



Türkiye'nin En Büyük 1000 Firması Sıralamasındaki Kayseri Firmalarının Yapısal Göstergeleri ve Lojistik Maliyetlerinin Değerlendirmesi

Structural Indicators and Logistics Costs Evaluation of Kayseri Firms, Ranked in Turkey in Top 1000 Industrial Enterprises

Senay OĞUZTİMUR

ÖZ

Bu çalışmada Yıldız Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Proje Koordinatörlüğü tarafından desteklenen "Kayseri'deki Büyük Ölçekli İmalat Sanayisinin Geliştirilmesinde Bir Araç Olarak Ulaştırma ve Lojistik Sektörlerinin Değerlendirilmesi" projesinin bulgularının bir kısmı sunulmuştur. Bu makale; en güncel ISO kayıtları olan Kayseri'de üretim yapan ve 2014 yılı sıralamasında ilk 1000 büyük firma sıralamasına giren firmaların tümünü kapsamaktadır. Araştırma; Kayseri'de üretim yapan imalat sanayisi firmalarının temel yapısal özelliklerini ortaya koymayı ve bu firmaların lojistik maliyetlerini azaltmalarında etkili olabilecek tedbirlerin ortaya konmayı amaçlamaktadır. Bu firmalarla derinlemesine sözlü mülakatlar ve anket çalışması yapılmıştır. Toplanan veriler, kalitatif araştırma yöntemleriyle değerlendirilmiştir. Araştırmanın bulgularına göre; firmaların; rekabet güçlerini olumsuz etkileyen lojistik maliyetler içinde en önemli pay; ulaştırma sektöründeki maliyetlerdir. Bu bağlamda tespit edilen en önemli sorun; Kayseri'deki firmaların ürün deseni, pazar alanlarının konumu gibi unsurların, ulaşım türünün seçiminde belirleyici olamaması ve her koşulda karayolu odaklı ulaştırma hizmeti alınmasıdır. Karayolu, Kayseri'de iç pazar için mutlak hakim ulaşım türüdür. Bir diğer sonuç; iki firma dışında tüm firmaların lojistik hizmet alımı yapmasıdır. Lojistik hizmetin niteliği kabul edilebilir düzeyde ancak maliyetleri yüksek bulunmaktadır. Son olarak; çalışmada lojistik maliyetlerin yüksek olmasının sanayinin, uzak pazarlara açılmaktan alıkoyacak kadar olumsuz etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar sözcükler: Demiryolu taşımacılığı; imalat sanayi; karayolu taşımacılığı, Kayseri; lojistik maliyetler.

ABSTRACT

This article presents partial findings of a research project titled "Enhancing the Logistics Sector as a Means to Improve the Competitiveness of Large-Scale Manufacturing Industry in Kayseri" that was supported by the Yıldız Technical University Scientific Research Project Coordination Department. This research was based on large industrial firms in Kayseri that were ranked among the top 1000 industrial enterprises in 2014 on the list published by the Istanbul Chamber of Industry. The goal of the study was to present the basic structural characteristics of large-scale manufacturing in Kayseri and examine factors that increase the logistics costs of those manufacturing industry firms. An in-person survey and in-depth oral interviews were used to gather data regarding basic structural indicators, logistics performance, and logistics-related problems encountered by the companies. The results were then evaluated with qualitative research methods. According to the first group of findings, distribution of firm size and type does not reveal any sub-sector concentration. It is evident from the responses that being close to the railway used to be quite important, but today highways dominate a firm's selection of location. The second set of findings indicates that all but two firms choose to work with logistics providers. It should be noted, however, that in Kayseri "providing logistics" means providing transport only. The third group of findings reveals that high transportation and logistics costs in Turkey adversely affect input and manufacturing costs, preventing entrepreneurs from reaching distant markets. This is such an important problem that it was pointed to as one of the most prominent issues to be resolved in order to enable access to new foreign markets.

Keywords: Railway transportation; manufacturing industry; highway transportation, Kayseri; logistics costs.

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul

Başvuru tarihi: 04 Mayıs 2016 - Kabul tarihi: 15 Haziran 2016

İletişim: Senay OĞUZTİMUR. e-posta: oguztimurs@yahoo.com

© 2016 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2016 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Giriş

Türkiye son yıllarda sanayi sektörünün ekonomideki payını artıran büyüme stratejisini benimsemiştir. 1980'lerden beri sanayi sektörü; Türkiye ekonomisinin itici gücü durumundadır. Bu yıllar aynı zamanda tüm dünyada küreselleşme olgusunun kendini daha fazla gösterdiği, sanayinin yapısal ve mekansal olarak yeniden şekillendiği yıllar olmuştur.

Uygur (1999, 171) bir ekonominin büyümesinde temel olarak üç faktörden söz etmektedir: (1) Emek ve sermayenin artışı, (2) Emek ve sermayenin üretim verimliliğinin artışı, (3) Aynı miktar girdi kullanarak, katma değer artışı. Katma değer artışı; üretim faktörlerini daha etkin kullanarak ve üretkenliği yüksek sektörlerle yönelterek mümkündür. Ülkelerin büyüme serüvenleri incelendiğinde, büyük ölçüde teknolojik ilerleme ve buna bağlı olarak verimlilik artışı dikkati çekmektedir.¹ Bu nedenle; sanayiciler, yatırımcılar ve kamu bürokrasisi, üretim maliyetlerini kısarak verimlilik artışı sağlamak için çaba harcamaktadır.

Sanayici açısından incelendiğinde; imalat sanayisi firmaları pazardaki rekabet stratejilerini üç farklı biçimde ortaya koymaktadır: (1) ürünlerini farklılaştırarak, (2) maliyetleri düşürerek, (3) beklentilere cevap vererek.² Türkiye sanayisi, genellikle düşük katma değerli ve emek yoğun sektörlerle dayandığından düşük maliyetlerle pazarda tutunma stratejisi izlenmektedir. Bu durumda, emek ve sermaye verimliliğinin ve katma değer artışı ikinci plana düşebilmektedir. Nitekim çeşitli üst ölçekli ve stratejik planlarda Türkiye'nin izlediği bu stratejinin uzun vadeli rekabet için sürdürülebilir olmadığı vurgulanmaktadır.³ Bu durumda, Türkiye'nin sanayisi için, genellikle maliyetleri düşürerek üretim yapmak genellikle öncelikli durumdadır.

Üretimin maliyetleri içinde lojistik maliyetler önemli yer tutmaktadır. Lojistik maliyetler, firmaların enerji, girdi ve pazarlama maliyetlerine doğrudan; işgücü, teknoloji geliştirme vb maliyetlerine de dolaylı olarak yansımaktadır. Bu bağlamda; lojistik maliyetlerini azaltan firmaların, daha avantajlı olacağı açıktır.⁴ Öte yandan, yetersiz lojistik hizmetler, üretim ve işletme maliyetlerini artırmakta ve küresel bütünleşme potansiyelini azaltmaktadır. Üretimin yatayda ve düşeyde parçalı bir biçimde yer kürenin uzak coğrafyalarına yayılması nedeniyle, ürünlerin tedariği/taşınması daha önce olmadığı kadar önem kazanmıştır. Üretimin emeğin maliyetinin düşük olduğu coğrafyaya yönelmesi, buna karşılık tüketimin alım gücü yüksek coğrafyalarda daha fazla talep görmesi nedeniyle sanayiciler, lojistik sektörünü giderek daha fazla önemsemektedir. Hatta günümüz pazar koşullarında, firmalar arası rekabetin yerini "tedarik zincirleri" arasındaki rekabetin aldığı tartışılmaktadır.⁵

Lojistik sektörünün en önemli parçası ulaştırma. Ulaştırma, çeşitli hizmet biçimleri arasında uyum sağlamak ve bunu toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği düzeyde ve etkinlikte gerçekleştirmek durumundadır.⁶ Bu durumda lojistik maliyetler içinde en önemli pay da doğal olarak ulaştırmadan kaynaklanmaktadır. Ulaştırma sistemleri ve ağları, dünya ticaretine konu olan malların taşınmasına hizmet etmekte ve ulaştırma maliyetleri, ticaretin yönünü ve büyüklüğünü belirlemede ağırlığı olan etkenlerin başında gelmektedir.⁷ Düşük maliyetli malzeme ve işçilikten yararlanmak da yine ulaşım ağlarının elverdiği ölçüde mümkün olabilmektedir.⁸ Ulaştırma maliyetleri, birbirine rakip üreticiler için maliyetin belirleyicilerinden birisidir. Düşük maliyetle girdi sağlamak ürünlerin rekabetçi fiyatlarla piyasaya sunumunu ve dış ticaretin artmasını sağlamaktadır.⁹

