışarıda kendilerine ait deposu olduğunu belirten işletmelerin oranı %59,6, deposu olmayanların oranı ise%38,4’dır.
Deponun mal ve hammaddelerin korunması amacına hizmet etmesi	
İşletmelerin %72,3’ü tarafından kullandıkları deponun mal ve hammaddelerin korunması amacına tam olarak hizmet ettiği, %4,5’u tarafından ise tam olarak hizmet etmediği cevabı verilmiştir.	Kullandıkları depoların mamul, hammadde, sarf malzemesi gibi materyallerin korunmasına tam olarak hizmet ettiğini belirten işletmelerin oranı %65, tam olarak hizmet etmediğini belirten işletmelerin oranı %12,3’tür.
Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojisi kullanımı	
İşletmelerin %19,4’ü, depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlandıklarını, %47,7’nin ise bilgi teknolojilerinden yararlanmadıkları cevabı vermişlerdir.	Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlandığını belirten işletmelerin oranı, %24,1 olurken, %48,8 depo yönetim sistemleri, barkod okuyucu, RFID gibi depo içi takip sistemlerini

	kullanmadıklarını belirtmektedirler.
Uzman personel sıkıntısı	
İmalat dışı işletmelerin %12,3'ü taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde uzman personel sıkıntısı yaşadıklarını, %61,9'u ise uzman personel sıkıntısı yaşamadıklarını belirtmişlerdir.	%55,2 oranındaki işletmeler uzman personel açısından sıkıntı yaşamadıklarını belirtirken, %24,1 oranındaki işletmeler uzman personel konusunda sıkıntı yaşadıklarını söylemişlerdir.
Stok düzeyleri ve faaliyetler arasındaki uyum	
İşletmelerin %77,4'nün mal stok düzeylerinin faaliyetleri ile uyumlu olduğunu, %5,8'i gerekenden fazla, aşırı stokla çalıştıklarını, %9'u ise gerekenden az stokla çalıştıklarını söylemişlerdir.	İşletmelerin %72,9'u üretim stoklarının faaliyetleri ile uyumlu olduğunu belirtmiştir. Gereğinden az stok taşıyan işletmelerin oranı %7,88 iken, aşırı stok taşıyan işletmelerin oranı %3,44'tür.
Eskişehir'in taşıma araç ve ekipman kapasitesi	
İmalat dışı işletmelerin %29'u Eskişehir'deki taşıma firmalarının araç ve ekipman kapasitesini yeterli bulmakta iken %40'ı yeterli bulmamaktadır.	İşletmeler Eskişehir'de faaliyet gösteren taşıma firmalarının ekipman kapasitesini %59,11 oranında yeterli bulmaktadırlar. Ekipman kapasitesini yeterli bulmayanların oranı %37,44'tür.
Taşımacılık maliyetlerinin başka bölgeler ile karşılaştırılması	
İmalat dışı işletmeler %24,5 oranında Eskişehir'deki taşımacılık maliyetlerini başka bölgelere göre pahalı bulmakta, %38,7 oranında ise bu soruya hayır cevabını vermektedirler.	Taşımacılık maliyetleri açısından Eskişehir'i başka bölgelere göre pahalı bulan işletmelerin oranı %51,72'dir. Pahalı bulmayanların oranı ise, %41,87'dir.

9. ESKİŞEHİR'DEKİ LOJİSTİK İHTİYAÇ VE FAALİYETLERİNİN BELİRLENMESİNE İLİŞKİN FİZİBİLİTE ÇALIŞMASI ÖNERİLER VE GELECEK STRATEJİLERİ

Çalışmaya katılan yaklaşık 80 paydaş ile belirlenen görüş ve öneriler aşağıda sıralanmıştır.

Kamu Kesimi Lojistik hizmetlerin geliştirilmesi için neler yapılmalı?

- 1- Eskişehir'den demiryolu ile denize bağlanma olanakları sağlanmalı
- 2- Hasanbey Lojistik Köyü projesini bitirmeli ve OSB demiryolu bağlantısını kurmalı
- 3- Hasanbey Lojistik Köy projesinde karayolu taşımacılığı yapan firmalar için de yeterli alan ayırmalı
- 4- Demiryolu karayolu bağlantısı ve konteyner taşımacılığını özendirmeli. Kombine taşımacılığı destekler nitelikte, konteynerle yapılacak taşımalar için aktarma noktaları oluşturmali
- 5- Demiryolu taşımasında özel sektörle işbirliği geliştirmeli, özel sektöre taşıma imkânı sağlamalı ve demiryollarında serbestleşme kanunu çıkarmalı
- 6- Eskişehir'den yurtiçi ve yurtdışı havayolu bağlantısı sağlamalı, çapraz uçuşlar sağlamalı ve geliştirmeli
- 7- Eskişehir'in kamu yatırımlarından aldığı payı artırmalı
- 8- Şehir içi demiryolu yer altı geçidini kısa sürede bitirmeli
- 9- Lojistik sektör için gerekli alanların imar planı izinlerini düzenlemeli (O.S.B.'de lojistik firmalarının kullanabileceği depolama alanlarının artırılmasına ilişkin imar planında düzenleme yapılmalı)
- 10- İlde lojistik için daha büyük alanları kullanıma sunmalı
- 11- Lojistikle ilgili Eskişehir'e yönelik teşvik yasası çıkarmalı
- 12- Yetki belgeleri denetimi ile ilgili somut çözüm önerileri geliştirerek sunmalı
- 13- Sektördeki haksız rekabetini önlemeli (10 numara yağ ile ilgili denetimleri ve yaptırımları artırmalı)
- 14- Yeterlilik belgelerinin (Lojistik firma yöneticileri için) Eskişehir'den (Üniversiteler tarafından) verilmesi için çalışmalar yapmalı
- 15- Çukurhisar yöresi sanayi bölgesini geliştirmeli, Hasanbey Lojistik Köye alternatif hat yapmalı ve mevcut hatlara bağlamalı
- 16- Yük nakli için şehir dışından ayrı bir hat oluşturulmasını sağlamalı

- 17- Havacılık uygulamalarından Eskişehir’de Lojistik Merkeze uyarlanabilecek olanakları araştırmalı ve raporlamalı, özellikle THY ile oluşturulacak bir grup ile lojistik faaliyetlerin organizasyonunu sağlayacak, insan gücü kabiliyetlerini değerlendirmeli
- 18- Tersine lojistik kavramını sektörlerle anlatmalı ve bu kavramı destekleyen yeşil lojistik konusunda çalışmalar yapmalı
- 19- Teşvik ve finansman desteği sağlamalı

Özel Sektör Lojistik hizmetlerin geliştirilmesi için neler yapılmalı?

