

MALATYA'NIN LOJİSTİK MERKEZ POTANSİYELİNİN SWOT ANALİZİ İLE İNCELENMESİ

The Investigation of Potential of Malatya as a Logistic Center by Using SWOT Analysis

Arş. Gör. Güzde ÇAĞLAR

İstanbul Gelişim Üniversitesi, İktisadi İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Lojistik Yönetimi Bölümü, İstanbul/TÜRKİYE

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2182-5813>

ÖZET

Lojistik, önemi artmaya devam eden ve hızla gelişen bir sektördür. Lojistik merkezler, lojistik ve dağıtımla ilgili tüm faaliyetlerin bir arada yapılabilirdiği hem lojistik hem de ticaret faaliyetlerine katkı sağlayan önemli yerlerdir. Lojistik faaliyetlerin yapılması amacıyla oluşturulmuş özel alanlardır. Söz konusu kavram literatürde; lojistik merkez, lojistik dağıtım merkezi, lojistik köy, lojistik terminal, lojistik üs gibi kavramlarla sıklıkla anılmaktadır. Türkiye'de TCDD gibi kamu kurumu öncülüğünde gündeme gelmiştir. Daha sonraları hem akademik hem iş dünyasında çokça tartışılan konulardan olmuştur. 2019 itibarıyla Uşak, Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Erzurum (Palandöken) ve İstanbul (Halkalı) işletmeye açılmıştır. Malatya gerek doğu-batı gerekse de kuzey-güney yönünde bağlantı noktasında olan bir il olarak lojistik merkez potansiyeli taşımaktadır. Bu çalışma ile lojistik merkez kavramı ve önemi hakkında bilgiler sunulduktan sonra Malatya ilinin lojistik merkez potansiyeli SWOT analizi ile incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Merkez, Malatya, Swot Analizi

ABSTRACT

Logistics is a rapidly developing sector that continues to increase in importance. Logistics centers are important places that contribute to both logistics and trade activities where all activities related to logistics and distribution can be carried out together. They are special areas created for logistics activities. The concept in question is in the literature; Logistics center, logistics distribution center, logistics village, logistics terminal, logistics base are frequently mentioned. In Turkey, public institutions, such as TCDD has been raised in the leadership. Later, it has been one of the most discussed topics in both academic and business world. As of 2019, Uşak, Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Erzurum (Palandöken) and İstanbul (Halkalı) have been put into operation. Malatya has the potential to be a logistic center as a city that is at the junction point in both east-west and north-south directions. With this study, after providing information about the concept of logistics center and its importance, the logistics center potential of Malatya province will be analyzed with SWOT analysis.

Key Words: Logistics Center, Malatya, Swot Analysis

1. GİRİŞ

Ürün ve hizmetler lojistik sayesinde ihtiyaç duyulan yere ulaşır. İhtiyaç duyulan noktaya temin edilene kadar pek çok aşamadan geçer ve aldığı hizmetlerle katma değeri artar. Taşıma, depolama, gümrükleme, ambalajlama, paketleme, sipariş ve stok yönetimi, sigorta, müşteri hizmetleri bu faaliyetlerdendir. Lojistik sayesinde müşteri ile tedarikçi arasında mal, para ve bilgi akışı sağlanır. Üstlenilen bu görev ile müşteri ve tedarikçi arasında köprü görevi görür. Lojistik, tedarik zinciri yönetimi için lojistik merkezler ise lojistik yönetiminde etkin ve verimli bir lojistik yönetim sağlamak için önemli bir bileşendir. Etkin bir tedarik-dağıtım sağlamaktan, aktörler arasında iyi bir sinerji yaratmaya kadar lojistik yönetimi için önemlidir. Lojistik merkezlerde yükleme, boşaltma, aktarma, katma değerli hizmetler gibi pek çok faaliyetler gerçekleştirilir. Hem yurt içinde hem de yurt dışında kurulacak lojistik merkezler ticareti destekleyen önemli adımlardır. Ürünler yeni pazarlara ulaştırılırken etkin ve verimli bir tedarik ve dağıtım zinciri verimlilik artışını destekleyecektir. (Çağlar, 2021: 19)

Günümüzde rekabetin artması ve bilgi teknolojilerinin gelişmesi ile tedarik zinciri yönetimi stratejileri şirketler için bir rekabet avantajı sağlama unsurudur. Lojistik yönetimi bu stratejilerin merkezinde önemli bir kavram olarak yer alır. Doğru ürün ve hizmeti doğru yere, doğru zamanda ve doğru müşteriye en az

maliyetle ulaştırarak etkin bir lojistik sistemi sunarlar. Lojistik merkezler de lojistik sistemin bir bileşenidir. Depolama, taşıma, konsolidasyon, dağıtım gibi faaliyetlerle hizmet sunan alanlardır. Lojistik hizmetleri bir arada sunmaya uygun tanımlanmış alan olmaları nedeniyle etkin bir lojistik faaliyeti destekleyen çözümlerdir. Sağladıkları avantajlar nedeniyle günümüzde araştırmalarda, projelerde sık sık lojistik merkez kavramı geçmektedir.