Tüm kaynakları ekonomik kullanmaya temellenen rekabet ortamında başarılı olabilmek için firmaların lojistik maliyetlerini düşürmeleri yaşamsal önem taşımaktadır. Lojistik maliyetlerin açılımını inceleyen Tseng vd (2005, 1657), firmaların lojistik maliyetlerinin 1/3'ü ile 2/3'ü civarında bir kısmının ulaştırmaya ait olduğunu ifade etmektedir. Tseng vd (2005, 1659), ABD'de bulunan Ulusal Fiziksel Dağıtım Yönetimi Konseyi'ne göre lojistik maliyetlerin %44'ü, Avustralya Ulaştırma ve Bölgesel Ekonomi Bürosu'na göre ise lojistik maliyetlerin yaklaşık %29'u ulaştırma maliyetleri olduğunu ileri sürmektedir. Bunu %17 ile depolama, %15 ile stok maliyeti, %12 paketleme önde gelen maliyet kalemleridir. Türkiye için yapılan araştırmalar da; ülke genelindeki lojistik maliyetlerin yaklaşık %20'sinin ulaştırma maliyetlerinden kaynaklandığını ileri sürülmektedir.¹⁰

Lojistik sektörü, sanayinin rekabet gücünü artırdığı gibi bölgesel ekonomik gelişme için de önemsenen bir konudur. Lojistik sektörü, bölgesel ve kentsel gelişme açısından (1) gelişmişliğin nedeni olarak, (2) gelişmişlik göstergesi olarak, (3) uzun vadede gelişme potansiyelinin belirlenmesinde bir araç olarak kabul edilmektedir.¹¹ Lojistik hizmetlerin bölgesel ekonomik gelişmenin önemli bir altyapısı ve vazgeçilmez unsuru olarak kabul edilmektedir.

Bu çalışma; lojistik sektörünün maliyetleri ve rekabet gücünü nasıl etkilediğini Anadolu'dan bir kent örneği üzerinden değerlendirmeyi hedeflemektedir. Bu amaçla; Türkiye sanayisinin önemli kentlerinden birisi olan Kayseri ele alınmış, imalat sanayisinin profili, temel yapısal göstergeleri ve lojistik maliyetleri araştırılmıştır. Sonucunda da, kentteki sanayicilerin, yatırımcıların, akademisyenlerin, kent ekonomisi ve kentin rekabet gücü çerçevesinde çalışan araştırmacıların da yararlanacağı verilerin sunulması hedeflenmiştir. Bu araştırma, Yıldız Teknik Üniversitesi Bilimsel

¹ Altıok ve Tuncer, 2012, 2.

kanlığı 2010,9.

² Heizer ve Render, 2013, 35-36.

⁴ Daugherty vd 1996, 25.

³ TEPAV, 2007, 27, İSO, 2010, 21, Oran, 2014, 3, Sanayi ve Ticaret Ba-

⁵ Bowersox vd 1996, Croom vd 2000, Wisner 2003, Li vd 2006.

⁶ Kepenek ve Yentürk, 2000, 393.

¹⁰ Tanyaş vd, 2011.

⁷ Candemir, 2002, 13.

¹¹ Zorlu, 2008, 39, Hesse 2004, 1037,

⁸ Uray ve Ülengin, 1999, 30.

Hesse vd 2004, 173.

⁹ Nalçakan, 2008, 34.

Araştırma Proje Koordinatörlüğü tarafından desteklenen “Kayseri’deki Büyük Ölçekli İmalat Sanayisinin Geliştirilmesinde Bir Araç Olarak Ulaştırma ve Lojistik Sektörlerinin Değerlendirilmesi” adlı Bilimsel Araştırma Projesinin bulguları sunulmaktadır. Bu makaleye konu olan araştırma; en güncel İSO kayıtları olan 2014 yılı göstergelerinde ilk 1000 büyük firma sıralamasına giren ve Kayseri’de üretim yapan firmaların tümünü kapsamıştır. Kayseri’de en büyük 1000 firma sıralamasına giren firmaların profillerini ortaya koymak ve en önemli maliyet unsurları arasında olan lojistik maliyetlerden kaynaklanan problemleri teşhis etmek; hem Anadolu’da Kayseri gibi önemli sanayi kentlerinin de sorunlarına rehberlik edecek hem de Türkiye geneli için söz söyleme imkânı verecektir. Bu firmalarla derinlemesine sözlü mülakatlar ve anketler yapılarak Kayseri’de üretim yapan büyük imalat sanayisi firmalarının temel yapısal özelliklerini ortaya koymak ve bu firmaların lojistik maliyetlerini artıran unsurları saptamak hedeflenmiştir.

Araştırmanın Kurgusu

Araştırmanın Amacı

Sanayiye ve dış ticarete dayalı bir kalkınma modelinin uygulanmaya başlandığı 1980’li yıllardan beri, Türkiye’de ekonomik faaliyetlerin ve sanayinin mekansal dağılımında değişimler gerçekleşmektedir. Bu çerçevede ülkemizde izlenen sanayi ve ekonomi politikalarında yaşanan değişimlerin sonucu olarak “yerel sanayi odaklarının” oluşması ya da var olanların gelişmesi süreci yaşanmaktadır. Önemli ölçüde kendi iç dinamikleri ile gelişme gösteren illerden birisi de Kayseri’dir.

Girişimcilerinin gücü, dışa açılmaya yönelik yapısı, ülke ekonomisine yaptığı katkı ve yüksek sanayi performansı nedeniyle Kayseri, Anadolu’daki sanayi odaklarını başarıyla temsil etmektedir. Bu çerçevede büyük ölçekli sanayisi, Kayseri sanayisinin içinde sayıca küçük ancak ürettiği değer bakımından etkili ve büyüktür. Kentteki büyük ölçekli sanayinin ekonomik kapasitelerinin büyümesi, kentte irili ufaklı çok sayıda yan sanayiye doğrudan etkilemekte ve kent ekonomisi için önem taşımaktadır. Bu bağlamda Kayseri’deki büyük ölçekli imalat sanayisinin profilini ve temel yapısal özelliklerini ortaya koymak sadece, Kayseri’deki büyük firmaların değil aynı zamanda onlarla iç ve dış tedarikçi ilişkisi içinde olan irili ufaklı çok sayıda yan sanayi firması için de önem taşımaktadır. Üstelik Kayseri’deki büyük ölçekli sanayinin yapısal özelliklerinin ortaya konmasıyla; kentteki sanayicilerin, mevcut ve potansiyel yatırımcıların, akademisyenlerin, kent ekonomisi ve kentin rekabet gücü çerçevesinde çalışan araştırmacıların da yararlanacağı verilerin sunulması hedeflenmektedir. Bu amaca ulaşmak için; İSO en büyük 1000 imalat sanayisi firmalarından; Kayseri’de üretim yapan firmaların tümü değerlendirilmiş, ana kütlenin tamamı araştırmanın evreni olarak kabul edilmiştir.

Çalışmanın ikinci ayağını ise; bu firmaların lojistik sektörü bağlamında davranışları incelenmiştir. En büyük 1000 imalat sanayi firması sıralamasına giren Kayseri’deki firmaların sektörel çeşitliliği sayesinde, sektörel farklılıklara göre lojistik yapıları değerlendirilmiştir. Bu bakımdan sektörel bazda lojistik eğilimleri ve beklentileri ortaya koymak mümkün olabilmektedir. Analiz çalışmaları yapılırken; lojistiğin ana işlev alanlarının tümü ele alınmıştır. Bu işlev alanları (1) Ulaştırma, (2) taşıyıcı araç yönetimi ve rotasının planlaması, (3) depolama, (4) ambalajlama ve paketleme, (5) paketleme tasarımı ve etiketleme, (6) stok yönetimi, (7) sipariş takip ve kayıt tutma, (8) geri dönüşüm olarak belirlenmiştir.¹² Bu sıralanan işlev alanlarından, literatürde en çok vurgulanan ve pratikte firmaların en çok baş etmeye uğraştıkları alan ulaştırmadır. Bu nedenle; Kayseri’deki firmaların ulaştırma maliyetlerini ve bu alandaki sorunları tespit etmek; Kayseri’deki firmaların rekabet gücünü etkileyen sorunları teşhis etmek anlamına gelmektedir.

Araştırmanın bir diğer amacı da; Türkiye için önemli sanayi kentlerinden birisi olan Kayseri’nin büyük ölçekli sanayi kuruluşlarının lojistik davranışlarını/eğilimlerini ele alan akademik çalışma olmaması nedeniyle literatürdeki böylece bir eksikliğin giderilmesidir.