- 1- Tedarik zinciri konusunda eğitimler almalı
- 2- Tedarik zinciri yönetimi ile ilgili yazılımlar geliştirmeli, veri tabanı oluşturmalı ve işletmelere uyarlamalı
- 3- Taşıma ve elleçleme ekipmanlarının üretimini teşvik etmeli, bu konu ile ilgili olarak üniversite desteği alınarak, işletmelerin ortak kullanımına sunulacak özel ekipmanlar üretmeli
- 4- İstifleme alanlarını yeniden düzenleyerek, özellikle Hasanbey lojistik köyü çevresinde toplanması yönünde projeler geliştirmeli
- 5- Özel sektör kuruluşlarını bir araya getirerek kümeler oluşturmalı
- 6- Lojistik maliyetlerin minimizasyonu için çalışmalar yapmalı
- 7- Geri dönüşümlü ambalaj tanıtımı (yeşil lojistik), iyileştirme projeleri, uygulamaya yönelik araştırma çalışmaları yapmalı
- 8- Lojistik faaliyetlerde ortak ekipman kullanımını teşvik etmeli
- 9- Eskişehir için taşıma maliyetlerinin azaltılmasına yönelik çalışmalar yapmalı (uygun rotalar, ortak depo...) ve yapılan çalışmaları desteklemeli
- 10- BEBKA kapsamında online lojistik açık eksiltme sistemi kullanımını teşvik etmeli (bu sistemin zamandan sağladığı tasarrufu kullanıcılara duyurmalı). Online taşımacılığa yönelik programları desteklemeli

Lojistik firmaları lojistik hizmetlerin geliştirilmesi için neler yapılmalı?

- 1- Taşımacılık modları ile ilgili alternatifleri artıracak şekilde kombine ve intermodal taşıma sistemlerinin kullanımını geliştirmeli
- 2- Farklı taşımacılık modlarının kullanımını sağlayan taşımacılık sistemleri ile ilgili eğitimler almalı

- 3- Parsiyel yük organizasyonları yapmalı ve geliştirmeli
- 4- Lojistik firmaların kümelenme çalışmalarına girmeli, gerekli altyapıyı oluşturmali ve ortak kullanım altyapısı sağlamalı
- 5- Üniversite ve lojistik sektörü işbirliği yapmalı
- 6- Kalifiye eleman yetiştirmeli, istihdam etmeli, eleman yetiştirilmesine destek vermeli
- 7- Lojistik firmaları bilişim sektöründeki yenilikleri takip etmeli
- 8- Üniversite’de endüstriyel tasarım bölümü ile işbirliğine girerek çok amaçlı römork profili ve taşıma, elleçleme ekipmanları tasarlamalı, çalışmalarına destek vermeli
- 9- Yük emniyeti kurallarını düzenlemeli, bu konuda firmalara ve lojistik sektörüne eğitimler vermeli, SANTEZ veya TÜBİTAK destekli uygulamalar ile projeler geliştirmeli
- 10- Maliyet azaltma çalışmaları yapmalı, uygun araç alımı, uygun depolama konusunda diğer lojistik firmalarıyla ortak hareket etmeli
- 11- Üniversite-Lojistik Sektör işbirliği geliştirilmeli

10. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye ekonomisi, serbest piyasa ekonomisi ilkelerini benimsemiş ve küresel ekonomiyle büyük ölçüde bütünleşmesini tamamlamış bir ekonomidir. Güçlü makro ekonomik dengeleri ve sağlam bankacılık sektörü ile büyüme performansı yüksek bir ekonomi olma özelliği göstermektedir. Ancak, ekonomik dengeleri küresel ekonomideki dalgalanmalara daha da duyarlı hale gelen Türkiye ekonomisi, dış talep koşullarındaki değişimlerden kaynaklanan ihracat sorunlarına, dış finansmanda oluşabilecek güçlüklerin neden olduğu likidite sorunlarına karşı kırılgan bir yapı sergilemektedir. Bu dönemde gerçekleştirilen üretime en büyük katkıyı sırasıyla, imalat sanayi, ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü ve toptan ve perakende ticaret sektörü gerçekleştirmiştir. Bu üç sektör aynı zamanda ekonomik büyüme performansının sürükleyici sektörleri olarak öne çıkmış durumdadır.

Türkiye ekonomisinin gelişme sürecine en büyük katkıyı yapan iller arasında ekonomik ve sosyal potansiyeli ve rekabet gücünün yüksekliği ile Eskişehir ilinin önemli bir yeri bulunmaktadır. Eskişehir'in güçlü bir reel sektör altyapısı bulunmaktadır. İlin coğrafi konumunun sağladığı pazara erişim avantajı bu altyapıyı daha da güçlendirme fırsatı sunmaktadır. Sanayileşme sürecinde Türkiye'nin sürükleyici illerinden biri olan Eskişehir ekonomisinin büyüme performansı daima Türkiye ekonomisinin genel büyüme performansının üzerinde gerçekleşmiştir. Ekonomik büyümenin gerçekleştirildiği pazarın önemli bir bölümünün dış pazarlar olduğu ve dış pazarlara açılım oranının da giderek arttığı gözlenmektedir.

Eskişehir ili önemli karayolu ve demiryolu yatırım projelerinin güzergâhında bulunması nedeniyle, bu alanda yapılan yatırımlardan olumlu yönde etkilenen bir ildir. Ulaşım altyapısını geliştirmeye yönelik yatırımların öncelik kazanmasıyla birlikte, coğrafi konumunun sunduğu fırsatları değerlendiren Eskişehir bölgenin önemli bir lojistik merkezi olma yönünde hızla ilerlemektedir. Bu gelişme, ilin yeni yatırımlara erişim noktasında rekabet gücünü arttıran bir faktör olarak görülmelidir.

Günümüzde müşteri memnuniyeti tüm kavramların önüne geçmiştir. Memnuniyet; müşterilerin gereksinimlerini karşılamak amacıyla, başlangıç noktasından tüketim noktasına dek eşyaların, hizmetlerin ve bilginin etkili bir biçimde taşınmasını sağlayan süreci yani lojistiği destekleyen görüş olmuştur. Lojistik, bir plan veya operasyonun ayrıntılı bir biçimde

örgütlenmesi ve uygulamasıdır. Lojistiğin hedefi, müşteriye sunulan hizmetlerde yüksek memnuniyete ulaşılması, kaynak ve yatırımların optimum kullanımıyla rekabet avantajının yaratılmasını sağlamaktadır.

Dünya ticaretinin gelişmesiyle lojistik pazarı da önemli ölçüde büyümekte ve gelişmektedir. Türkiye’de lojistik sektörü son yıllarda gelişme gösteren genç bir sektördür. Türkiye, lokasyon olarak Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi oluşturmasından kaynaklanan avantajlı konumdadır. Türkiye’nin ithalat ve ihracatının artması ve yurt içinde ticaret hacminin artmasıyla Türk Lojistik sektörü de son yıllarda yıllık yaklaşık %20 büyümektedir.

Eskişehir coğrafi konumu gereği karayolu ve demiryolu taşımacılığı ile öne çıkan bir ildir. Ancak ilde lojistik sektörü istenilen ölçüde gelişmemiştir. TÜİK tarafından açıklanan motorlu kara taşıtları istatistiklerine göre Eskişehir’de kayıtlı kamyon, kamyonet, otobüs ve minibüs sayıları 2002-2010 yılları arasında önemli bir artış kaydetmiştir. Bununla birlikte, sayılan motorlu kara taşıtlarının Türkiye araç parkı içindeki oranlarının 2002-2010 yılları arasında istikrarlı bir gerileme sürecinde olduğu görülmektedir. Eskişehir ili 2010 yılında yüzde 1,33 oranıyla 9.695 adet kamyona; yüzde 1,17 oranıyla 11.850 adet kamyonete; % 1,26 oranıyla 2628 otobüse ve % 0,73 oranıyla 2830 adet minibüse sahiptir.

