



JOEEP

Journal Homepage: <http://dergipark.org.tr/joeep>



Araştırma Makalesi • Research Article

Kahramanmaraş'ın Lojistik Merkez Potansiyelinin SWOT Analizi ile İncelenmesi*

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

Şükrü Yapraklı^a & Elif Kara^{b**}

^a Prof.Dr., Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü, Erzurum, Türkiye.

ORCID: 0000-0002-1756-1491

^b Assist.Prof.Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Bankacılık ve Finans Bölümü, Kahramanmaraş, Türkiye.

ORCID: 0000-0001-6321-416X

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Başvuru tarihi: 15 Şubat 2020

Düzeltilme tarihi: 3 Mart 2020

Kabul tarihi: 11 Mayıs 2020

Anahtar Kelimeler:

Lojistik Merkez

SWOT Analizi

Kahramanmaraş

ARTICLE INFO

Article history:

Received: February 15, 2020

Received in revised form: March 3, 2020

Accepted: May 11, 2020

Keywords:

Logistic Center

SWOT Analysis

Kahramanmaraş

ÖZ

Farklı operatörler tarafından ticarî olarak ulusal ve uluslararası transit taşımacılık, lojistik ve dağıtım ile ilgili tüm faaliyetlerin gerçekleştirildiği bölgelere lojistik merkez adı verilmektedir. Lojistik faaliyetlerin yapılması için özel olarak kurulmuş yerlerdir. Bu çalışmada, Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi adına mevcut pozisyonunu, en yaygın durum analizi olan SWOT analizi (güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehditlerinin değerlendirilmesi süreci) üzerinden incelenmiştir. Yapılan değerlendirme sonucunda, Kahramanmaraş ilinin lojistik merkez olabilme açısından önemli güçlü yönler ve fırsatlara sahip olduğu tespit edilmiştir. Bunlara ek olarak, Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi için fiziksel ve kurumsal alanda eksikliklerin giderilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Mevcut olan potansiyelin harekete geçirilmesine yönelik tavsiyelerde bulunulmuştur.

ABSTRACT

Logistic centers have been known as the regions where all the activities related to national and international transit transportation, logistics and distribution are carried out by different operators. These places are specifically established for logistics activities. In this study, Kahramanmaraş has examined in order to be a logistics center through SWOT analysis (the process of evaluating its strengths and weaknesses with its opportunities and threats). As a result of the evaluation, it has been determined that Kahramanmaraş has important strengths and opportunities in terms of being a logistics center. In addition these, it is highlighted that the physical and institutional deficiencies should be eliminated in order to be the logistics center of Kahramanmaraş. Also, to mobilize the existing potential some recommendations have been made.

1. Giriş

Lojistik, bir malın üreticiden alınarak nihai tüketiciye teslimi arasında geçen müşteri hizmetleri, taşımacılık, depolama, elleçleme, talep yönetimi ve sipariş yönetimi ve ambalajlama gibi faaliyetler bütünüdür ifade etmektedir.

Destekleyici faaliyetler ise depo ve dağıtım merkezlerinin yer seçimi, dokümantasyon akışı, ürün/envanter akışı, yedek parça ve satış sonrası hizmet/destek üretim planlama, satın alma, tersine lojistik, geri dönüşüm ve gümrükleme ve sigortalamadır (Gürdal, 2006: 11).

*Bu çalışma 11-12 Nisan 2019 tarihlerinde Kahramanmaraş, Türkiye'de gerçekleştirilmiş olan II. Uluslararası Kahramanmaraş Yönetim, Ekonomi ve Siyaset Kongresi (KAYES)'nde sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

** Sorumlu yazar/Corresponding author.

e-posta: elifkara@ksu.edu.tr

Küresel üretim ve dağıtım için dünyanın birçok yerinden gerekli parçalar bir araya getirilmektedir. Üretim global hale gelmesi ile tam zamanında ve esnek üretim ortaya çıkmıştır. Oluşturulan yeni üretim süreçleri, girdilerin doğru zamanda oluşturulmasını ve böylece mamullerin zamanında piyasada olmasını sağlamaktadır. Bu da tedarik zinciri yönetim tekniklerini gerekli kılmaktadır (Giannopoulos, 2000: 65; Müller-Jentsch, 2002: 13). Meydana gelen bu lojistik faaliyetlerin tamamı ve farklılıklar lojistik köylerin kurulmasını gerekli hale getirmiştir.