Araştırmanın Kapsam ve Kısıtları

Araştırma; Kayseri ekonomisi üzerindeki gücü ve etkisi dikkate alınarak İSO en büyük 1000 listesinde yer alan sanayi kuruluşlarıyla sınırlandırılmıştır. 1968’den beri, İSO her yıl; bir önceki yılın satış gelirlerini dikkate alarak imalat sanayisi firmalarını sıralamakta ve firmaların izni doğrultusunda; birinci 500 ve ikinci 500 büyük firma olarak kamuoyuyla paylaşmaktadır. İSO’nun en güncel verilerine göre; ilk 500’de 12; ikinci 500’de 15 olmak üzere toplam 27 firma Kayseri’de üretim yapmaktadır (Bkz Tablo 1). 27 firmadan bir adedi görüşme ve bilgi alma talebimizi reddetmiştir. Listeye giren firmalardan birinin de ismi açıklanmamıştır. Geriye kalan 25 firmanın tamamının ilgili yöneticileriyle yüz yüze görüşme sağlanmış; soru formları ya hemen doldurulmuş ya da daha sonra doldurulup iletilmesi sağlanmıştır. Alan çalışması, genel müdür, bölüm yöneticisi, bölüm sorumlusu düzeyindeki yöneticilerle birebir sözlü görüşmelerle gerçekleştirilmiştir.

Araştırmanın Yöntemi

Çalışmanın amacı doğrultusunda, araştırma kalitatif bir formda tasarlanmıştır. Alan çalışmasına konu olan firmaların kendine özgü yapısal özelliklerinin ve sektörel farklılıklarının da araştırmaya zenginlik katmasını sağlayabilmek için; araştırmanın “tam sayım” ile gerçekleştirilmiştir. Alan çalışmasında anket formlarında alınan yanıtlara ek olarak yetkililerle derinlemesine sözlü görüşmeler de yapılmıştır. Anket ve derinlemesine sözlü görüşmeden oluşan iki veri

¹² Odette 2007, 8, Ballau 2004, 3, Tseng 2005, 1658.

Tablo 1. Kayseri'de İSO en büyük 1000 sanayi kuruluşu sıralamasına giren firma listesi

Sıra No	1000 Sıra No		Firmalar
	2013	2012	
1	65	65	HES Hacılar Elektrik San. ve Tic. A.Ş.
2	98	84	Boytaş Mobilya San. ve Tic. A.Ş.
3	101	135	Kayseri Şeker Fabrikası A.Ş.
4	140	141	Merkez Çelik San. ve Tic. A.Ş.
5	176	182	Has Çelik ve Halat San. Tic. A.Ş.
6	190	185	Orta Anadolu Tic. ve San. İŞl. T.A.Ş.
7	214	247	Boyteks Tekstil San. ve Tic. A.Ş.
8	288	273	Boyçelik Metal San. ve Tic. A.Ş.
9	305	280	İstikbal Mobilya San. ve Tic. A.Ş.
10	373	370	Kumtel Day. Tük. Mal. Plas. San. Tic. A.Ş.
11	441	459	ERBOSAN Erciyas Boru San. ve Tic. A.Ş.
12	476	468	Form Sünger ve Yatak San. Tic. A.Ş.
13	519	37	YATAŞ Yatak ve Yorgan San. Tic. A.Ş.
14	607		-
15	621	149	Femaş Metal San. ve Tic. A.Ş.
16	638	41	Kilim Mobilya Kanepeler San. ve Tic. A.Ş.
17	655	51	Coreal Alüminyum Kablo San. Tic. A.Ş.
18	728	257	Mondi Yatak Yorgan San. ve Tic. A.Ş.
19	773	264	Metal Matris San. ve Tic. A.Ş.
20	795	459	Şahin-Melek Et-Et Mam. Gıda San. Tic. A.Ş.
21	844	48	Özkoyuncu Maden. Metal. İnş. San. ve Tic. A.Ş.
22	846	413	Gülsan Gıda San. Tic. A.Ş.
23	853	435	Çinkom Çinko Kurş. Met ve Maden Sn. Tic. A.Ş.
24	866	184	Karsu Tekstil San. ve Tic. A.Ş.
25	908	480	Gürkan Ofis Mobilyaları San. ve Tic. Ltd. Şti.
26	912	424	Başyazıcıoğlu Tekstil San. ve Tic. A.Ş.
27	975	471	Beşler Tekstil San. ve Tic. A.Ş.

toplama tekniğinin bir arada kullanılma nedeni bir tekniğin kendine özgü zayıflıklarının, diğer tekniğin sağlayabileceği üstünlüklerle dengelenmesidir. Bu şekilde, birincil veri kaynaklarına ulaşarak çalışmanın amacına uygun bir alan çalışması yapılması sağlanmıştır.

Anket formu iki ana kısımdan oluşmuştur: ilk kısım sorular sanayi firmasının profilini, ikinci kısım sorular ise firmaların lojistik faaliyetlerini tespit etmeye yönelik hazırlanmıştır. Anket sorularının çoğu; yarı yapılandırılmış olarak planlanmış, ancak açık uçlu sorular da eklenmiştir. Ölçeklendirilmiş sorularda Likert ölçeği kullanılmıştır. Sanayi kuruluşlarının temel göstergelerine ilişkin verilerin değerlendirilmesinde betimleyici istatistik yöntemlerinden yararlanılmıştır. Yüzde, frekans dağılımı, ortalama, mod, medyan gibi tanımlayıcı istatistiksel değerlendirmelerle yorumlanmıştır.

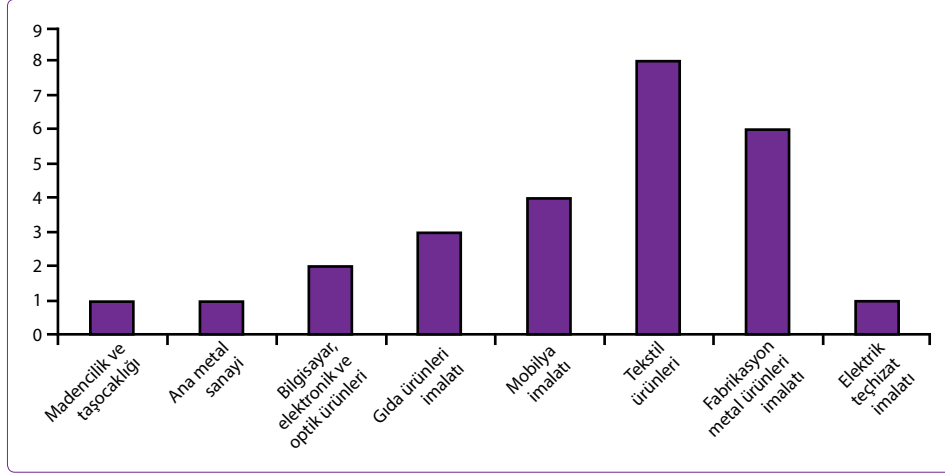
Alan Çalışmasının Bulguları ve Değerlendirmesi

Firmaların Temel Yapısal Göstergelerine İlişkin Bulgular

Firmaların sanayinin alt kollarına göre dağılımı incelen-

diğinde; 8 firma tekstil ürünleri imalatı, 6 firma ise fabrikasyon metal ürünleri imalatı yapmaktadır. Bunun dışında, mobilya, gıda ürünleri ve bilgisayar, elektronik ve optik ürünleri imal eden firmalar bulunmaktadır. Madencilik ve taşocakları, ana metal sanayi ve elektrikli teçhizat imalatı alt sektörlerinde ise birer firma vardır. Tekstil ürünleri imalatı yapan firmalar; ürün çeşitliliği bakımından daha çok mobilya sanayisini destekleyen ürünleri üretmektedir. Bu sektör ile mobilya sanayisi bir arada değerlendirildiğinde; bu alanda bir kümelenmenin söz konusu olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 1).

Dünya Bankası, imalat sanayisi alt sektörlerini kullandıkları teknolojiye göre sınıflandırmaktadır (World Bank, 2014). Literatürde yaygın kabul göre bu ayrıma göre; elektrikli teçhizat ürünlerin imalatını yapan 2 firma dışında kalan 23 adet firmanın düşük teknoloji mallar üreten sanayi sektörleri olduğu görülmektedir. Düşük teknoloji mallar; genellikle katma değeri düşük ürünlerdir. Esas itibarıyla, 2014 yılı İSO 1000 büyük sanayi firmasından sadece %2,6'sının ileri düzeyde teknoloji ürettiği dikkate alınır



Şekil 1. Türkiye'nin en büyük 1000 sanayi firması içindeki Kayseri firmalarının sanayi alt sektörlerine göre dağılımı (2013).