2. LOJİSTİK VE LOJİSTİK MERKEZ KAVRAMI

Lojistik kavramı, milattan önce ve askeri cephane, yiyecek, giyecek tedariki konusunda uzun yıllar askeri ve savaş konularıyla ilgili kullanılmıştır. Ancak 1960'ların başında itibaren rekabetçi baskılar, bilgi teknolojisinin gelişmesi ve küreselleşme gibi birçok faktör lojistik kavramının değişmesine ve bilim olarak bugünkü kullanımına katkı sağlamıştır. Lojistik yönetimi, ürünlerin bir noktadan talep edilen noktaya akışının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi ile müşteri memnuniyetini sağlamayı amaçlar.

Lojistik üretim, pazarlama gibi önemli faaliyetleri destekleyicidir. Malların kaynaktan kullanıcıya hareketinde sadece bir parçası yerine toplam sistemi yönetmeye dayanır. Lojistik maliyeti azaltıp kar maksimizasyonu sağlamak, üretim sürecinin verimli akışına destek olmak, etkili bir bilgi ve envanter yönetimi ile işletmeye rekabet üstünlüğü sağlar. Lojistik, taşıma ve depolama gibi temel faaliyetler dışında sipariş işleme, stok yönetimi, paketleme, etiketleme ve ağ tasarımı gibi önemli faaliyetlerden oluşur.

Lojistik merkez kavramı akademik ve özel sektörün ilgisine rağmen tanımı üzerinde fikir birliği yoktur. Avrupa Lojistik Platformları Derneği'nin lojistik merkez tanımı, ulusal ve uluslararası transit taşımacılık, lojistik ve malların dağıtımı konusunda bütün faaliyetlerin çeşitli operatörler tarafından ticari olarak yürütüldüğü tanımlanmış alanlardır. Literatürde lojistik merkez kavramı ile birlikte lojistik üs, lojistik köy kavramları da kullanılmaktadır. Lojistik faaliyetlerin yapıldığı, ulaşım ağlarını içeren tanımlanmış alanlar için bu tanımları kullanmak mümkündür. Lojistik merkezler yasal yapılarken lojistik köyler özel yapılardır ve halka açıktır.

3. LOJİSTİK MERKEZLERİN ÖNEMİ VE AVANTAJLARI

Lojistik merkezler üretici ve tüketiciyi birbirine yaklaştırması açısından önemlidir. Sürekli teslimat sağlamaları açısından bütün bir süreçte önemli bir bağlantı sağlar. Lojistik merkezler bütün bir zincirdeki taşıma, depolama, insan kaynakları kullanımda maliyeti minimum yapma amacı taşır. Böylece ekonomiye, çevreye katkısı ile kalkınmayı destekler. (Elgün, 2011: 207)

Lojistik merkezler yük hareketleri ile ilgili faaliyetleri etkin yönetmeye imkân sağlayan alanlardır. Bu faaliyetlerin ihtiyacı karşılayacak şekilde yürütülebilmesi için gereken alt yapı sistemleri iyi oluşturulmalıdır. Taşıma ve ilgili hizmetlerle donatılan tanımlanmış alanda faaliyet göstermek lojistik operatörlerine önemli avantajlar sağlar. Lojistik merkezler sayesinde ana yollara bağlantı kolaylaşır. Aktarma uygunluğu, kamu hizmetleri ve entegre lojistik hizmetlerini kullanmak gibi birçok avantajı söz konusudur. (Europlatforms Rapor, 2004: 10)

Taşıma sürelerinin kısaltılması, lojistik maliyetlerinin düşürülmesi, hizmet verenler arasında yaratılan sinerji, zincirin güçlendirilmesi, trafik yükünün ve karbon salınımının azaltılması ile çevreye fayda sağlaması lojistik merkezlerin önemli avantajlarındanır. (Tanyaş, 2017)

4. TÜRKİYE'DE VE DÜNYADA LOJİSTİK MERKEZLER

Türkiye, kıtaları birleştiren önemli bir konumdadır. Türkiye'nin bu transit konumda olma avantajını merkez ülke olma yolunda kullanma avantajına sahiptir. Ulaşım konusunda koordinasyon sağlayan, lojistik faaliyetlerin bir arada yapılması ile süreci hızlandıran lojistik merkezler ile sahip olunan avantaj ülke boyutunda genişletilerek kullanılabilir. (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 81)

Günümüzde önemli bir rekabet avantajına sahip olan lojistik merkezler Türkiye için geç konu olmuş bir kavramdır. Lojistik merkezler ilk olarak ABD'de sonrasında ise Japonya ve Avrupa ülkelerinde örnekleri görülmüştür. Türkiye'de ise lojistik merkez konusunda TCDD'nin belirleyici kuruluş olduğu bilinmektedir.