Lojistik merkez veya yük köyü olarak ifade edilen bu merkezler ulusal ve uluslararası transit yüklerin taşındığı, lojistik ve dağıtımla alakalı faaliyetlerin birbirinden farklı operatörlerle yapıldığı, lojistik faaliyetlerin yönetildiği ve yönlendirildiği yerlerdir. Bu operatörler, lojistik merkezde yer alan bina veya tesisleri kiralayarak veya sahibi olarak kullanabilmektedir. Lojistik merkezler temel hizmetlerle birlikte montaj, etiketleme, uyarlama ve yarı üretim gibi katma değerli hizmetler de sağlamaktadır. Bu merkezlerde verilen temel hizmetler şunlardır;

- El kitapçıları hazırlamak, parça ilavesi, müşteri ve ülke uyarlaması yapmak,
- Ters lojistik, montaj, tamir
- Makine kurulumu yapmak,
- Depolama, dağıtım ve sipariş kabul
- Boşları geri gönderme,
- Ürün testi
- Kalite kontrol, paketleme, yük kabul, gönderileri parçalama, sevke hazırlama
- Müşteriye yönelik ürün eğitimi gibi hizmetler yer almaktadır (Kaynak ve Zeybek, 2007: 47-48).

Lojistik yönetimi iş süreçlerinin birlikte hareket etmesini sağlayan bir bütündür. Lojistik merkezlerin, ulaştırma sektöründe önemli bir yeri vardır. Gerek ulaştırma modlarının birlikte kullanımı gerekse yüklerin elleçlendiği ve depolamanın yapıldığı alanlardır (Goetschalckxa ve diğ., 2002: 1123).

Türkiye, doğu ve batı arasında bir bağlantı noktasıdır. Karayolu bağlantıları ve üç tarafının denizlerle çevrili olmasından denizyolu ulaşımına sahiptir. Sahip olduğu hava limanları ve dağıtım merkezleri ile Balkanlar, Batı Avrupa, Kafkasya, Karadeniz, Kuzey Afrika, Orta Asya ve Orta Doğunun bağlandığı bir merkezde yer almaktadır (Kara vd., 2009: 77). Lojistik merkez olabilme potansiyelinin olması için ulaştırma güzergâhında olmak çok önemlidir. Nitekim Türkiye’de birçok önemli ticari faaliyetin aktığı bir güzergâhta yer almaktadır (Hisarcıklıoğlu, 2008: 13).

Çalışmanın ana amacı Kahramanmaraş’ın lojistik merkez olabilme potansiyelinin yaygın olarak kullanılan SWOT analizi ile değerlendirilmesidir. Bu amaçla çalışmanın ikinci bölümünde; lojistik merkez nedir, lojistik merkezlerin temel fonksiyonları, lojistik merkez gelişim süreci, lojistik merkez kurulmasının temel unsurları ve

Türkiye’deki lojistik merkezler incelenmiştir. Daha sonra çalışmanın üçüncü bölümünde; Kahramanmaraş’ın coğrafi konumu, sosyo-ekonomik durumu, idari yapısı, Kahramanmaraş’ın bazı temel göstergeleri, Kahramanmaraş’taki firmaların ihracat-ithalat miktarı ve Kahramanmaraş’ın ulaşım altyapısına dair açıklamalar sunulmuştur. Dördüncü bölümde; Kahramanmaraş’ın lojistik merkez olabilmesi bakımından şehrin zayıf ve güçlü yönlerini, fırsatlar ve tehditlerini ölçen SWOT analizi yapılmıştır. Son bölüm olan beşinci bölümde ise; genel bir değerlendirme yapılarak ve önerilerde bulunularak çalışma tamamlanmıştır.