(İSO, 2015), Kayseri'nin %12 dolaylarında yüksek teknoloji sanayi ürünü üretiminde, Türkiye ortalamasının hayli üstünde olduğu anlaşılmaktadır. Bunun dışında kalan ve oranı %90'ı bulan sanayinin düşük teknoloji mallar ürettiği anlaşılmaktadır. Maliyetleri düşürmek özellikle bu tür firmalar için çok önemlidir.

Kuruluş yıllarına göre firmalar değerlendirildiğinde, ortalama yaşının 27 civarında olduğu görülmüştür. En genç firma 11, en yaşlı firma ise 67 yaşındadır. Firmalar kuruluş yıllarına göre belirli bir dönemde yoğunlaşma göstermemektedir. Ancak yaş serisinin modunun 41 yaş olduğu, medyan yaşın ise 26 olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Yaş analizinde dikkati çeken; en üst değer olan 67 yaşındaki firmanın ortalamayı yükseltmesidir. Nitekim 3. kartil değerlerinin 41-67 yaş aralığında olması; yaş eğrisinin küçük yaş aralıklarında yoğunlaştığını göstermektedir.

Çalışan sayısına göre dağılımda; 5 firma dışında; firmaların çalışan sayılarının 250 ve üstü istihdam sağladığı görülmektedir. En çok çalışan sayısı; 3540 kişidir. Medyan çalışan sayısı 450 olmasına rağmen 3. ve 4. kartil değer aralıkları yüksektir ve ortalama çalışan sayısı yaklaşık 800'dür. Çalışan sayısı ile sanayinin kuruluş yılı ve sanayinin alt sektörü arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Yine de genel bir eğilim olarak; firmaların kuruluş yılları ne kadar eskiye dayanırsa istihdamın artış eğiliminde olduğu söylenebilir. Çalışan sayısı ile sanayinin alt sektörleri arasındaki ilişkinin de güçlü bir bağlantıya işaret etmediği görülmüştür. Yani aynı iş kolunda olduğu halde çalışan sayıları çok farklılaşan alt sektörler vardır. Yine de yüksek istihdam sağlayan firmalar, ağırlıklı olarak nitelikli işgücüne göre az gereksinim duyan mobilya imalatı sektöründedir. Holding yapılanmaları incelendiğinde; en çok iştirakin ve istihdamın yaklaşık 9000 çalışan ve en büyük 1000 firma içine giren 8 adet firma ile Boydak Holding bünyesinde gerçekleştiği görülür. Has Çelik grubu da 3 firma ile aynı sıralamada yer almaktadır.

Sıralamaya giren 22 firma sadece Kayseri'de üretim yaparken, 4 firma ise Kayseri dışında da üretim yapmaktadır. Firmaların; Nevşehir'de gıda; Ankara'da mobilya, Sakarya'da çelik, Bursa'da tekstil sektöründe ek üretim tesisleri bulunmaktadır. Kayseri dışında yapılan üretim faaliyeti çok kısıtlı sayıda olduğu için; yatırımın yer seçimi ve sektörel yapısı itibarıyla sektörel bir kümelenmeden söz edilmesi mümkün değildir.

Ürünleri perakende tüketim konuları olan firmaların satış ve dağıtım birimleri, ulusal ve (pazar alanlarına göre) küresel çapta yapılandırılmıştır. Metal ürünler ve tekstil sektörü ürünlerinin satış ve dağıtım ağının Marmara Bölgesi civarında kümelendiği, mobilya ve gıda sektörlerinde ise, belli bir odaklanmadan çok bölgesel satış/bayi ağlarıyla tüm ülkeye yayıldığı tespit edilmiştir. Ancak ambalajlama/paketleme gibi üretimin dikey parçaları, üretim tesisleri bünyesinde gerçekleşmektedir.

Firmalardan 5 tanesi Kayseri Organize Sanayi Bölgesi (KOSB) dışında, Kayseri'nin yerleşik alanının uzak çeperlerinde konumlanmıştır. Sadece bir fabrika; şu anda konut alanları ile çevrelenmiş bir konumdur. Bu firmalar, şu anda üretime ilk başladıkları yerde devam etmektedir. İki firma Serbest Bölge'de üretim yapmakta, diğer 18 firma KOSB içinde üretim yapmaktadır. Bu makaleye konu olan firmalar için; üretim tesislerinin konumları, yapısal farklılıklara işaret eden belirleyicilerden birisidir. KOSB dışında konumlanan firmaların kuruluş yılları bugünden yaklaşık 50 yıl geriye gitmektedir. Bu firmalar; Türkiye'nin planlı dönemle birlikte sanayileşme hamlesinin yapıldığı yıllarda kurulmuştur. Kayseri OSB 1976 yılında hizmete girdiğinde ise, bu firmaların yaklaşık 10 yıldır üretim yapmakta idi. Kayseri OSB dışında üretim yapan firmaların, çeşitli yatırımları olmasına rağmen; ana firma dışında en büyük 1000 firma sıralamasına girebilen başka iştirakleri bulunmamaktadır. Kayseri OSB dışında konumlanmış firmaların, üretim tesisi-

nin yer seçiminde en önemsedikleri kriterinin, “demiryolu hattına yakın olmak” olarak ifade edilmesi çok anlamlıdır. Bu yanıt, firma kurulduğunda demiryolunun bugüne kıyasla daha aktif kullanıldığına işaret etmektedir ki taşımacılık istatistikleri de bu ifadeyi doğrulamaktadır. Öte yandan; OSB’de yer alan 18 firmadan 15’inin yer seçimi kriterleri arasında; “karayoluna yakın olma isteği”; demiryoluna yakın olma isteğinden daha fazla dile getirilmiştir. Özetle, bu cevaplar yıllar içinde firmaların tercihlerinin karayolu lehine değişmiş olduğunun mekânsal kanıtlarıdır.

Bilindiği üzere; Serbest Bölgeler dış ticaret yapan firmalar için rekabet avantajı sağlayan düzenlemelerle donatılmıştır ve bu sayede dış ticaretin artırılması hedeflenmektedir. Oysa araştırmaya konu olan firmalardan Serbest Bölge’de yer alan firmanın, dış ticaret oranı %26-35’dir. Bu durum; firmanın serbest bölgede yer almasına rağmen, kısıtlı dış ticaret kapasitesine işaret etmektedir. Firmaların geneline bakıldığında da dış pazarlara yönelim konusunda %20-30 aralığında kapasiteye sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu veriye bir de katma değerinin düşük, teknoloji düzeyinin sınırlı olduğu eklendiğinde; Kayseri kentindeki büyük ölçekli firmaların; iç pazarda ve genellikle orta gelir düzeyine yönelen bir pazarda konumlandığını sonucuna ulaşılmaktadır.

Firmaların Lojistik Performanslarına İlişkin Bulguları **Lojistik Dış Kaynak Kullanımı**

Araştırmaya konu olan firmalardan ikisi dışında tümünün lojistik dış kaynak kullandıkları görülmüştür. Lojistik hizmetleri için dış kaynak kullanmayan iki firma, madencilik alanında üretim yapmaktadır ve üretimlerine konu olan yükün özellikleri itibarıyla diğerlerinden ayrılmaktadır. Bunların dışındaki firmaların tamamı, lojistik dış kaynak kullanımını tercih etmekte “maliyet” eksenli gerekçeleri ileri sürmektedir. Firmaların lojistik dış kaynak kullanma nedenleri; üretim ve işletme maliyetlerini düşürmesi, ana üretim faaliyetinin dışında bir faaliyet alanı olması çerçevesinde ifade edilmiştir. En sık tekrarlanan yanıtlar: “bizim işimiz değil”, “profesyonel hizmet almak istiyoruz”, “kendi işimize yoğunlaşmak istiyoruz”, “nakliye ağıımız yok”, “kendi kaynaklarımız kısıtlı” biçimindedir. Bu gerekçeler, firmaların %33’ü tarafından dile getirilmiştir. Verimlilik sağlama, emniyetli olması, kolaylık sunması gibi yanıtlar da lojistik hizmet alım gerekçeleri olarak ifade edilmiştir.