TCDD tarafından işletmeye açılan ve yapımı devam eden lojistik merkezlerin haritası Şekil 1'de yer almaktadır. Taşıma modları arasında bağlantı kurmayı amaçlayan depolama, yükleme-boşaltma, bakım-onarım, elleçleme gibi lojistik faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi amaçlanıyor. Türkiye'de lojistik merkezlerin sayısı arttıkça ve etkin şekilde kullanımı ile potansiyel gücünü arttıracak ve rekabet üstünlüğü elde etmesine katkı sağlayacaktır.





Şekil 1. Türkiye’de Lojistik Merkezler
Kaynak: TCDD

Lojistik merkez kavramı dünyada yeni bir kavram değildir. Ancak ihtiyaçların değişmesi, teknolojik gelişmeler ve bilginin değişmesi ile lojistik kavramının içeriği de zamanla değişmiştir. Depolama ve taşıma biçimleri, taşıma araçları, ürünlerin üretilmesi gibi bir dizi önemli değişiklik olmuştur. 1950’lerin sonları boyunca fiziksel dağıtım yönetimi önemli bir işletme faaliyetine dönüştü. Maliyet-kar sıkışıklığı ile karşı karşıya kalan firmalar geleneksel maliyet azaltma yolları dışında dağıtım iyileştirme yönünde baskılandılar. (Lynagh, 1971: 21) Dağıtım merkezlerinin birleştirilmesi ile envanter maliyet düşüşü ana faydalardan biridir. 1960’larda fiziksel dağıtım ve lojistik eşanlamlı olarak kullanılmıştır. Lojistik merkez kavramı ise 3. parti lojistik kavramı ile birlikte ortaya çıkmıştır. (Teo, Ou, Goh, 2001)

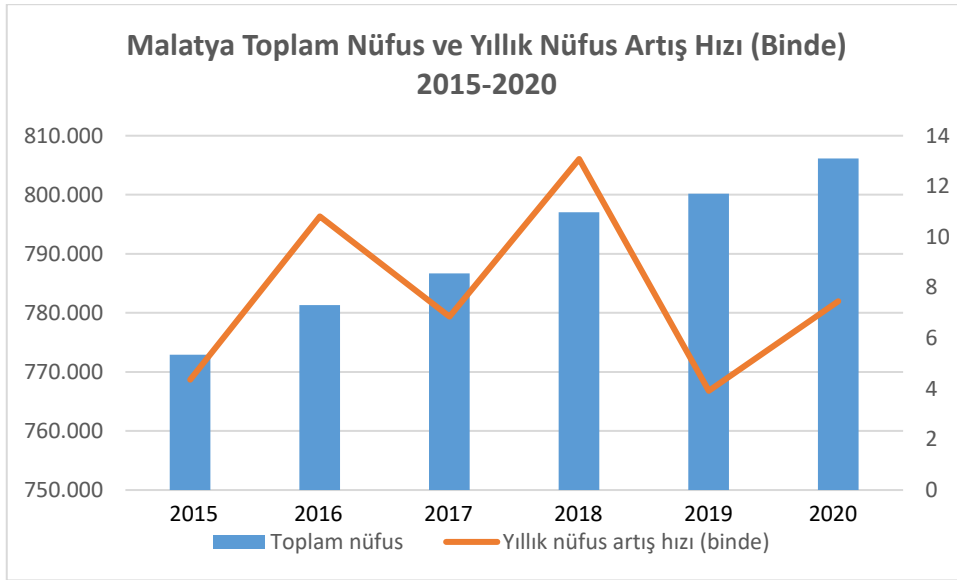
5. MALATYA İLİNİN POTANSİYELİNİN İNCELENMESİ