Bu çalışma, Eskişehir’deki lojistik ihtiyaç ve faaliyetlerinin belirlenmesini amaçlamaktadır. Çalışma farklı gruplarca yönetilmiş ve farklı örnek kütleleri temel almıştır. Belirlenen ilk çalışma grubu, Türkiye ekonomisinin genel görünümüne ilişkin araştırmaları yapmıştır. İkinci çalışma grubu, Eskişehir ekonomisine ilişkin genel görünümü araştırmış olup, üçüncü grup ise Eskişehir lojistik sektörü ve bu sektör ile ilgili saha çalışmasını yapmıştır. Bu grupta yapılan saha çalışması imalat işletmelerini ve imalat dışı işletmeleri hedef almış olup, her iki grupta da belirlenen örneklem üzerinde yüzyüze görüşmeler yapılmıştır. İmalat ve imalat dışı işletmelerle yapılan yüzyüze görüşmelerde anket uygulanmış ve anketlerden elde edilen sonuçlar, çalıştay da paydaşlara sunulmuştur.

İmalat işletmelere yönelik yapılan çalışmada ana kütle Eskişehir ilinde faaliyet gösteren Sanayi Odası üyesi yaklaşık 576 işletmeden oluşmaktadır. 21 farklı sektörde faaliyet gösteren imalat işletmelerinin, ildeki lojistik ihtiyaç ve faaliyetlerinin belirlenmesi için yapılan saha çalışmasında 231 işletmeyle yüzyüze görüşme yöntemi uygulanmıştır.

28 görüşme sonucunda soruların tam olarak yanıtlanmaması sonucu, çalışma 203 görüşme üzerinden değerlendirilmiştir. Saha çalışmasının kapsamında, görüşme yapılan işletmelere lojistik ihtiyaç ve faaliyetlerle ilgili olarak beş kısımdan oluşan sorular sorulmuştur. İlk kısım; anket yapılan işletmenin genel durumuna ilişkin tanıtıcı bilgileri, ikinci ve üçüncü kısım işletmelerin; temel lojistik faaliyetleri ile ilgili bilgileri bir diğer ifade ile taşımacılık, depolama ve stoklama faaliyetlerine ilişkin bilgilere ulaşılmaya çalışılmıştır. Dördüncü bölümde işletmelerden, Eskişehir'deki lojistik faaliyetlere ilişkin görüşleri alınmaya çalışılmaktadır. Beşinci ve son bölümde işletmelerden, Eskişehir organize sanayi bölgesinde yer alan lojistik (üs) merkez ile ilgili görüşler alınmaya çalışılmaktadır.

İşletmelerin lojistik faaliyetlerinde uzun yıllardır aynı firmalarla çalıştıklarını belirtmişlerdir. Taşıma faaliyetlerinde %69 oranında hammadde ve mamullerde hasar oluşmadığını belirten işletmelerin yarısı gelen ve giden lojistik faaliyetlerinde sigortaya ihtiyaç duyarken diğer yarısı gerek duymadığını belirtmiştir.

İşletmeler %67,5 oranında karayolu taşımacılık modunu tercih ederken, %16,3'ü karayolu+denizyolu kombinasyonunu tercih etmektedir. İşletmelere faaliyetlerinizde taşımacılık türünü tercih etme imkanınız olsaydı, demiryolunu tercih edebileceklerdir. Konteyner taşımacılığını tercih edenlerin oranı %36 ve özel taşımacılık talebinde bulunanların oranı ise %21 olarak bulunmuştur. İşletmelerin %92,6'sı materyallerin eksiksiz ve zamanında varış noktalarına ulaştığını belirtirken, %83,3'ü lojistik faaliyetlerinde yeterli bilgi akışını sağladıklarını belirtmişlerdir. İşletmelerin %32,5'bilgi teknolojilerinden; RFID, Barkod takip sistemi, GIS (Coğrafi bilgi sistemi) sistemlerini kullandıklarını belirtmişlerdir.

İşletmeler Eskişehir'de faaliyet gösteren taşıma firmalarının ekipman kapasitesini %59,11 oranında yeterli bulduklarını, %68 oranında Eskişehir bölgesinde ticari faaliyetlerini sürdürmelerinin kendilerine lojistik açıdan avantaj sağladığını belirtmişlerdir. Eskişehir ilinin lojistik üs olması için teşvik çıkarılması gerektiğini belirten işletmelerin oranı, %82,3 ve lojistik üs için teşvik yanında vergi avantajı sağlanması gerektiğini belirten işletmeler bir öncekinden daha fazla, %85,2 olarak bulunmuştur.

İşletmeler, Eskişehir'in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlardan ilk olarak %68,5 oranında coğrafi konumu, ikinci olarak %62,6 oranında büyük şehirlere yakınlığı ve üçüncü olarak da %59,6 oranında gelişmeye açık olmasını belirtmişlerdir. Diğer bir destekleyici unsur

olarak ise %45,3 oranında Eskişehir'in ticari hareketliliği belirtilmiştir. Eskişehir'in lojistik üs olması için gerekli koşullar konusunda işletmelerin %57,6'sı siyasi destek ve %55,7'si demiryollarının Gemlik limanına bağlanması seçeneklerini tercih etmişlerdir.

İşletmelerin %62,6'sı Eskişehir'in lojistik çalışanları için dinlenme, bekleme sürelerinde yararlanabilecekleri sosyal tesisleri sağlama kapasitesine sahip olarak değerlendirmekle birlikte, %70,9 oranında Eskişehir'de lojistik süreçte kullanılan park, yükleme boşaltma alanlarında sorun yaşamadıklarını belirtmişlerdir. Lojistik hizmetlerin bölgesel olarak değerlendirildiğinde, Eskişehir, ulusal ya da uluslararası dağıtımda yararlanılan alanlar açısından, işletmelerin %63,1'i tarafından yeterli bulunmakla birlikte, lojistik hizmetin kesintisiz sürdürülebilmesi için bölgenin sağladığı yakıt/bakım istasyonları yeterli olduğu düşünülenlerin oranı %63,1 bulunmuştur.

Eskişehir OSB'de yer alan Lojistik Merkez'in (Üs) işletmeler tarafından tanınmadığı ve bu merkezin tanıtımına yönelik yapılacak çalışmaların merkezin kullanımını artıracak görüşüne ulaşılmıştır.

Yapılan çalıştay'a 80'ne yakın ilgili kurum ve kuruluşların temsilcileri katılmış ve bölgeyle ilgili alınması gereken önlem ve bazı stratejiler önceki bölümlerde verilmiştir. Bu stratejiler arasında Eskişehir'den demiryolu ile denize bağlanma olanakları sağlanması ve Hasanbey Lojistik Köyü projesini bitirmeli ve OSB demiryolu bağlantısını kurması gibi görüş ve öneriler yer almıştır.