Lojistikte dış kaynak kullanımı, lojistiğin ana faaliyet konularının üçüncü şahıslara devredilmesi biçiminde gerçekleşmektedir. Firmaların %90’ı yurtiçi taşımacılıkta, %100’ü de yurtdışı taşımacılıkta lojistik dış kaynak kullanmaktadır. Nakliye; Türkiye genelinde de, lojistik dış kaynak kullanımında en çok tercih edilen alandır. Bu araştırmanın en önemli bulgularından birisi; firmaların taşımacılık/nakliye dışındaki faaliyet alanlarında, dış kaynak kullanımını tercih etme eğiliminin olmamasıdır. Örneğin firmaların ancak yarısı, taşıyıcı

araçların yönetimi hizmetini dış kaynak olarak gerçekleştiren, depolama, ambalajlama, paket tasarımı, etiketleme gibi hizmetleri ancak birer-ikişer firma tercih etmektedir. Hiçbir firma, stok yönetimi, sipariş takibi ve geri dönüşüm konularında lojistik dış kaynak hizmeti almamaktadır.

Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi

Firmaların; ürünlerinin müşterilere tam zamanında ve hasarsız bir biçimde ulaşmasının sağlanması lojistik hizmetlerin niteliğine yönelik fikir vermektedir. Alan çalışmasında, firmaların neredeyse tamamı; ürünlerinin %90 ila %100 aralığında müşteriye tam zamanında ulaştığını ifade etmiştir. Benzer şekilde, firmaların %89’u ürünlerinin %90-100 aralığında hasarsız bir biçimde taşındığını ve firmaların tamamı ürünlerinin müşterilerine uygun ambalajla taşındığını ileri sürmüştür. Kayseri’deki firmaların, lojistik hizmetlerin niteliği ile ilgili sorunlarının olmadığı anlaşılmaktadır. O halde sorun; hizmetin niteliğine ve kalitesine yönelik değil, kendilerinin de ifade ettiği gibi alınan hizmetlerin maliyetine yöneliktir.

Firmaların Dış Ticaret Kapasiteleri

Firma yetkililerinin beyanlarına göre, son bir yıl içinde gerçekleşen ihracat ve ithalat verileri incelendiğinde; ihracatta üç bölge öne çıkmaktadır: AB ülkeleri, Ortadoğu ve Kuzey Afrika. Bunun dışında ülke olarak da Rusya, Çin ve ABD Kayseri için önemli pazarlardır. Kayseri’deki büyük ölçekli firmaların ihracat kapasitesini oluşturan en önemli ülkeler; elde edilen satış gelirin göre sırasıyla Irak, Almanya, Çin, İtalya, ABD, İsviçre ve İran’dır. İhracatta; demir ve çelikten eşya, tekstil, mobilya, elektrikli ev aletleri, maden ürünleri sırasıyla en çok gelir getiren ürün gruplarıdır. İthalatta ise; İsviçre 300 milyon \$’ın üstünde giderle lider ithalatçı ülke olarak öne çıkmaktadır. İsviçre’yi, Almanya izlemektedir. ABD, Çin, İtalya, İngiltere ithalat yapılan önemli ülkeler arasındadır. İthalatın daha çok, AB ülkeleri eksenli ve genellikle; kıymetli kimyasal hammadde ve makine ithalat zinciri ağırlıklı olduğu gözlenmektedir. İthalatta, doğrudan karayolu ya da ro-ro bağlantılı ulaşım tercih edilmektedir. Firmalar, demiryolundan çok az yararlanmakta; yurtiçinde çoğunlukla Mersin Limanı’na erişim için kullanmaktadırlar. Dış ticarete, yüklerin yaklaşık %2-5 kadarı demiryolu ile taşınmakta ve çoğunlukla Türki devletlere erişim amacıyla kullanılmaktadır. AB ülkeleriyle yapılan dış ticaret miktar olarak fazla olmasına karşın, demiryolu ağıyla erişim neredeyse hiç sağlanamamaktadır ve bu da sorun olarak karşımızda durmaktadır. Kayseri’deki firmalar için potansiyeli yüksek iki ithalatçı Rusya ve Ukrayna’dır. Bu ülkelerle yapılan ticarete de karayolunun fazlaca kullanılması; girdi maliyetlerini artırmaktadır.

Firmaların Dış Ticaret Güzergahları

Kayseri’deki sanayiciler için denizyolu bağlantısı; çoğunlukla Mersin Limanı üzerinden sağlanmaktadır. Nitekim Mersin Limanı verilerinde de Kayseri önemli bir hinterlant

kentidir. Dış ticaretteki demiryolu kullanımının neredeyse tamamı Kayseri-Mersin hattında gerçekleşmektedir. Ancak, Kayseri-Mersin demiryolu bağlantısını kullanan firmaların tamamı, bu demiryolu hattının problemlerine de işaret etmiştir. Demiryoluyla 341 km olan bu mesafe; tarifeli sefer ile 16 saat sürmektedir. Üstelik mesai saatleri dışındaki elleçleme için ekstra ödeme yapılması; arıza, bekleme ve gecikmelerin sık sık yaşanması; denizyolu bağlantısını zayıflatmakta ve gemiyi kaçırmaya kadar varan riskleri gözde almayı gerektirmektedir. Bazı sanayiciler; bu koşullarını bildikleri için programlarını buna göre yaptıklarını ifade etse de; genel olarak olumsuz şartlar; demiryolunun kullanımını olumsuz etkilemektedir. Bu durumda, 3000 km'leri bulan mesafeler için bile karayolu tercih edilmektedir ki; bu tercih hem ölçek ekonomisi hem de ulaşım maliyeti bakımından firmalara yüksek maliyet olarak yansımaktadır. Rodrigue et al (2006) da 750 km'nin üstündeki mesafeler için karayolu yerine demiryolu tercihinin daha ekonomik olacağına işaret etmiştir. Bu durumda; dış ticaret bağlantılarını daha ekonomik bir ulaşım türleriyle gerçekleştirmek gerektiği açıkça görülmektedir.

Firmaların Dış Ticaret Kapasitelerini Geliştirme Stratejileri

Kayseri örneğinde büyük ölçekli imalat sanayisi firmalarının gelişme stratejileri, daha çok dış ticaret kapasitelerini artırmak üzerine kurulmuştur. Halen ticari ilişkileri olan ülkelerde pazarı derinleştirmek, henüz girilmemiş pazarlarda ise yeni mecralara yönelmek hedeflenmektedir. Kayseri'deki firmalar için en ciddi potansiyel pazar Orta Doğu, kuzey Afrika, kısmen eski doğu bloku ülkeleri ve Türkiye Devletleri'dir. Bu ülke gruplarından başka; Rusya, Çin, ABD, az da olsa Güney Amerika ülkeleri de potansiyel pazarlar olarak ifade edilmiştir. Bu ülkelerle ticari ilişkilerin geliştirilebilmesi için sanayiciler, özellikle üç konuya vurgu yapmışlardır. Bu konulardan ikisi, kısmen bu makalenin kapsamının dışındadır: Kısmen makale konusu dışında kalan konulardan ilki; bürokrasinin azaltılması ve devletin rolünün yeniden tanımlanması bağlamında kamunun rolünün yeniden tanımlanması çerçevesindedir. İkinci konu ise; sanayinin içsel dinamikleri ile ilgilidir. Bu araştırmanın konusu bağlamında ele alınan üçüncü konu; fiziksel olarak ulaşım-erişim kolaylığının sağlanmasıdır. Potansiyel pazarlara erişimlerin kolaylaştırılması ve lojistik süreçlerin iyileştirilmesi, alan çalışmasında anketlere de derinlemesine mülakatlara da yansımıştır. Bu konudaki beklentilerin birinci ayağını; ulaşımın karayolu ağırlıklı sağlanmasından duyulan rahatsızlık ve bu doğrultuda demiryolunun daha aktif kullanılabilmesine yönelik beklentiler çerçevesindedir. OSB'nin halen demiryolu bağlantısının olmaması, firmaların üçte ikisinin tekrarladığı sorundur. Demiryollarının "eski usul" yönetim biçimi, hantal kamu bürokrasisi, hızlı ve aktif bir özel firma gibi sorunlara çözüm odaklı yaklaşmaması, mesai saatleri dışında sunulan

hizmetler için ek ücret talep edilmesi gibi demiryollarının işletmesinden kaynaklanan sorunlar bir sorun kümesini tanımlamaktadır. Önemli destinasyonlarla bağlantı sorunları, Türkiye Devletlerle teknik uyumsuzluk, trenlerin yüklem-boşaltma işleri ile seyirlerinin hızlı olmaması, diğer ulaşım türleriyle bütünleşme sorunları gibi demiryollarındaki teknik sorunlar ise ikinci bir sorun kümesini tanımlamaktadır. Denizyolu taşımacılığının da; özelleştirilen limanlardan pahalı hizmet almak, Orta Doğu'ya kısıtlı ro-ro bağlantıları, demiryolu ile bütünleşme gibi çeşitli sorunlara değinilmiştir. Kayseri'ye en yakın liman olan Mersin Limanı'nın ana liman olması durumunda teslim süresinin ve maliyetlerin azalacağı; dolayısıyla ülke ekonomisine katkıda bulunacağını ifade edilmiştir. Sonuç olarak, Kayseri'deki firmaların daha uzak pazarlara yönelmesinin önündeki en önemli engel; ulaşım maliyetleridir. Kendi beyanlarına göre; ancak daha ekonomik lojistik olanaklar olması durumunda daha da uzak pazarlara yönelebilirler.