2. Lojistik Merkezler

2.1. Lojistik Merkez Kavramı ve Özellikleri

Lojistik köyler, taşımacılık ve lojistik alanında hizmet veren firmalarla bu konu ile alakalı olan kamu kurumlarının da içinde olduğu, ulaştırma alanında bakım-onarım, depolama, tartı, yükleme-boşaltma, yükleri bölme, birleştirme, elleçleme, paketleme gibi faaliyetlerin en düşük maliyet ile gerçekleştirilmesini sağlayan ve taşıma istasyonları arasında hızlı, güvenli, aktarma imkânlarına sahip alanlar olarak ifade edilebilir (Bezirci ve Dündar, 2011: 299).

Lojistik merkezler, çeşitli ulaşım ağlarına yakın ve ulaşılabilir bir mesafede konumlanarak, üretici ve müşteriyi birbirine bağlayan alanlarda bulunmaktadır, yüklerin bu noktalarda konsolide de – konsolide edilmesini, aktarılmasını kolaylaştırarak, ulusal ve uluslararası geçişlerde taşımacılık, lojistik ve dağıtım faaliyetlerinin çeşitli işletmeler tarafından ticari temele dayandırılarak bu noktalarda yerine getirilmesini sağlamaktadır. Lojistik faaliyetlerin farklı işletmeciler tarafından yapıldığı bölgeler olan lojistik merkezler, yük taşıma ve depolamalarıyla ilgili faaliyetlerin, bu amaç için oluşturulmuş ortak alan içerisinde kümelenmesinin olduğu alanlardır (Tanyaş, 2016: 37).

ABD’de ortaya çıkan lojistik merkez kavramının Avrupa’da ilk örneklerine Fransa’da rastlanmaktadır. 1960’lı yıllarda başlayan süreç 1990’lı yıllarda Avrupa’nın birçok ülkesinde benimsenmeye başlanmıştır (Yapraklı ve Ünal, 2018: 2). Japonya, ABD ve Avrupa ülkeleri gibi sanayi alanındaki faaliyetlerin geliştiği ülkelerde lojistik köylerin ortaya çıkışında ticaret hacminin artması ve bununla birlikte ortaya çıkan lojistik hareketliliğin şehir içinde neden olduğu trafik yoğunluğudur. Ticaret hacminin dünya genelinde artması ekonomik manada olumlu gelişmeleri beraberinde getirirken; artan trafik sorunu ve bunun yarattığı hava kirliliği de insanların yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilemiştir. Bu bakımdan lojistik köyler şehir içi trafiği rahatlatmakta ve hava kirliliğini azaltmaktadır. Avrupa’da bulunan lojistik köy sayısı 60’ın üzerindedir. Lojistik köylerin bulunduğu ülkelere örnek verecek olursak: Fransa, İspanya, İtalya, Danimarka, Hollanda, Polonya, Macaristan ve Portekiz’dir. (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 53-54).

Ülkede lojistik merkez kavramını ilk olarak TCDD oluşturmuş ve lojistik merkezlerin yapımı için harekete geçmiştir (Yapraklı ve Ünal, 2017: 295). Lojistik köylerin belli başlı özellikleri Tablo 1’de görülmektedir (Venalainen vd., 2001: 36).

Tablo 1. Lojistik Merkezlerin Temel Özellikleri

Özellik	Açıklama
Multimodalite	En az iki taşıma moduna erişim (daha çok karayolu ve demiryolu)
Çok İşlevlilik	Geniş hizmet ağı
Çok Kullanıcılık	Birçok müşteriye hizmet verme
Entegre Platform Fonksiyonları	Farklı iş birimlerinde için iyi birliği sağlama. Ticari ve sanayi işletmeleri, lojistik ve taşımacılık işletmeleri için entegrasyon platformları oluşturma
Bilgi Çözümleri	Bilgi ve iletişim teknolojilerinin gelişmiş olması
Değer Ekleme	Makroekonomik faydanın sağlanması için bölgesel kalkınmanın gerçekleşmesi, tedarik zinciri üyeleri için mikro ekonomik fayda yaratma

Lojistik merkezlerin çok amaçlı bir şekilde kullanılması için bünyesinde farklı fiziksel tesislere yer verilmesi gerekmektedir.