İlin havaalanının genişletilmesi, yeni otoyolların önemli bir kavşak noktasında bulunması ve Yüksek Hızlı Trende önemli bir kavşak noktasında bulunması, iki üniversitesinin bulunması lojistik açısından önemli bir avantajdır. Bu nedenle ilde Hasanbey köyünde bir demiryolu lojistik merkezi kurulmakta ancak henüz bitirilmemiştir. Bu merkezin demir yolu ile Organize Sanayi Bölgesine bağlanması ve yanına kara taşımacılığı için ilave bir merkez yapılması sektörü geliştirecektir.

Ayrıca yıllardır elzem bir konu olan Eskişehir Gemlik demiryolu hattının başlatılması ve bitirilmesi sektördeki maliyetleri aşağı çekecek ve Eskişehir'i lojistik açısından önemli bir konuma getirecektir.

Sonuç olarak lojistik içine tedarik, taşıma, depolama, bakım, tersine lojistiği de içine alan bir kavramdır. Bu açıdan Eskişehir’de lojistik sektörünü tedarik, bakım, tersine lojistik gibi alanlarda geliştirmekte yarar vardır.

KAYNAKLAR

9. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Ağralı, S., Tan B., Karaesmen F., (2008) Modeling and analysis of an auction-based logistics market, European Journal of Operational Research 191.

Birdoğan, B.,(2004), Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Lega Kitabevi, Trabzon.

Bowersox D.J., Closs D.L., Helferich O.K. (1986), Logistical Management: A Systems Integration of Physical Distribution Manufacturing Support an Materials Procurement, 3. Edition, New York, USA

Canıtez, M., Tümer, G.,(2005), İhracat ve İthalatta Lojistik, Uygulamalı İhracat-İthalat ve Dokümantasyon, Gazi Kitabevi, Ankara.

Çekerol, G.S. (2010), Lojistik Yönetimi ve Uygulama, A.Ü. Yayın No: 2153, AÖF Yayın No: 1181, Eskişehir.

Çekerol, G.S., Kurnaz, N.,(2011), "Küresel Kriz ekseninde Lojistik Sektörü Rekabet Analizi", Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:25, Sayfa:47, Konya, Türkiye

Dinçer, B., Özaslan M. ve Satılmış, E.(1996), “İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması”, DPT Bölgesel Gelişme Ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü, Yayın no: DPT 2466.

Dinçer, B., Özaslan M. ve Kavasoglu, T. (2003), “İllerin Ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (2003)”, DPT Bölgesel Gelişme Ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü, Yayın no: DPT 2671.

Dostsever, B., (2007) “Küresel Lojistik ve Türk Firmalarının Rekabetçi Yapılarına Etkilerinin Araştırılması “Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, D.E.Ü.Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Edam (2009), Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi, Edam ve Deloitte Ortak Yayını.

Elmacı, O., Kurnaz, N., (2004), Rekabet Gücünü Artırmaya Yönelik Vizyon Arayışlarında ABC Yaklaşımı, IV. Ulusal Üretim Araştırmaları Sempozyumu, Selçuk Üniversitesi, Konya. Türkiye

Kocaman, T. (2002), Türkiye nüfus tahminleri: Plan Nüfus Projeksiyon Tahminleri, DPT Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ankara.

Lambert D., M.-Stock J. R.-Ellram L. M., (1998), Fundamentals of Logistics Management, Mc Grew Hill Book Company.)

Tanyeri M., Barutçu, S., (2003) Tedarik Zinciri Yönetiminin Arttırılmasında İnternetin Rolü, Uluslararası Lojistik Kongresi, 30 Haziran 31 Temmuz, İstanbul.

Tek Ö.B. (1999), Pazarlama İlkeleri: Türkiye Uygulamaları: Global Yönetimsel Yaklaşım, 8. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul.

UNCTAD , Assessment of s Seaport Land Interface: An Analytical Framework, Report by the UNCTAD secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2004/3, 31 December, 2004b.

CLM,2007:<http://www.clm1.org>.

Zeybek,H. (2007), “Ulaşım Sektöründe İntermodalite ve Lojistik Sektörü Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye’ye Yansımaları” , Basılmamış Doktora Tezi Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Ankara

İnternet Kaynakları

“Dünya’da ve Türkiye’de 2010 Yılı Sonu Ekonomik Görünüm”
http://www.esmmmo.org/docs/faaliyet_2010/2010-SONU-EKONOMIK-GORUNUM.pdf,
Erişim tarihi 02.07.2011.

www.omsan.com Erişim tarihi 03.07.2011.

Referans Gazetesi, <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sektor/011401/16481>, Erişim tarihi 21.07.2011.

www.maxihaber.net

Kobiefor Sanayi-Ekonomi Dergisi, “Rekabetin Akıl Gücü”
<http://www.kobiefor.com.tr/print.asp?id=438>, Erişim tarihi.22.03.2011

<http://www.lojitek.com/portal/allspc.php> Erişim tarihi12.07.2011.

<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/taslak.pdf> , Erişim tarihi: 3.09.2011.

Lojistik Maliyetler, Muhasebe Dergisi, Günlük E-Dergi:
<http://www.muhasabedergisi.com/maliyet-muhasebesi/lojistik-maliyetler.html>) (Erişim tarihi: 2.09.2011)

EKLER

EK -1 KATILIMCI LİSTESİ

PROJE SORUMLULARI

	AD SOYAD	KURUM
1.	PROF. DR. İLYAS ŞIKLAR	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
2.	PROF. DR. MEHMET NECDET TİMUR	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
3.	PROF. DR. ÖZCAN DAĞDEMİR	OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ
4.	PROF. DR. NECDET SAĞLAM	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
5.	YRD. DOÇ. DR. AYŞE HEPKUL	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
6.	YRD. DOÇ. DR. GÜLSEN SERAP ÇEKEROL	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ

DİĞER KATILIMCI LİSTESİ

7.	PROF. DR. NABİ AVCI	AK PARTİ ESKİŞEHİR MİLLETVEKİLİ
8.	KAZIM KURT	CHP ESKİŞEHİR MİLLETVEKİLİ
9.	BURHAN SAKALLI	ESKİŞEHİR ODUNPAZARI BELEDİYE BAŞKANI
10.	AHMET YAPICI	ESKİŞEHİR İL GENEL MECLİS BAŞKANI
11.	ENDER SUVACI	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ REKTÖR YARDIMCISI
12.	SAVAŞ M. ÖZAYDEMİR	ESKİŞEHİR SANAYİ ODASI
13.	YUNUS EMRE HEPER	ESKİŞEHİR SANAYİ ODASI GENEL SEKRETERİ
14.	A. ARMAĞAN TEZEL	TEKNOKİM SERAMİK
15.	AHMET KALKAN	BEBKA
16.	ALAATTİN ÇAM	ÇAMKİRAZI NAKLİYE TİC. LTD. ŞTİ.
17.	ALİ VASFİ ESKİCİOĞLU	KOSGEB
18.	ALPER BİLGE	BİLTAY
19.	ATINÇ ÖZSOY	ENDEL GRUP
20.	ATINÇ ÖZSOY	ENDEL A.Ş.
21.	ATILLA SABAHÇI	İTİMAT NAKLİYAT
22.	AYTAÇ SANKUR	2N İNOVASYON AR-GE VE YAZILIM TİC. LTD. ŞTİ.
23.	BASRİ KÖSELER	RAY ULAŞ
24.	BÜLENT BAYSAL	SEYYAH LOJİSTİK
25.	BÜLENT ÖZYAZICI	ANADOLU GAZETESİ
26.	CAFER YILDIRIM	KIZILAY ŞUBE BAŞKANLIĞI
27.	ÇETİN AKTAŞ	ŞOFÖRLER ODASI
28.	ÇETİN SIZANLI	ESKİŞEHİR TİCARET BORSASI
29.	EBRU DOĞAN	ESKİŞEHİR SANAYİ ODASI
30.	EKREM BULUR	MAGNESİT ANONİM ŞİRKETİ
31.	ELİF DAĞDEMİR	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
32.	EMEL ÇELİK	2N İNOVASYON AR-GE VE YAZILIM TİC. LTD. ŞTİ
33.	ENGİN YÜKSEL	BEBKA

34.	FAZIL AYDIN MAKİNA	ATAP A.Ş.
35.	FERHAT ALTINEL	SEYYAH LOJİSTİK
36.	GÜRKAN ÖZTÜRK	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
37.	HAKKI ÇİÇEK	İŞKUR
38.	HALUK YAPICIOĞLU	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
39.	HASAN ÇEKİÇ	ÇEKİÇLER A.Ş.
40.	HÜSAMETTİN ONARICI	SANGEM
41.	HÜSEYİN KOVANCI	AKSOYLU ANONİM ŞİRKETİ
42.	İBRAHİM AKÇA	HORUZ LOJİSTİK
43.	İBRAHİM TANOS	TAPU KADASTRO BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
44.	İSMET KENAR	İL BİLİM SANAYİ VE TEKNOLOJİ MÜDÜRLÜĞÜ
45.	İSMET ÜLKEN	TOPRAK KARO
46.	KAAN ÖZMEN	SANOVİT
47.	KADİR SABAHÇI	SEÇKİN NAKLİYAT
48.	KAYHAN ÜNAL	RAY ULAŞ
49.	MEHMET ERDOĞAN	AKAR MAKİNA
50.	MEHMET KARAKAYA	İL ÇEVRE VE ORMAN MÜDÜRLÜĞÜ
51.	MEHMET ŞERİF KAVSAOĞLU	SİVİL HAVACILIK YÜKSEK OKULU
52.	MEHMET TAHİR ÇİFTÇİ	EBK SERAMİK İŞ KÜMESİ
53.	MESUT HOŞCAN	HOŞCAN LOJİSTİK
54.	MESUT SARITAŞ	ÇEKİÇLER A.Ş.
55.	MEVLÜT GÜMÜŞ	TARIM İL MÜDÜRLÜĞÜ
56.	MURAT ÖZGEN	GKN DRIVELINE
57.	MUSTAFA GÖNENLİ	ANOT ELKT. ELEKTRONİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ
58.	NAFİZ YÖRÜK	ESKİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
59.	NEBAHAT KARACA	2N İNOVASYON AR-GE VE YAZILIM TİC. LTD. ŞTİ.
60.	OSMAN NURİ BAŞARAN	İLLER BANKASI BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
61.	ÖZGÜR ERENSÖZLER	KANAL 3
62.	RAMAZAN YANAR	ESRAY ANONİM ŞİRKETİ
63.	SEDİ KAVAK	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
64.	SERDAR DALKILIÇ	SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU
65.	SEZGİN FENER	METRO KARGO
66.	SUAT ER	ŞOFÖRLER ODASI
67.	ŞEYDA TEKİN	ENDEL GRUP
68.	TEMİNDAR ONAY	HOŞCAN LOJİSTİK
69.	TUBA KURT ÇİFTÇİOĞLU	ESKİŞEHİR TARIM KREDİ KOOPERATİFİ
70.	TUGAY YİĞİTASLAN	LOJİSTİK MERKEZ MÜDÜRÜ
71.	TUĞÇE MERTLER	KANAL 3
72.	TÜLAY TAZLAN	DÜNYA GAZETESİ
73.	VEDAT ERGÜN	ES GRUP
74.	Y. ZİYA BAKIRHAN	MİM MAKİNA LTD. ŞTİ.
75.	YAVUZ ÇEKİÇ	ÇEKİÇLER A.Ş.
76.	YELİZ ERKOÇ	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ PROJE BİRİMİ
77.	YUSUF BALCI	ESKİŞEHİR İL ÖZEL İDARESİ
78.	YÜKSEL DEMİREL	MAVİ TEKNİK HAVACILIK
79.	YÜKSEL GİRGİN	KIZILAY ŞUBE BAŞKANLIĞI

80. ZEHRA KAMIŞLI ÖZTÜRK
81. ZEKİ KARTAL
82. ZİYA ÖZKAN

ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ
ATAP A.Ş.

EK-2 İMALAT DIŞI ARAŞTIRMA SORULARI

İşletme Adı:

Cevaplayan Kişi:

1. İşletmenizde hangi departmana bağlı olarak alışmaktasınız?

- ☐ Lojistik ☐ Pazarlama-Dağıtım ☐ Finans-Muhasebe ☐ İnsan Kaynakları
☐ Mőřteri Hizmetleri ☐ Satın-Alma ☐ Üretim ☐ Ar-Ge ☐ Personel

2. En son mezun olduğunuz okul?

- ☐ İlk ☐ Orta ☐ Lise ☐ Üniversite ☐ Yüksek Lisans

3. Firmanız hangi sektörde faaliyet göstermektedir?

- ☐ Tarım, avcılık, ormancılık, balıkçılık sektörü
☐ Madencilik ve taşocakçılığı sektörü
☐ Elektrik, gaz ve su kaynakları sektörü
☐ İnşaat sektörü
☐ Toptan mağazacılık sektörü
☐ Perakende mağazacılık sektörü
☐ Otel ve restoranlar (Turizm), kafeterya sektörü
☐ Taşımacılık, depolama ve haberleşme sektörü
☐ Finansal aracılık sektörü
☐ Eğitim sektörü
☐ Sağlık ve sosyal hizmetler sektörü
☐ Diğer toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler sektörü

4. İşletmenizin pazar alanı aşağıdakilerden hangisidir:

- ☐ Eskişehir ve evresi ☐ Tőm Tőrkiye ☐ Uluslararası ☐ Ulusal ve Uluslararası

5. İşletmeniz kaç yıldır pazarda faaliyet göstermektedir?