5.1. Coğrafi Durumu ve Tarihi

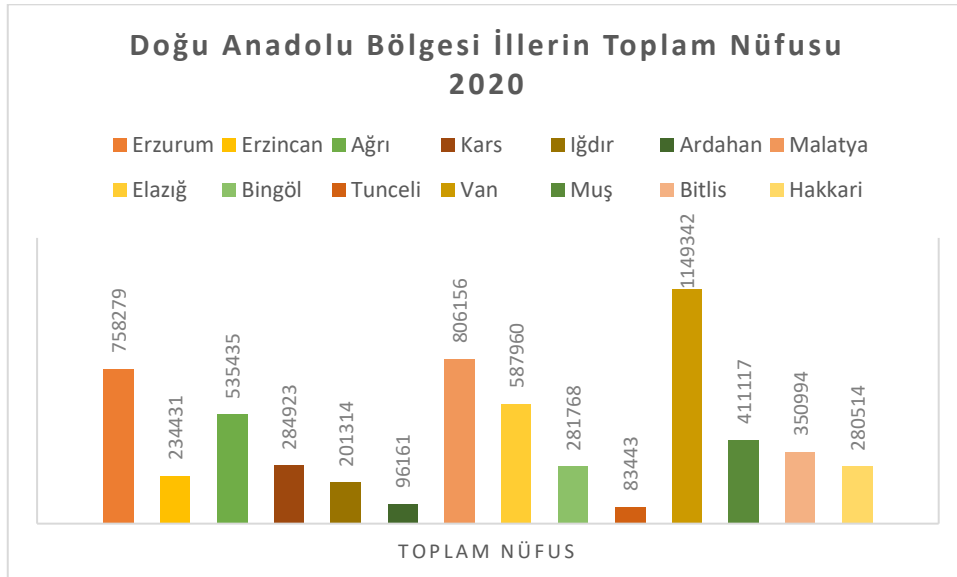
Malatya tarihi insani yerleşim açısından eski olduğu kadar ilk şehirleşmenin olduğu yerlerden biridir. Aynı zamanda M.Ö. 1950-1750 döneminde Asur Ticaret Kolonileri için önemli bir ticari merkez olmuştur. Pek çok devletin egemenliğinde kalan Malatya şehri 18 Eylül 1101’de Türklerin hâkimiyetine geçmiştir. Doğu Anadolu Bölgesi’nde yer alan Malatya, doğuda Elazığ ve Diyarbakır, güneyde Adıyaman, batıda Kahramanmaraş, kuzeyde Sivas ve Erzincan ile komşudur. Yüzölçümü bakımından Türkiye’de 23. vilayet olan Malatya 12.412 km²’lik yüzölçümüne sahiptir. Malatya kuzeyde 35 34’ ve 39 03’ enlemleri ile doğuda 38 45’ ve 39 08’ boylamları arasındadır. Doğanşehir, İzollu, Mıgıdı, Sürgü, Akçadağ, Yazihan, Malatya, Mandara, Çaplı, Distrik, Erkenek başlıca ovalardandır. Sultan suyu, Çat, Polat, Medik, Sürgü ve Malatya önemli barajlardır. Barajlar sulama, elektrik ve taşkın koruma amaçlı yapılmıştır. Göldağı, Kepez, Beydağı, Korudağ, Akçadağ, ve Leylek Dağı önemli dağlardır. (Malatya İl Gelişim Raporu, 2011: 25)

5.2. Nüfusu

Malatya ilinin 2020 yılındaki toplam nüfusu 404.546 kadın ve 401.610 erkek olmakla birlikte 806.156 kişidir. Toplam nüfusun %49,82’si erkek, %50,18’i kadındır. 2020 yılı nüfus artış hızı binde 7,46 olarak gerçekleşmiştir. Nüfusun büyük çoğunluğu 65 yaş altından oluşurken, 65 yaş üstü nüfus oranı yüzde 10,64’tür. Doğu Anadolu Bölgesi illeri içerisinde ise nüfus bakımından Van’dan sonra ikinci en fazla nüfusa sahip olan ildir. (TÜİK Bölgesel İstatistikler, 2020)



Şekil 2. Malatya'nın Toplam Nüfusu ve Yıllık Nüfus Artış Hızı (Binde) 2015-2020
Kaynak: TÜİK