Firmaların Lojistik Alanda Yaşadıkları Sorunlara İlişkin Bulguları

Arz ve Talebin Buluşmasının Güçlüğünden Kaynaklanan Olumsuzluklar

En fazla tercih edilen tür olan karayolu taşımacılığında karşılaşılan en önemli sorun; taşımacılık piyasasının mevsimsel dalgalanmaları ve taleplerin karşılıklı yük taşımaya elverişli olmaması ile buna bağlı olarak yüksek maliyetlerdir. Özellikle Akdeniz Bölgesindeki tarımsal ürünlerin nakledildiği mevsimlerde; sanayicilerin düzenli yüklerini taşıyacak nakliye firması bulmalarında sıkıntı yaşanmasına neden olmaktadır. Mevsimsel sıkışıklık dönemlerindeki arzın yetersizliği; nakliye maliyetlerini artırmaktadır. Maliyetleri artıran önemli bir başka konu da; araçların yükün gönderildiği lokasyondan boş dönmek zorunda olmasıdır. Bölgeler arasında sanayi ürünü/ham ya da yarı mamul madde alışverişi güçlü ve kararlı bir yapıda değildir. Tüketim gücü ve sanayi üretim potansiyeli düşük yerleşmelere gönderilen araçların çoğunlukla boş dönmesi, belli bölgelere gitmekte isteksizlik ve yüksek maliyet olarak sanayicilere yansımaktadır.

Özetle, sanayicilerin en çok üzerinde durduğu konu; lojistik maliyetlerin yüksekliği olmuştur. Sanayicilerin üçte biri ulaşım maliyetlerinin yüksekliğinden yakınmaktadır. Bu nedenle; taşınan yükün miktarına, ağırlığına ve destinasyonuna bağlı olarak doğru ulaşım türünün tercih edilmesi, girdi maliyetlerini azaltacaktır. Yurtiçinde, birim yükün taşınmasında; en ağır maliyetlerin yurtiçindeki karayolu taşımacılığından kaynaklandığı bilinmektedir. Örneğin Mersin Limanı'ndan Mısır'a nakliye maliyetinden daha fazlası; Kayseri'den Mersin Limanı'na karayolu transferinde gerçekleşmektedir. Özellikle mobilya sanayisinde lojistik maliyetlerin, toplam maliyetlerin yaklaşık %10-15'i civarında olması; kısa mesafenin görece payının önemini ortaya koymaktadır. Ulaştırma kaleminden gelen maliyetlerin

sanayiye yansımalarından birisi de; girdi maliyetlerinin yükselmesidir. Pazarda tutunmak için Kayseri'deki firmaların stratejilerinin genellikle "düşük maliyet ve ucuz ürün" stratejisi üzerine kurulu ve yapısal olarak düşük teknoloji sanayi dalları olduğu göz önüne alınır; bu maliyetlerin düşürülmesinin önemi ortaya çıkmaktadır.

Sorunun Bir Başka Boyutu: Nakliyeciler

Araştırmanın sonuçları bağlamında; yüksek lojistik maliyetlerin tespitinden hareketle; bir sonraki adımda sanayicilerin lojistik dış kaynağı olan "nakliye" firmaları da incelenmiştir. Kayseri'deki nakliye firmalarının; özellikle yurtiçi taşımacılık ayağında kurumsallaşma ve şoför temini konusunda sıkıntılar yaşadıkları tespit edilmiştir. 25 sanayi firmasından sadece ikisinin nakliye firmalarıyla sözleşmesi yaptığı dikkate alınır, her yeni nakliye işi için nakliyeciler firmalardan -fiyat avantajı oluşturmak amacıyla- teklif alınması, nakliye sektöründe de yoğun bir rekabet ortamı oluşmasına yol açmaktadır. Sözleşmeli iş modeli yerine; rekabeti diri tutan ve belirsizlik içeren çalışma modelini benimsemiş olmasının çok yönlü olumsuzlukları bulunmaktadır. Bu olumsuzluklardan birkaçı, kayıt dışına yönelim, belli destinasyonlar konusunda isteksizlik ya da profesyonel olmayan bir seçiciliktir. Hukuki yaptırım olan yazılı bir işbirliğinin yerine; her yeni iş için yeniden fiyat teklifi alınması; belki tesadüfi olarak düşük maliyetli hizmet alımını sağlayabilmekte ancak uzun vadeli iş ortaklığı çerçevesinde sınırları zorlamaktadır. Sonuç olarak, firmaların lojistik dış kaynak kullanımı nedeni olarak öne sürdükleri "kendi işine yoğunlaşmak" ilkesi bir ölçüde sarsılabilmekte ve zaman kayıplarına yol açabilmektedir. Nakliye firmaları için ise; sürekli "fiyat kırarak" işe talip olmak, nakliyecilerin de filolarını geliştirmesi, marka olabilmesi, kurumsallaşması gibi konuları arka plana atmalarına neden olmaktadır. Yük konsolidasyonu için uygun bir örgütlenme ya da kooperatifleşmenin de aktif bir biçimde hizmet veremediği tespit edilmiştir.

Kayseri'deki lojistik hizmetlerin daha iyi olabilmesi için önerilerin başında demiryolunun teknik ve işletmecilik becerilerinin geliştirilmesi olmuştur. Bu önerilerin; ulaşım-iletişim altyapısının iyileştirilmesine yönelik yatırım yapılması gerekliliği olmuştur. Sanayiciler bu yatırımlar arasında en umut veren yatırım olarak lojistik köyü görmektedir. Üçüncü en sık karşılaşılan öneri ise, yetersiz olan araç parkının artırılmasının yararı kapsamında ileri sürülmüştür. Bu önerilerin; tespit edilen sorunlar paralelinde gerçekleştiği görülmüştür.

Sonuç ve Değerlendirme

1980'li yıllardan günümüze Türkiye ekonomisindeki sanayi üretiminde, Anadolu'daki çeşitli kentlerin paylarının artmakta olduğu, sermayenin ve üretim hacminin Anadolu'ya yayılma eğilimi olduğu bilinmektedir. Bu bağlamda öne çıkan kentlerden birisi de Kayseri'dir. 1000 büyük sanayi firması içinde yer alan Kayseri'deki 27 firma

da, küresel ortamda rekabetin kurallarına uygun hareket etmekte ve daha da büyümek, pazar alanlarını ve dış ticaret paylarını artırmak için çaba harcamaktadır. Bu makale; Kayseri'de üretim yapmakta olan Türkiye'nin en büyük 1000 sanayi kuruluşu içinde yer alan 27 firmaya odaklanmıştır. Bu firmalar, Kayseri ekonomisi ve kentteki, yakın çevredeki KOBİ'ler için önemli potansiyel sunmaktadır.

Ele alınan firmaların; metal eşya, tekstil ve mobilya imalatında öne çıkan alt sektörlerde faaliyet gösterdiği, alt sektörlerin yapısı itibarıyla genellikle düşük veya orta düzeyde teknoloji kullanarak üretim yapan, orta gelir düzeyine hitap eden, emek yoğun sanayi kollarından oluşan üretim yapısı dikkati çekmektedir. İlk 1000'e giren firmaların tümüne kıyasla, oransal olarak Kayseri'deki üretim daha teknoloji yoğun bir profil verse de, düşük katma değerli ürünleri önemli ölçüde "düşük fiyat" stratejisi ile pazarda konumlandırmışlardır. Bu stratejinin doğal sonucu olarak da; her türlü girdi, hammadde ve hizmet için de, maliyeti düşürmek çok hayati önem taşımakta ve bu haliyle, ülke geneline benzer sanayi profili sergilemektedir.