2.2. Türkiye’deki Lojistik Merkezler ve Kuruluş Yeri Seçimi

Lojistik köylerin kurulacağı yerler seçilirken göz önünde bulundurulması gereken unsurlar (Filik, 2011: 215) tablo 2’de görülmektedir.

Tablo 2. Kuruluş Yeri Seçimindeki Ana Unsurlar

Arazi	Maliyetler
<ul style="list-style-type: none"> Büyüklüğü Genişleme olanakları Altyapısı Fiziksel şartları 	<ul style="list-style-type: none"> Arazi Tesis Kullanıcılara maliyeti
Yakınlık (Mesafe)	Sosyo-Ekonomik Faktörler
<ul style="list-style-type: none"> Üretim merkezlerine Tüketim merkezlerine Havaalanına, limana Demiryoluna, otoyollara 	<ul style="list-style-type: none"> Çevresel etkiler Kentsel trafiğe etkisi Ekonomik yaşama etkisi Afet lojistiğine etkisi

Kaynak: Filik, 2011.

Bölgelerin, sahip oldukları arazi özellikleri, çıkacak maliyetler, havaalanı, liman, üretim ve tüketim

merkezlerine yakınlık, sosyo-ekonomik faktörler gibi özelliklere bakılarak bir bölgenin lojistik merkez olma potansiyelleri belirlenebilmektedir.

Günümüzde yük taşımacılığında daha çok karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır fakat bu taşıma şeklini azaltmak taşıma politikalarının ana amaçlarından biridir. Diğer taşıma imkânlarının da ortaya çıkması ve kullanım ağlarının genişlemesi ile birlikte, taşımayı birçok şekilde yapabileme imkânı doğmuştur. Bu noktada, uzaklık kriteri birden fazla taşıma şekline imkân sağlayan lojistik merkezin tüm taşıma çeşitlerine olan uzaklıkları ve alt kriterler olarak dış pazarlar, tüketim ve endüstri bölgelerine olan yakınlıkları içermektedir.

Lojistik merkezlerin yer seçimi yapılırken dış ticaret yapılması üzerinde etkili olabileceği ve taşıma modları değişikliğinin yapıldığı esnada ortaya çıkan elleçleme faaliyetlerinin yapıldığı yerlere yakın olma gerekliliği göz önünde bulundurulmaktadır.

Lojistik merkezlerin kurulmasının yanı sıra, bu merkezlerin kurulduktan sonra işlemeye devam edebilmesi içeriklerinde bulunan tesislere bağlı olmaktadır. Kuruluş yeri belirlenirken etkili olan tesis özellikleri kriterinin alt kriterleri ise tesislerin genişleme olanağı ve tesislerin sürdürülebilirliğidir. Lojistik merkezler istihdam alanları sağlayacaktır. Bununla birlikte çevreye verecekleri zarar ihtimali için iyi bir projeksiyonla dezavantajlar minimuma indirilebilir.

Yük taşıma imkânlarının gelişmiş olduğu ve bağlantı noktaları açısından avantajlı olan Kocaeli (Köseköy), Kayseri (Boğazköprü), İstanbul (Halkalı), Balıkesir (Gökköy), Bitlis (Tatvan), Şırnak (Habur), İzmir (Kemalpaşa), Kars, Sivas, Mardin, Kahramanmaraş (Türkoğlu), Bilecik (Bozüyük), İstanbul (Yeşilbayır), Konya (Kayacık), Uşak, Erzurum (Palandöken), Mersin (Yenice), Denizli (Kaklık), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey) olmak üzere 20 yerde yapılması planlanmıştır.

Şekil 1. Türkiye’deki Lojistik Merkezler



Uşak, Samsun, Eskişehir (Hasanbey), Halkalı, Köseköy ve Denizli (Kaklık) faaliyete geçmiştir. İzmir (Kemalpaşa), Mersin (Yenice), Erzurum, Mardin, Bozüyük, Balıkesir yapım aşamasındadır. Diğer lojistik köylerle alakalı proje, kamulaştırma ve ihale aşamaları devam etmektedir.