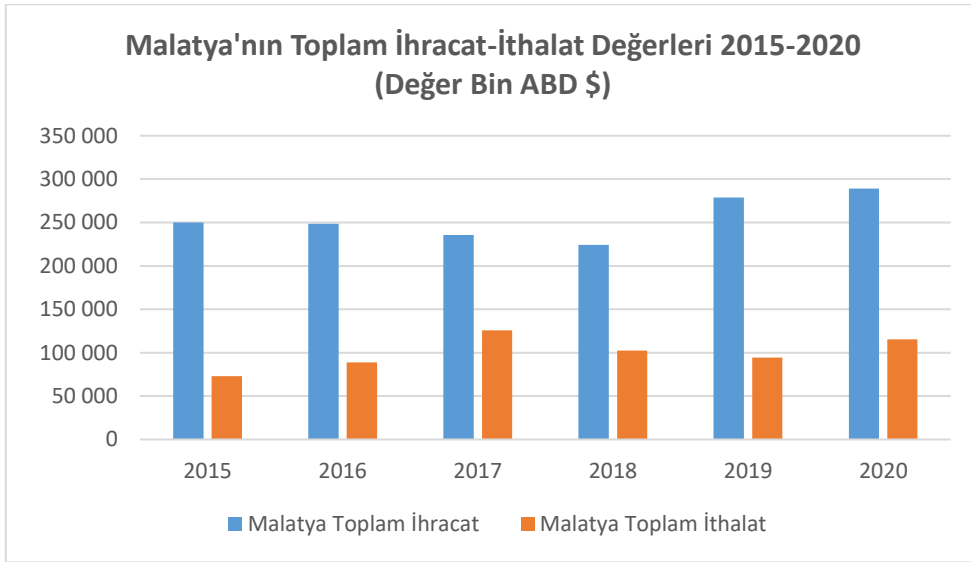


Şekil 3. Doğu Anadolu Bölgesi İllerin Toplam Nüfusu 2020
Kaynak: TÜİK

5.3. Ekonomik Durum

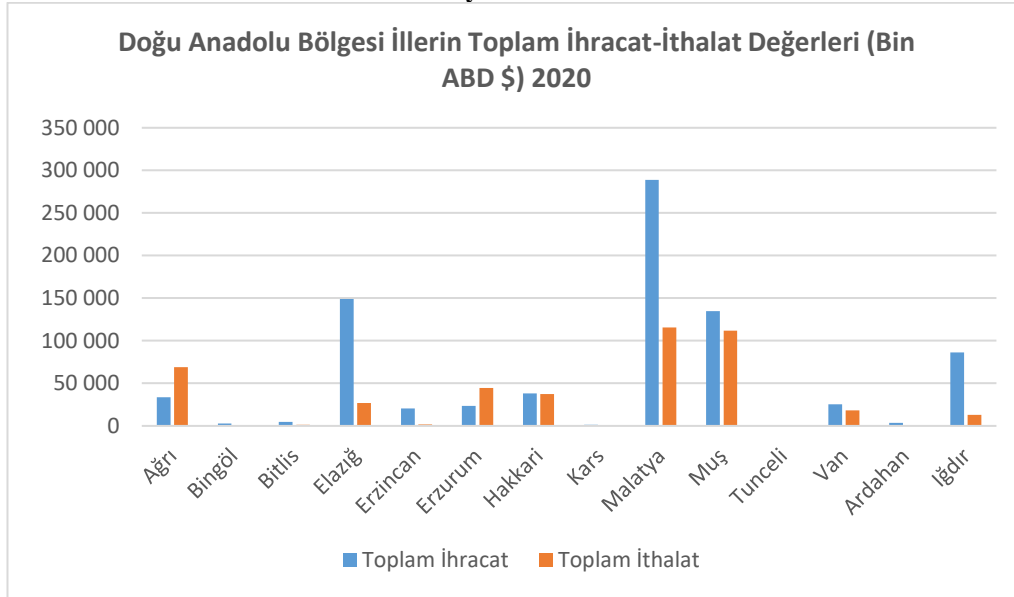
Malatya'nın en önemli geçim kaynağı ve ön plana çıkan sektörleri; başta kayısı olmak üzere meyvecilik, tarım ve imalat sanayidir. İsmi kayısı ile tanınan Malatya için kayısı üretimi ve ihracatı çok önemlidir. Malatya'nın toplam ihracat-ithalat değerlerine bakıldığında, en yüksek değer 288 milyon 940 bin dolar ile 2020 yılında gerçekleşmiştir. Bunun 252 milyon 661 bin doları sadece kuru kayısı ihracatından elde edilmiştir. 115 ülkeye 96 bin 400 ton kayısı ihracatı gerçekleşmiştir. (Ekonomi Haberi, Anadolu Ajansı, 2020)

Kayısı ihracatı dışında tekstil, mermer, sağlık öne çıkan alanlardır. Şekilde yer alan 2015-2020 yılları için ihracat ithalattan fazladır. Dış ticaret fazlası veren Malatya'da ihracatın ithalatı karşılama oranı yüksek. Doğu Anadolu Bölgesi için ele alındığında ise Malatya ihracat değeri olarak bölgede birinci sırada yer alıyor. İhracat değeri açısından en yüksek iller sıralamasında Malatya'dan sonra sırasıyla Elazığ, Muş ve Iğdır gelmektedir. Faaliyetlere göre incelenirse, hem ihracat hem de ithalattaki payın önemli bir kısmı imalat ve tarımdır. Bölge içerisinde Malatya'nın öne çıkması ve kayısı üretiminde bir marka değere sahip olması şehri ön plana çıkarmaktadır.



Şekil 4. Malatya İhracat ve İthalat Değerleri (Bin \$) 2015-2020

Kaynak: TÜİK



Şekil 5. Doğu Anadolu Bölgesi İllerin Toplam İthalat ve İhracat Değerleri (Bin \$) 2020

Kaynak: TÜİK

Malatya'da ihracatın ithalattan fazla olması ve ihracatın ithalatı karşılama oranının yüksekliği ayrılan yönü olarak tabloda yer almaktadır.