Kayseri'de incelenen sanayi firmaları; iki farklı yapısal özellik ortaya koymaktadır. Sanayi gruplarından ilki; OSB'de konumlanmış, iştirakleri olan ve holding bünyesinde faaliyetler gösteren, kuruluşu nispeten yakın zamana dayanan, karayolu eksenli ulaştırma faaliyetleri yapan gruptur. Bu gruptaki firmaları; lojistik dış kaynak kullanımını nakliye ile sınırlı bir biçimde tercih etmektedir. İkinci grup ise; OSB'nin kuruluşundan önce faaliyetlerine başlamış yani görece daha eski yıllarda kurulmuş olan, bir holdinge bağlı olmayan, çok ortaklı, lojistik davranışları bakımından birbirinden ayrısan firmalardan oluşmaktadır. Firmaların kuruluş yerleri ulaşım türü tercihlerine de yansımıştır. Kuruluşu 1970'ler ve öncesi yıllar olan firmalar için demiryoluna erişim en öne çıkan kriter iken; bugün bu firmaların dahi demiryolunu çok kısıtlı oranda ve eskiden olduğundan daha kısıtlı biçimde kullandıkları görülmüştür. Bu firmalar arasında lojistik dış kaynak kullanmayan firmalar da bulunmaktadır.

Kayseri'deki sanayileşmenin Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren gelişmiş olması; firmaların yaş ortalamasının yüksek olmasını sağlamıştır. Bu durum; köklü ve güçlü bir sanayiye işaret etmekle birlikte; mevcut sorunlarına alışmış ve onlarla birlikte yaşayan firmaların sorunlarını keşfetmesini de güçleştirebilmektedir. Kayseri sanayisinin, aile işletmeleri olması, port-fordist bir üretim örgütlenmesiyle dikey üretim parçalanmasına mesafeli duruşu, yabancı sermayeye sıcak bakmaması gibi "kendine dönük" yapısı dikkat çekicidir. Öte yandan; aynı firmaların rekabet gücü yüksek, dış ticarete yönelen küresel fırsatları gözleyip değerlendirmeye çalışan "dışa açılan" firmalar da oldukları gözlenmektedir. "Kendine dönük" ve "dışa açık" olması bir çelişki değildir, Kayseri'ye özgü bir modeldir.

Araştırmaya konu olan firmalardan ana üretim konusu

madencilik olan firmalar lojistik dış kaynak kullanmayı tercih etmemektedir. Bu firmalar; gerek konumları gerekse hammaddeleri ve ürünleri bakımından demiryolunu en yoğun kullanan firmalardır. Yapılan araştırmalar; ulaştırma maliyetlerinin toplam maliyetler içinde %60'lara varan payla en yüksek olduğu sektör olarak madencilik sektörüne işaret etmektedir. Geri kalan firmalar lojistik dış kaynak kullanmakta ancak onların kullanımı da çok kısıtlı bir biçimde bu tercihi yaptığı görülür. Bu tercih nakliye ile sınırlı kalmakta ve lojistiğin diğer temel işlev alanlarında neredeyse hiç lojistik dış kaynaktan yararlanılmamaktadır. Lojistik kaynak kullanımındaki ana gerekçe; maliyetleri düşürmek ve ana üretim faaliyetlerine odaklanmak olarak saptanmıştır. Ancak yine de maliyetleri düşürmeye yetmemektedir. Öte yandan; üçüncü şahıslardan alınan lojistik hizmetlerin nakliye ile sınırlı olması; lojistiğin diğer faaliyet alanlarında iş paylaşımı yapılmaması da dikkat çekici bulgulardan biridir.

Nakliye ağırlıklı lojistik dış kaynak kullanımında; alınan hizmetin kalitesinin tatmin edici düzeyde olduğu ifade edilmiştir ki bu çok olumludur. Kayseri'de lojistik alanındaki temel sorun, hizmetin kalitesinin düşüklüğü değil; maliyetlerin yüksek oluşudur. Maliyetler konusu; çalışmanın başından sonuna her aşamasında öne çıkmaktadır. Nakliye maliyetleri, her türlü; hammadde, yarı mamul madde, işgücü, enerji maliyetlerine de yansımaktadır. Üreticiler; tüm bu maliyetlere katlanmak durumunda kalmaktadır.

Firmaları uluslararası pazarlara yönelten nedenlerden birkaçı, iç pazardaki talebin daralması, iç pazarda ömrünü tamamlamak üzere olan ürünleri yeni pazarlara açmak, dış pazarların avantajlarından yararlanmak olarak ifade edilebilir. Ancak bu aşamada da lojistik maliyetler ön plana çıkmakta; maliyetlerin yüksek oluşu, özellikle uzak dış pazarlara açılma konusunda tereddüt yaşanmasına neden olmaktadır. Çalışmaya konu olan firmalar için; dış ticarete üç bölge öne çıkmaktadır: AB ülkeleri, Ortadoğu ve Kuzey Afrika. Kayseri'nin dış ticaret ulaşımında da ana ulaşım türü, karayolu taşımacılığıdır ve bu da ekonomik sorunlara zemin hazırlamaktadır. İhracatta da ağırlık karayolu taşımacılığında olmak üzere; en sık kullanılan liman Mersin Limanı'dır ve Limanı'na transfer de çoğunlukla karayolu ile sağlanmaktadır. Toplam içinde çok az payı olan demiryolu, genellikle Türki Devletlerle olan dış ticaret için tercih edilmektedir. Bu aşamada saptanan sorunlardan birisi; Kayseri'nin Karadeniz üzerinden Rusya ve eski Doğu Bloku ülkelere erişimini kolaylaştıracak bir liman ve bu liman ile güçlü demiryolu ağının eksikliğidir.

Dış ticaret kapasitesini artırmasını sağlamak üzere; potansiyel pazarlara açılmak Kayseri'deki sanayiciler için önemlidir. Bu bakımdan; sanayicilerin temelde beklentileri; potansiyel pazarlarına erişiminin ve ulaşım olanaklarının kolaylaştırılmasıdır. Yukarıda da ifade edildiği gibi, bugünkü lojistik maliyetleri; sanayicileri yeni pazarlara açılmaktan al-

koymaktadır. Demiryolu altyapısının iyileştirilmesi, OSB'nin demiryolu bağlantısının sağlanması, demiryolunun teknik ve bürokratik yapısının revizyon ihtiyacı üzerinde durulmuştur. Sanayicilerin; ulaşım maliyetlerinin yurtdışındaki rakiplerinin düzeyine çekilmesi, rekabet güçlerini olumlu etkileyecektir. Kayseri'deki firmaların neredeyse tamamı yurtdışı faaliyetlerinde ya sadece karayolunu ya da kara ve denizyolundan oluşan karma taşımacılık türünü tercih etmektedir. Dış ticarete sadece denizyolunun kullanım oranı, %50'ler düzeyindedir. Demiryolu kullanımı ise çok daha azdır ve bu kompozisyon dengeli bir ulaşım dağılımı olmadığına işaret etmektedir. Dış ticaret kapasitesini daha ekonomik ulaşım türleriyle gerçekleştirmek gerektiği açıkça görülmektedir.

Esas itibarıyla, Kayseri'deki büyük firmalar dış pazardan daha çok iç pazara yönelmiştir. İç pazardaki durum incelendiğinde; ne yazık ki; demiryolunu tercih eden firma sayısının 2-3 ile sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır. Yurtiçindeki her türlü yükün nakliyesinde karayolu tercih edilmektedir. Ülke politikası olarak, yaygın ulaşım türünün karayolu olarak benimsenmesi; sanayinin rekabet gücünü zayıflatmaktadır. Bu durumda; konunun iki yönüyle iyileştirilmesi gerekliliği söz konusudur: İlki; nakliye biçimini karayolu üzerinden sürdürme konusunda daha fazla ısrarcı olmamak ve destinasyon, yük türü kısıtlarına göre karma ve çeşitli türlerdeki kullanıma imkan sağlamak, ikincisi de sanayinin katma değerini yükseltmenin yolu olarak ileri teknolojinin, inovasyona dönük sanayinin gelişmesine yön vermek. Buna yönelik ar-ge faaliyetlerinin desteklenmesi, yabancı sermayenin kente çekilmesi gibi araçlar değerlendirilebilir. Zira küçük kar marjlarıyla sürekli yükselen nakliye maliyetleriyle başa çıkmaya çalışmanın sonuç getirmeyeceği ortadadır.