- ☐ 0-10'yıldan az ☐ 10-25'yıldan az ☐ 25+

6. Eskişehir'den İhracat yapıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

7. İhracat veya tax free (gőmrüksőz) satış yapıyorsanız teslim şekliniz:

- ☐ CIF ☐ FOB ☐ Mağazada ☐ Diğer

TAŞIMACILIK FAALİYETLERİ

1. Mallarınızın ve malzemelerinizin işletmenize taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?

- | | |
|--|--|
| ☐ Kendi olanaklarımızla | ☐ Ambarlar aracılığıyla |
| ☐ Kargo yardımıyla | ☐ Satıcıların araçları ile |
| ☐ Lojistik Firmaları ile | ☐ Nakliye firmaları ile |

2. Malların müşteriye taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?

- | | |
|--|--|
| ☐ Kendi olanaklarımızla | ☐ Ambarlar aracılığıyla |
| ☐ Kargo yardımıyla | ☐ Satıcıların araçları ile |
| ☐ Lojistik Firmaları ile | ☐ Nakliye firmaları ile |

3. Taşıma şirketini hangi kriterlere göre seçiyorsunuz?

- ☐ Referans usulü
- ☐ Yıllardır aynı firma ile çalışıyorum
- ☐ Müşterilerimin talepleri doğrultusunda belirliyorum
- ☐ İnternette buluyorum
- ☐ En düşük fiyatı veren şirketi seçiyorum

4. Faaliyetlerinizde kullandığınız mamullerin işletmenize taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

5. Malların müşteriye taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

6. Şimdiye değin, taşıma, depolama vb lojistik süreçte mallarınızda herhangi bir hasar oluştu mu?

- ☐ Evet ☐ Hayır

Cevabınız evet ise zarar kim tarafından karşılandı?

- ☐

7. Mal ve hammaddelerin işletmenize veya müşteriye sevinde, taşımacılık türünü tercih etme imkânınız olsaydı hangisini tercih ederdingiz?

- | | | | | |
|---|---------------------------------|---|--|-----------------------|
| ☐ Karayolu | ☐ Demiryolu | ☐ Havayolu | ☐ Karayolu+Denizyolu | ☐ |
| ☐ Karayolu+Demiryolu | ☐ | ☐ Karayolu+Havayolu | ☐ | ☐ |
| ☐ Karayolu+Demiryolu+Havayolu | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

8. Malların taşınmasında sıkça sorunla karşılaşıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

9. Mal ve hammaddelerin taşınma süreci özel hizmet gerektiriyor mu? (örneğin ısı yüksek mamuller için veya havayolu ile taşınacak mamuller için özel hizmet, vb.)

☐ Evet ☐ Hayır

10. Taşıma sırasında oluşabilecek problemlere hızlı ve etkili çözüm bulabiliyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

11. Taşınan, mal ve hammaddeler eksiksiz ve zamanında işletmenize ulaşabiliyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

12. Taşınan, mal ve hammaddeler eksiksiz ve zamanında müşteriye ulaşabiliyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

13. Mal ve hammaddelerin taşınması sırasında, distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında yeterli bilgi akışı sağlanıyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

14. Mal ve hammaddelerin taşınmasında bilgi teknolojilerinden (RFID, Barkod takip sistemi, GIS (Coğrafi bilgi sistemi), vb.) yararlanıyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

15. Taşıma maliyetlerinizi azaltmak için uyguladığınız bir çalışma veya işbirliği var mı?

☐ Evet ☐ Hayır

16. Sizce taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?

☐ Evet ☐ Hayır

17. Taşıma maliyetleriniz, toplam üretim maliyetleriniz de önemli bir yer tutuyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

☐ Cevabınız evet ise bu oran yaklaşık nedir.....

DEPO VE DEPOLAMA FAALİYETİ İLE İLGİLİ SORULAR

1. Bünyenizde ve ya dışarıda size ait deponuz var mı?

☐ Evet ☐ Hayır

2. Dışarıda yeni bir depoya ihtiyacınız var mı?

☐ Evet ☐ Hayır

3. Kullandığınız depo; mal ve hammaddelerin korunması amacına tam olarak hizmet etmekte midir?

☐ Evet ☐ Hayır

4. Kullandığınız depo; dağıtım faaliyetlerinizi sağlayacak fiziksel niteliklere sahip mi? (araç giriş-çıkışlarına imkân tanınması, aydınlatma, havalandırma, vb)

☐ Evet ☐ Hayır

5. Kullandığınız deponun, mal ve malzemelerin tipine uygun olarak tasarlandığını düşünüyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

6. Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlanılmakta mı (Barkod okuyucular, Depo Yönetim Sistemi: WMS, Radyo Frekanslı Kimlik Belirleme: RFID,)?

☐ Evet ☐ Hayır

7. Taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde uzman personel sıkıntısı yaşıyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

8. Mal stok düzeyiniz sizce aşağıdakilerden hangisine uymaktadır?

☐ Gereğinden az (Yetersiz stok düzeyi) ☐ Faaliyetlerimizle uyumlu ☐ Gerekinden fazlası (Aşırı stok)

ESKİŞEHİRDEKİ LOJİSTİK FAALİYETLERE İLİŞKİN SORULAR

1. Eskişehir'deki taşıma firmalarının araç ve ekipman kapasitesini yeterli buluyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

2. Sizce Eskişehir'deki taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?

☐ Evet ☐ Hayır

3. Ticari faaliyetleriniz Eskişehir çevresinde sürdürmeniz, size lojistik açıdan avantaj sağlıyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

4. Eskişehir'in lojistik üs olması için teşvik çıkarılmasına gerek var mı?

☐ Evet ☐ Hayır

5. Eskişehir'e lojistik üs olması için vergi avantajı sağlanmalı mı?

☐ Evet ☐ Hayır

6. Eskişehir'in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlar nelerdir?

- ☐ Coğrafi konumu
- ☐ Ticari hareketlilik
- ☐ Büyük şehirlere yakınlığı
- ☐ Taşımacılık türlerine yakınlığı
- ☐ Potansiyel kalifiye işgücü
- ☐ Gelişmeye açık olması
- ☐ Araç kapasitesi
- ☐ Diğer yazınız....

7. Eskişehir'in lojistik üs olması için gerekli koşullar sizce nelerdir?

- ☐ Siyasi destek
- ☐ Hava ulaşımı
- ☐ Demiryollarının Gemlik limanına bağlanması
- ☐ Otoyol ulaşımı
- ☐ Lojistik merkezin hizmet kapsamının genişletilmesi
- ☐ Taşımacılık türlerinin birbirine bağlanması
- ☐ Diğer yazınız

.....

8. Eskişehir'de, lojistik faaliyetlerde çalışan elemanlar için dinlenme ya da bekleme sürelerinde yararlanabilecekleri lokanta /kafeterya gibi sosyal alanlar bulunmakta mı?