Tablo 1. Türkiye-Malatya Toplam İhracat-İthalat Değerleri (Bin ABD \$) 2015-2020

	Türkiye		Malatya	
	Toplam İhracat	Toplam İthalat	Toplam İhracat	Toplam İthalat
2015	150 982 114	213 619 211	250 101	73 124
2016	149 246 999	202 189 242	248 397	88 893
2017	164 494 619	238 715 128	235 780	125 892
2018	177 168 756	231 152 483	224 177	102 412
2019	180 832 722	210 345 203	278 957	94 189
2020	169 669 410	219 509 837	288 940	115 500

Kaynak: TÜİK

Ekonomik faaliyetlere göre en yüksek paya sahip imalat ve tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörlerinin paylarına Tablo 2'de yer verilmiştir. Başta imalat olmak üzere söz konusu sektörler ihracat içerisinde en yüksek değere sahiptir.

Tablo 2. Ekonomik Faaliyetlere Göre Malatya İlinin İhracat-İthalat Değerleri 2015-2019

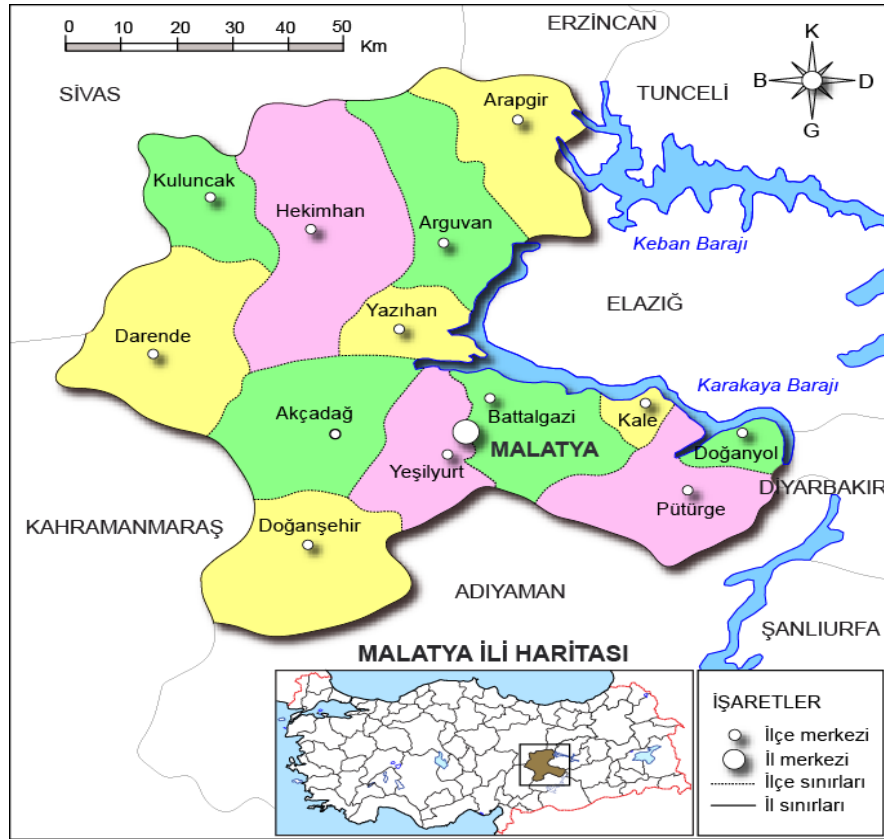
Yıllar	Ekonomik faaliyetlere (ISIC, Rev.4) göre ihracat (1000 ABD Doları) : Genel toplam	İmalat	Yüzde	Tarım, ormancılık ve balıkçılık	Yüzde
2015	250101	207835	83,1	36927	14,8
2016	248397	210557	84,8	34213	13,8
2017	235780	210513	89,3	23702	10,1
2018	224177	191852	85,6	30373	13,5
2019	278957	249829	89,6	28995	10,4

Yıllar	Ekonomik faaliyetlere (ISIC, Rev.4) göre ithalat (1000 ABD Doları) : Genel toplam	İmalat	Yüzde	Tarım, ormancılık ve balıkçılık	Yüzde
2015	73124	43471	59,4	29648	40,5
2016	88893	52704	59,3	36186	40,7
2017	125892	90405	71,8	35485	28,2
2018	102412	48784	47,6	51915	50,7
2019	94189	43489	46,2	48682	51,7

Kaynak: TÜİK

5.4. Ulaşım Durumu

Doğu Anadolu Bölgesi'nde Yukarı Fırat Havzasında yer alan Malatya, çevresinde Elazığ, Adıyaman, Diyarbakır, Kahramanmaraş, Erzincan ve Sivas illeri ile komşudur. Kara, hava ve demiryolları ile bütün illerle bağlantısı vardır. İç Anadolu ve Akdeniz bölgelerini Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ne bağlayan karayolu ve demiryolu bağlantısı üzerindedir. Kısmen de olsa yapay Karakaya Baraj Gölü'nden su yolu ile ulaşım sağlanmaktadır. Kuruluşu 1931'e kadar uzanan demiryolu ile çevre illere bağlantısı vardır.