Lojistiğin gelişmişlik düzeyi ağırlıklı olarak ulaşım altyapısı ile ilişkilidir ve kentlerin ekonomik gelişmesini doğrudan etkilemektedir. Ancak konuyu sadece fiziki altyapıdan ibaret görmek, konuyu daraltmak anlamına gelir ve sadece kentin değil ülkenin ekonomisinin de büyümesinin önünde bir engel teşkil eder. Çünkü lojistik sektörünün gelişmesi; kentlerin ekonomik gelişmesinde bir etkidir. Kalkınma plan ve programlarında çoğunlukla ekonomik sektörlere yönelik önerilerde yatırım öncelikleri ve bu yatırımları teşvik edecek öneriler sunulmaktadır. Oysa pazarlara erişimi sadece fiziki ulaşım olanaklarını iyileştirmek olarak görmek eksiklik olur. Lojistik faaliyet alanlarının tümüne yayılmış hizmet alımı, bu faaliyet alanlarında uzmanlaşmış işgücü ve firmaların varlığı da kentin sanayi potansiyelini geliştiren unsurlardır. Lojistik sektörü, fiziki, operasyonel ve sosyal bir dizi altyapıya gereksinim duyar ve çok yönlü faaliyet alanıdır. Dolayısıyla bu sektördeki gelişme; diğer sektörlerdeki ekonomik gelişme ile karşılıklı olarak gerçekleşir. Bu nedenle; Kayseri için de fiziksel ulaşım sorunlarının giderilmesinin muhakkak lojistik altyapısının iyileştirilmesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerekir. Maliyeti yüksek ve uzun

vadeli çözümler geliştirmek kolay değildir ancak güçlü bir sanayi ülkesi olabilmenin koşutudur.

Araştırmanın amacı çerçevesinde; hem firmaların profilleri saptanmış hem de lojistik sektörü çerçevesinde sorunlarına işaret edilmeye çalışılmıştır. Araştırmanın genel resmi ortaya koyan bu aşamasının ardından yapılacak çalışmalarda kalitatif modellerle Kayseri'deki lojistik ve ulaştırma sektörüne yönelik önerilerin gerçekleştirilmesi durumunda firmaların nasıl etkileneceği ve ne oranda maliyet düşürme başarısı göstereceğinin tespit edilmesidir. Çalışma; bu haliyle; Anadolu'daki başka kentlerle ilgili çalışmalarla mukayeseli bir analize de olanak vermektedir.

Kaynaklar

- ALTIÖK, M., TUNCER, İ. (2012), İmalat Sanayisinde Yapısal Değişim ve Üretkenlik: Türkiye, Akdeniz Bölgesi ve Mersin İki Karşılaştırması, Türkiye Ekonomi Kurumu, Tartışma Metni, 2012/71.
- BALLOU R. H., (2004), Business Logistics/Supply Chain Management Planning, Organising 5th Edition, Pearson Prentice Hall.
- BOWERSOX, D. J., & CLOSS, D. J. (1996), Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process, McGraw-Hill.
- CANDEMİR Y, (2002), Dünyada ve Türkiye'de Ulaştırma Öğrenimi, Cumhuriyet Bilim Teknik Dergisi, (19.10.2002), 813:12–15.
- CROOM, S., ROMANO, P., & GIANNAKIS, M. (2000). Supply Chain Management: An Analytical Framework for Critical Literature Review. European Journal of Purchasing and Supply Management, 6(1), 67–83.
- DAUGHERTY P.J., ELLINGER A. E., GUSTIN C. M., (1996), Integrated Logistics: Achieving Logistics Performance Improvements, Supply Chain Management,1(3), 22–33.
- DÜZGÜN, R. (2013), Türkiye'nin Birinci 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçerisindeki Kayseri Firmalarının Performanslarının Değerlendirilmesi (1993-2012), <http://iibf.erciyes.edu.tr/akademi/te/rduzgun.aspx> (16.07.2014)
- DPT, (2000). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT: 2502, ÖİK: 523, Ankara.
- ERAYDIN, A., (2002), Yeni sanayi odakları: Yerel kalkınmanın yeniden kavramlaştırılması, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, Ankara.
- ERAYDIN, A., (2003), Dynamics and agents of regional growth: The performance of SME clusters in Europe, in Fingleton, B., Paci, R., Eraydin, A., Fingleton, B. (Ed.), Paci, R. (Ed.), & Eraydin, A. (Ed.) (2003). Regional economic growth, SMEs and the wider Europe, Ashgate, Aldersot.
- GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI, (2014), The Logistics Performance Index and Its Indicator", Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi Yayın No: 424, Ankara.
- HEİZER J., RENDER B. (2013), Operations Management, Prentice Hall.
- HESSE, M. (2004), Logistics and Freight Transport Policy in Urban Areas: A Case Study of Berlin-Brandenburg / Germany, European Planning Studies, 12(7) 1035–1053.
- HESSE, M. (2006), Global Chain, Local Pain: Regional Implications of Global Distribution Networks in the German North Range, Growth and Change, 37(4), 570–596.
- HESSE, M., Rodrigue, J. P. (2004), The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution, Journal of Transport Geography, (12), 171–184.
- İSO (2010), İmalat Sanayinin Temel Göstergeler Açısından Yapısal Analizi, Yayın No: 2010/5.
- İSO (2015), İSO 1000 Büyük Sanayi Kuruluşu, <http://www.iso.org.tr/haberler/etkinlikler/iso-turkiyenin-ikinci-500-buyuk-sanayi-kurulusu-arastirmasini-acikladi/> (09.12.2015)
- Lİ, S., RAGU-NATHAN, B., RAGU-NATHAN, T. S., & RAO, S. S. (2006), The impact of supply chain management practices on competitive advantage and organizational performance, Omega, 34(2), 107–124.
- SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI (2010), Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi 2010-2014, Ankara 2010.
- KEPENEK Y., YENTÜRK, N., (2000), Türkiye Ekonomisi, Remzi Kıtapevi, İstanbul.
- NALCAKAN, M., Ekonomik Gelişmelerin Demiryolu Sektörüne Etkileri, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi İbrahim Bodur Araştırma ve Uygulama Merkezi Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi, 4(1), s.31–45.
- ORAN (2014), Kayseri ve Sivas İlleri Rekabet Gücü Analizi, http://www.oran.org.tr/materyaller/Editor/document/PlanlamaBirimi/Dokmerkezi/Kayseri-Sivas-Rekabet-Analizi_Ozet.pdf (30.01.2015)
- ODETTE (2007), Key Performance Indicators for carriers and Logistics Service Providers, http://www.osd.org.tr/yeni/wp-content/uploads/2013/10/KPIs_for_Carriers.pdf
- RODRIGUE, J.P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2006), The Geography of Transport Systems, Routledge, USA.
- TH, A. (2010). The competitive advantage of nations: is Porter's Diamond Framework a new theory that explains the international competitiveness of countries? Southern African Business Review 14(1): 105–130.
- TANYAŞ M., ERDAL M., ZORLU F., GÜRLESEL F., FİLİK, F. (2011), Türkiye Lojistik Master Planı için Strateji Belgesi, TİM Lojistik Konseyi Yayınları.
- TEPAV (2007), Türkiye'nin Rekabet Gücü için Sanayi Politikası Çerçevesi. http://www.tepav.org.tr/upload/files/1271230091r8142.Turkiye_nin_Rekabet_Gucu_icin_Sanayi_Politikasi_Cercevesi.pdf, erişim: 20.02.2015
- TSENG, Y, YUE, W.L., TAYLOR, M., (2005), The Role of Transportation in Logistics Chain, Transportation Studies, (15)1657–1672.
- URAY, N. ve ÜLENGİN, F., (1999), Lojistik ve Teknoloji Etkileşiminin Ulaştırma ve Taşımacılık Faaliyetleri Üzerinde Etkisi: Türkiye Gerçeği, İktisat Dergisi,(395):29–42.
- UYGUR, E. (1999), Üretkenlik Ölçütlerine Göre İçel Türkiye ve Sektör Karşılaştırmaları", İçel Sanayisini Geliştirme Sempozyumu Kitabı, 24-25 Haziran 1999 İçel, DiE Yayınları, s. 171–196.
- UZAY, N. (2009), Türkiye'nin İlk 500 Ve İkinci 500 Büyük Sanayi Kuruluşu Sıralamasında Yer Alan Kayseri Firmalarının Ekonomik Performansları (1993-2008), Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, (34)23–49.
- Wisner, J. D. (2003), A Structural Equation Model of Supply Chain Management Strategies and Firm Performance. Journal of Business Logistics, 24(1), 1–26.
- WORLD BANK (2014), Logistics Performance Index, <http://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ> (28.02.2015)
- ZORLU F, (2008), Türkiye Lojistik Coğrafyası Planlama Dergisi, 43(3) 39–60.