- ☐ Evet ☐ Hayır

9. Eskişehir'de, lojistik süreçte kullanılan, park/yükleme/boşaltma alanlarında sorun yaşadınız mı?

- ☐ Evet ☐ Hayır

10. Eskişehir'de, lojistik destek sürecinin kesintisiz bir şekilde yapılabilmesi için Yakıt/Bakım istasyonları gibi yerlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

11. Eskişehir'de, ulusal ya da uluslararası dağıtımında yararlandığınız alanlar yeterli mi?

- ☐ Evet ☐ Hayır

12. Eskişehir’de, Antrepo yeterli mi?

☐ Evet ☐ Hayır

13. Faaliyetlerinizde lojistik alanında üniversite düzeyinde eğitim almış personeli istihdam etmek ister misiniz?

☐ Evet ☐ Hayır

14. Anadolu Üniversitesinde “Lojistik Programının” olduğunu biliyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

ESKİŞEHİR’DE TİCARİ LOJİSTİK ÜS/MERKEZ GEREKSİNİMİ:

Ticari lojistik bir merkezin oluşturulması;

1. Mal taşıma faaliyetleri ve ihtiyaçlarımızı karşılayacaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

2. Depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunulması, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandıracaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

3. Güvenlik ihtiyacımızı karşılayacaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

4. İşletmenin lojistik işlemlerini tek merkezden yönetilmesi iş yükünü yeterli düzeyde azaltacaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

5. Lojistik destek ile ilgili planlamanın tek merkezden gerçekleştirilmesi, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artıracaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

6. Lojistik maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratacaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

7. Maliyet avantajları sağlamasına ek olarak pazar payımızı artıracaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

8. Lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamını yaratarak, çalışanların performansını artıracaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

9. Yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanlarının bulunması bu konudaki açığı kapatacaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

10. Banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlayacaktır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

EK-3 İMALAT İŞLETMELERİ ARAŞTIRMA SORULARI

İşletme Adı:

Cevaplayan Kişi:

GENEL BİLGİLER

1. İşletmenizde hangi departmana bağlı olarak çalışmaktasınız?

- ☐ Lojistik ☐ Pazarlama-Dağıtım ☐ Finans-Muhasebe ☐ İnsan Kaynakları
☐ Müşteri Hizmetleri ☐ Satın-Alma ☐ Üretim ☐ Ar-Ge ☐ Personel

2. En son mezun olduğunuz okul?

- ☐ İlk ☐ Orta ☐ Lise ☐ Üniversite ☐ Yüksek Lisans

3. İşletmenizin pazar alanı aşağıdakilerden hangisidir:

- ☐ Eskişehir ve çevresi ☐ Tüm Türkiye ☐ Uluslararası ☐ Ulusal ve Uluslararası

4. İşletmeniz kaç yıldır pazarda faaliyet göstermektedir?

- ☐ 0-10'yıldan az ☐ 10-25'yıldan az ☐ 25 yıl ve üzeri

5. İşletmenizde lojistik faaliyetleri yürüten ayrı bir birim var mı?

- ☐ Evet ☐ Hayır

6. İhracat yapıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

7. İhracat yapıyorsanız teslim şekliniz:

- ☐ CIF ☐ FOB ☐ Ex factory ☐ Diğer

TAŞIMACILIK FAALİYETLERİ

1. Kullandığınız girdilerin (hammadde, sarf malzemesi, vb.) işletmenize taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?

- ☐ Kendi olanaklarımızla ☐ Ambarlar aracılığıyla
☐ Kargo yardımıyla ☐ Satıcıların araçları ile
☐ Lojistik Firmaları ile ☐ Nakliye firmaları ile

2. Satmış olduğunuz mamullerin müşteriye taşınmasını nasıl sağlamaktasınız?

- ☐ Kendi olanaklarımızla ☐ Ambarlar aracılığıyla
☐ Kargo yardımıyla ☐ Satıcıların araçları ile
☐ Lojistik Firmaları ile ☐ Nakliye firmaları ile

3. Taşıma şirketini hangi kriterlere göre seçiyorsunuz?

- ☐ Referans usulü
☐ Yıllardır aynı firma ile çalışıyorum
☐ Müşterilerimin talepleri doğrultusunda belirliyorum
☐ İnternette buluyorum
☐ En düşük fiyatı veren şirketi seçiyorum

4. Faaliyetlerinizde kullandığınız girdilerin (hammadde, sarf malzemesi, vb.) işletmenize taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

5. Mamullerinizin müşteriye taşınması sürecinde sigorta yaptırıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

6. Taşıma, depolama vb lojistik süreçte mamul, hammadde veya sarf malzemesi gibi materyallerde hasar oluştu mu?

- ☐ Evet ☐ Hayır

Cevabınız evet ise zarar kim tarafından karşılandı?

☐

7. Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin işletmenize sevkinde hangi taşımacılık türü/türleri kullanılmaktadır?

- ☐ Karayolu ☐ Demiryolu ☐ Havayolu ☐ Karayolu+Denizyolu ☐
☐ Karayolu+Demiryolu ☐ Karayolu+Havayolu ☐
☐ Karayolu+Demiryolu+Havayolu ☐ Boruhattı

8. Mal ve hammaddelerin işletmenize veya müşteriye sevkinde, taşımacılık türünü tercih etme imkânınız olsaydı hangisini tercih ederiniz?

- ☐ Karayolu ☐ Demiryolu ☐ Havayolu ☐ Karayolu+Denizyolu ☐
☐ Karayolu+Demiryolu ☐ Karayolu+Havayolu ☐
☐ Karayolu+Demiryolu+Havayolu ☐ Boruhattı

9. Faaliyetlerinizde konteyner taşımacılığından yararlanıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

10. Faaliyetlerinizde kullandığınız hammadde, sarf malzemesi, vb. taşınmasında sıkça sorunla karşılaşılıyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

11. Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin taşınma süreci özel hizmet gerektiriyor mu? (örneğin ısısı yüksek / düşük mamuller için veya havayolu ile taşınacak mamuller için özel hizmet, vb.)

☐ Evet ☐ Hayır

12. Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyallerin taşınmasını sağlayan işgücü yeterli teknik bilgi düzeyine sahip mi?

☐ Evet ☐ Hayır

13. Taşıma sırasında oluşabilecek problemlere hızlı ve etkili çözüm bulabiliyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

14. Taşınan, mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb materyaller, eksiksiz ve zamanında varış noktalarına ulaşabiliyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

15. Mamul, hammadde, sarf malzemesi, vb. materyallerin taşınması sırasında, distribütör, acente, toptancı, perakendeci gibi aracı kuruluşlar arasında yeterli bilgi akışı sağlanıyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

16. Mamul ve malzemeleri taşınmasında bilgi teknolojilerinden (RFID, Barkod takip sistemi, GIS (Coğrafi bilgi sistemi), vb.) yararlanıyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

17. Taşıma maliyetlerinizi azaltmak için uyguladığınız bir çalışma veya işbirliği var mı?

☐ Evet ☐ Hayır

18. Sizce taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?

☐ Evet ☐ Hayır

19. Taşıma maliyetleriniz, toplam üretim maliyetleriniz de önemli bir yer tutuyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

☐ Cevabınız evet ise bu oran yaklaşık nedir.....

DEPO VE DEPOLAMA FAALİYETİ İLE İLGİLİ SORULAR

1. Bünyenizde veya dışarıda size ait deponuz var mı?

☐ Evet ☐ Hayır

2. Dışarıda yeni bir depoya ihtiyacınız var mı?

☐ Evet ☐ Hayır

3. Kullandığınız depo; mamul, hammadde, sarf malzemesi vb materyallerin korunması amacına tam olarak hizmet etmekte midir?