Şekil 6. Malatya İli Haritası

Kaynak: <http://cografyaharita.com/>

Tablo 3 incelendiğinde hava meydanlarında iniş-kalkış yapan uçak sayısı ile iç ve dış hatlarda taşımada, iç hatla giden yük iç hatla gelen yükten fazla iken dış hatla gelen yük dış hatla giden yükten fazladır.

Tablo 3. Malatya İlinin Ulaştırma İstatistikleri 2015-2019

Yıllar	Yol uzunlukları: İl ve devlet yolu (km)	Yol uzunlukları: Demir yolu (km)	Hava meydanlarında iniş-kalkış yapan uçak sayısı ile iç ve dış hatlarda taşıma: İniş-kalkış yapan uçak sayısı / Toplam	Hava meydanlarında iniş-kalkış yapan uçak sayısı ile iç ve dış hatlarda taşıma: Taşınan yük / Toplam	Hava meydanlarında iniş-kalkış yapan uçak sayısı ile iç ve dış hatlarda taşıma: Taşınan yük / İç hat gelen	Hava meydanlarında iniş-kalkış yapan uçak sayısı ile iç ve dış hatlarda taşıma: Taşınan yük / İç hat giden	Hava meydanlarında iniş-kalkış yapan uçak sayısı ile iç ve dış hatlarda taşıma: Taşınan yük / Dış hat gelen	Hava meydanlarında iniş-kalkış yapan uçak sayısı ile iç ve dış hatlarda taşıma: Taşınan yük / Dış hat giden
2015	1158	238	7078	6994	3186	3535	143	131
2016	1153	238	6540	6563	2931	3483	82	67
2017	1168	238	7195	7334	3255	3893	110	76
2018	1162	238	6645	7148	3188	3696	153	111
2019	1173	238	5389	6361	2814	3300	130	117

Kaynak: TÜİK

6. SWOT ANALİZİ

Tablo 4. Swot Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Doğu-Batı güzergâhında bulunması ✓ Doğu Anadolu Bölgesi'nde ihracatı en yüksek şehir olması ✓ Çevre iller ve bölge için merkezi konumda olması ✓ Kayısı ihracatında önemli bir konumda olması ✓ Gümrük Müdürlüğü'nün bulunması ✓ Taşıma hizmeti veren firmaların olması ✓ İnönü Üniversitesi'nin şehir ekonomisine etkisi ✓ Havalimanının olması ✓ Demiryollarının olması ✓ Tarihi öneminden dolayı turizm faaliyetlerinin olması ✓ Organize Sanayi Bölgeleri'nin olması ve iş yapma seviyelerinin yüksek olması ✓ İŞGEM'in olması ✓ Teknoparkın olması 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Deniz yolu bağlantısının olmaması ✓ Firmalarda kurumsallaşma ve markalaşma sorunu ✓ Karma taşımacılık için uygun altyapının olmaması ✓ İnönü Üniversitesi'nde lojistik bölümünün olmaması ✓ Üniversite-sanayi işbirliği eksikliği ✓ Eğitim ve yabancı dil eksikliği ✓ Yatırım yetersizliği ✓ Girişimcilik kültürünün gelişmemesi
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Genç nüfusun daha fazla olması ✓ Lojistik merkez öneminin fark edilmesi ✓ Kayısı üretim ve ticaretinde tanınmışlık ✓ Lojistik merkez konusunda siyasi destek ✓ Lojistik Master Planı'nda Doğu-Batı koridorunda yer alması 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Plansız göç ✓ Çevre kirliliği ✓ Şehirlerarası rekabet ve getirebileceği olumsuzluklar ✓ Gündeme gelen lojistik merkez kavramının sürdürülmesinde politik engeller yaşanması ✓ Tamamlanmış olan ve yapımı devam eden lojistik merkezlerin olması ✓ Küresel değişim, sorun ve krizler ✓ Lojistik merkez yapımı gerçekleşirse olası rant sorunu yaşanması ✓ Kentsel ulaşım sorunu

7. SONUÇ

Lojistik, artan rekabet ortamında hem şirketler hem ülkeler için önemi büyük bir stratejik alandır. Şirketler gerek lojistik maliyetlerini azaltarak gerekse de lojistik unsurlarını güçlendirerek güçlü bir rekabet alanı yaratabilirler. Günümüzde özellikle pandemi süreciyle iyi bir lojistik sistem ve ağının önemi daha çok anlaşmıştır.

Ülkeler ise ulaşım konusunda altyapı ve yol ağları ile önemli lojistik projelerinin içerisinde yer alırlar. Böylece hem lojistik açıdan hem de ticari merkez olma amacı güderler. Nitekim Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi bu konuda önemli bir örnektir.

Lojistik merkezler ülkenin/bölgelerin/illerin lojistik ağını ve unsurlarını destekleyen, kolaylaştıran, maliyet azaltan, güçlendiren bir kavramdır. Lojistik yönetimi tedarik zinciri içerisinde ne kadar önemli ise lojistik merkezler de lojistik yönetimi açısından önemlidir. Etkin ve verimli işleyen bir lojistik ağ, ticareti de destekler.

Malatya, kayısı ile dünyaca tanınmış ve önemli bir kayısı ihracatçısıdır. Kayısının yanı sıra üzüm gibi meyvecilik, hayvancılık, tekstil, mermer-maden, sağlık sektörü desteklenmeye uygun ve geliştirilebilir alanlardır. Doğu Anadolu Bölgesi illeri içerisinde en fazla ihracat yapan şehir olarak ön plana çıkmaktadır.

Doğu-batı güzergâhında hem bölge içerisinde hem de Türkiye'nin tüm illerine kara, demir ve hava yoluyla bağlantısı vardır. Organize sanayi bölgelerinin artması ve iş yapma seviyeleri, gümrük müdürlüğünün olması sahip olduğu güçlü yönleri ile geliştirilebilir alanlar olarak öne çıkmaktadır. Deniz yolu ulaşımının olmaması bir engel olarak görülmektedir. Ancak olası bir lojistik merkez kurulması ile Mersin Limanına aktarma sağlanabilir.

Bölgede ihracatta birinci sırada olan Malatya, ayrıca genç nüfusu ve geliştirilebilir sektörlerle sahip olması gibi avantajlara sahiptir. Lojistik merkez kavramının gündeme gelmiş olması bu konuda oluşturulmuş farkındalık söz konusudur. Lojistik Master Planı'nda Doğu-Batı koridorunda Malatya'nın yer alması diğer bir güçlü yönüdür.

Malatya, lojistik merkez kurulması ile sahip olduğu güçlü yönleri avantaja dönüştürme potansiyeline sahiptir. Şehrin sanayi ve ticaret gelişimine katkı sağlayacağı aşikârdır. Ayrıca Malatya'da olası bir lojistik merkezi kurulması Doğu Anadolu Bölgesi illerini bölgesel olarak birbirine bağlayıp ihtiyaç duyulan lojistik hizmeti vererek bölgesel güçlendirme ve canlandırma sağlamakla kalmayacak aynı zamanda ülke boyutunda da kurulmuş ve kurulacak lojistik merkezler ile güçlü bir lojistik ağını Türkiye'ye kazandırmış olacaktır. Kurulmuş ve kurulması planlanan lojistik merkezler ile Türkiye coğrafi bölgesindeki geçiş güzergâhı avantajını olumlu yönde kullanmasına katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Elgün, M. (2011). "Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi", Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi, 13(2): 203-226.

Europlatforms Report. (2004). "Logistics Centres Directions For Use", 1-17.

Çağlar, G. (2021), "Yurt Dışı Lojistik Merkezler", İGÜ İİSBF Aylık Bülten.

Kara, M.; Tayfur, L. & Basık, H. (2009). "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 11: 69-84.

Lynagh, P. (1971). "Measuring Distribution Center Effectiveness", Transportation Journal, 11(2): 21-33.

Malatya Vizyon 2023 Malatya İl Gelişim Raporu. (2011).

Tanyaş, M. (2017). "Dünyada Ve Türkiye'de Lojistik Köyler/Merkezler", <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/14565/iste-prof-dr-mehmet-tanyasin-%E2%80%9Ccdunyada-ve-turkiye-de-lojistik-koyler-merkezler%E2%80%9D-arastirmasi->

Teo, C.; Ou, J. & Goh, M. (2001). "Impact on Inventory Costs with Consolidation of Distribution Centers", IIE Transactions, 33: 99-110.

TÜİK, Türkiye İstatistik Kurumu, <https://biruni.tuik.gov.tr/bolgeselistatistik/degiskenlerUzerindenSorgula.do?durum=acKapa&menuNo=249&altMenuGoster=1&secilenDegiskenListesi>

Yoldaş, O. (2020), "115 Ülkeye Kuru Kayısı İhracatı Gerçekleştirildi", Ekonomi Haberi, Anadolu Ajansı.