☐ Evet ☐ Hayır

4. Kullandığınız depo; dağıtım faaliyetlerinizi sağlayacak fiziksel niteliklere sahip mi? (araç giriş-çıkışlarına imkân tanınması, aydınlatma, havalandırma, vb)

☐ Evet ☐ Hayır

5. Kullandığınız deponun, ürün, malzeme vb materyallerin tipine / şekline uygun olarak tasarlandığını düşünüyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

6. Kullandığınız depoda yükleme-boşaltma için kullanılan (konveyör, forklift, palet, v.b.) ekipmanların eksiksiz ve yeterli düzeyde olduğunu düşünüyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

7. Depo/Depoların kuruluş yeri; hedef müşterilere yakın konumda mı?

☐ Evet ☐ Hayır

8. Depoda çalışan insan kaynakları yeterli seviye ve nitelikte mi?

☐ Evet ☐ Hayır

9. Depo içi faaliyetlerde bilgi teknolojilerinden yararlanılmakta mı (Barkod okuyucular, Depo Yönetim Sistemi: WMS, Radyo Frekanslı Kimlik Belirleme: RFID,)?

☐ Evet ☐ Hayır

10. Taşıma, depolama vb. lojistik faaliyetlerde uzman personel sıkıntısı yaşıyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

11. Üretim stoklarınız aşağıdakilerden hangisine uymaktadır?

☐ Gereğinden az (Yetersiz stok düzeyi) ☐ Faaliyetlerimizle uyumlu ☐ Gerekinden fazlası (Aşırı stok)

ESKİŞEHİRDEKİ LOJİSTİK FAALİYETLERE İLİŞKİN SORULAR

1. Eskişehir'deki taşıma firmalarının ekipman kapasitesini yeterli buluyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

2. Sizce Eskişehir'deki taşımacılık maliyetleri, başka bölgelere göre pahalı mı?

☐ Evet ☐ Hayır

3. Ticari faaliyetleriniz Eskişehir çevresinde sürdürmeniz, size lojistik açıdan avantaj sağlıyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

4. Eskişehir'in lojistik üs olması için teşvik çıkarılmasına gerek var mı?

☐ Evet ☐ Hayır

5. Eskişehir'e lojistik üs olması için vergi avantajı sağlanmalı mı?

☐ Evet ☐ Hayır

6. Taşımacılık faaliyeti ile ilgili tüm hizmetlerin tek bir noktadan sağlanması gerekir mi?

☐ Evet ☐ Hayır

7. Eskişehir'in lojistik üs olmasını destekleyici unsurlar nelerdir?

- ☐ Coğrafi konumu
- ☐ Ticari hareketlilik
- ☐ Büyük şehirlere yakınlığı
- ☐ Taşımacılık türlerine yakınlığı
- ☐ Potansiyel kalifiye işgücü
- ☐ Gelişmeye açık olması
- ☐ Araç kapasitesi
- ☐ Diğer yazınız....

8. Eskişehir'in lojistik üs olması için gerekli koşullar sizce nelerdir?

- ☐ Siyasi destek
- ☐ Hava ulaşımı
- ☐ Demiryollarının Gemlik limanına bağlanması
- ☐ Otoyol ulaşımı
- ☐ Lojistik merkezin hizmet kapsamının genişletilmesi
- ☐ Taşımacılık türlerinin birbirine bağlanması
- ☐ Diğer yazınız

9. Eskişehir’de genel olarak, lojistik faaliyetlerde çalışan elemanlar için dinlenme ya da bekleme sürelerinde yararlanabilecekleri lokanta /kafeterya gibi sosyal alanlar bulunmakta mı?

☐ Evet ☐ Hayır

10. Eskişehir’de genel olarak, lojistik süreçte kullanılan, park/yükleme/boşaltma alanlarında sorun yaşadınız mı?

☐ Evet ☐ Hayır

11. Eskişehir’de genel olarak lojistik destek sürecinin kesintisiz bir şekilde yapılabilmesi için Yakıt/Bakım istasyonları gibi yerlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

12. Ulusal ya da uluslararası dağıtımında yararlandığınız işletme dışı fiziki alanlar yeterli mi?

☐ Evet ☐ Hayır

13. Eskişehir’de, Antrepo yeterli mi?

☐ Evet ☐ Hayır

14. Faaliyetlerinizde lojistik alanında üniversite düzeyinde eğitim almış personeli istihdam etmek ister misiniz?

☐ Evet ☐ Hayır

15. Anadolu Üniversitesinde “Lojistik Programının” olduğunu biliyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

16. O.S.B.’de yer alan lojistik merkezi kullanıyor veya hizmet alıyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır

17. Şirketiniz başka bir serbest bölgede faaliyet gösteriyor mu?

☐ Evet ☐ Hayır

18. Eskişehir’de serbest bölge açılırsa faaliyet gösterir misiniz?

☐ Evet ☐ Hayır

19. Lojistik Merkez’in online açık eksiltme programını kullanıyor musunuz?

☐ Evet ☐ Hayır (Lütfen nedenini belirtiniz.)

O.S.B.'DE YER ALAN, LOJİSTİK ÜS/MERKEZ'E İLİŞKİN GÖRÜŞLER

1. Lojistik merkez, ürün, malzeme vb materyallerimizi belirli bir noktada toplayarak, taşımaya ilişkin faaliyetlerimizi tam olarak karşılamaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

2. Lojistik merkez, depolama, stoklama, ambalajlama gibi faaliyetlerin bir arada sunarak, ticari faaliyetlerimize yeterince hız kazandırmaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

3. Lojistik merkezde, güvenlik tam olarak sağlanmaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

4. Lojistik merkez, işletmenin lojistik işlemlerini tek elden yöneterek iş yükünü yeterli düzeyde azaltmaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

5. Lojistik merkez, lojistik destek ile ilgili planlamayı tek elden gerçekleştirerek, işletmenin yönetim etkinliğini yeterli düzeyde artırmaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

6. Lojistik merkez, maliyetlerimizde (taşıma/depolama/vb) önemli tasarruflar sağlayarak, firma karlılığında artış yaratmaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

7. Lojistik merkez, sağladığı maliyet avantajları ile pazar payımızı artırmaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

8. Lojistik merkez, lojistik desteği sağlayarak işgücü için kaliteli çalışma ortamının yaratmakta ve, çalışanların performansını artırmaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

9. Lojistik merkez, işletmemize, belli konularda verilen eğitimlerde, konferanslarda ve toplantılarda önemli rol oynamaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

10. Lojistik merkezde, yeterli düzeyde, toplantı, konferans ve eğitim alanları bulunmaktadır.

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum

11. Lojistik merkez, banka/sigorta işlemlerimizin kontrollü ve hızlı bir şekilde yapılması için yeterli düzeyde hizmet sağlamaktadır

☐ Kesinlikle katılıyorum ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum ☐ Kesinlikle katılmıyorum