3. Kahramanmaraş Lojistik Merkez Olma Potansiyeli ve Ekonomisi

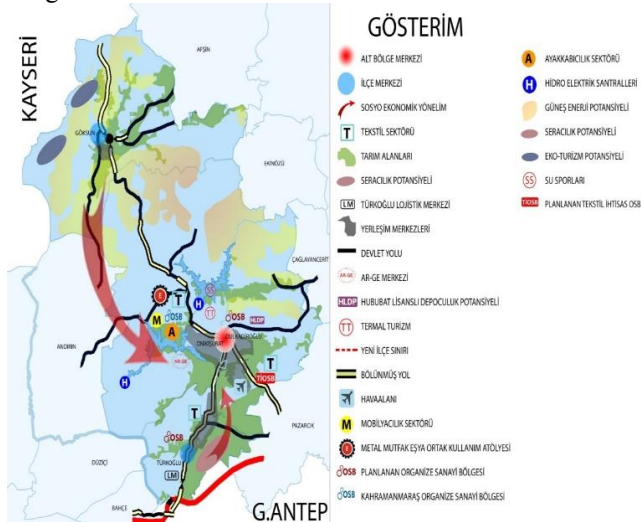
3.1. Coğrafi Durum

Kahramanmaraş 14.346 km²'lik yüzölçümüne sahiptir. Yüz ölçümü ile Türkiye'nin 11. büyük ilidir. Kahramanmaraş üç ayrı coğrafi bölgenin (Doğu Anadolu Bölgesi, Akdeniz Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi) birbirine en çok yaklaştığı alanda yer alır. Kahramanmaraş'ın merkez yerleşkesi Ahir Dağı'nın eteklerine kurulu olduğundan engebeli bir yapıya sahiptir. İlçelerde düzlük bölgeler bulursa da genel olarak engebeli bir yapıya sahiptir. Buna uygun olarak iklim yapısında da üç bölgenin geçişleri gözükmektedir. Merkez Akdeniz bölgesinde yer aldığı için genel olarak Akdeniz iklimi gözükmektedir.

3.2. Sosyo-Ekonomik Durum, İdari ve Temel Göstergeler

Kahramanmaraş ili iki alt bölge olarak incelenmektedir. Bunlardan birincisi Kahramanmaraş il merkezinin içinde yer aldığı Göksun ve Türkoğlu ilçelerinden oluşan bölge diğeri ise Elbistan, Afşin, Ekinözü ve Nurhak'tan oluşan bölgedir. Kahramanmaraş İl Merkezi, Göksun ve Türkoğlu ilçelerinde çoğunlukla üretimi yapılan tarım ürünleri buğday, soğan ve üzumdür. Turizm de bölge için önemli bir sektördür. İl gastronomi, inanç turizmi unsurları ve keşfi yeni yapılan Germanicia Antik Kenti ile yerli turistler için önemli bir turizm potansiyeline sahiptir. Bölgedeki ana sektörler gıda ve tekstil sanayiidir. Turizm ve tarımın da ekonomiyi önemli katlıları vardır.

Şekil 2. Kahramanmaraş İl Merkezi-Göksun-Türkoğlu Bölge Haritası



Kaynak: Doğaka, 2019.

Bu bölgede bulunan Sanayi Siciline kayıtlı firmaların büyük bir bölümü Kahramanmaraş il merkezinde olup, bu firmaların ilin istihdam ve ihracat oranlarında büyük bir katkıya sahiptir. İlden İSO 500 Listesine giren firmaların tamamı Kahramanmaraş il merkezinde ve tekstil sektöründe yer almaktadır. Kahramanmaraş il merkezinde

Organize Sanayi Bölgesi faaliyet göstermektedir. Aynı zamanda Türkoğlu ilçesinde OSB ve Kahramanmaraş merkezde Tekstil İhtisas OSB yapım çalışmaları sürmektedir (Doğaka, 2019: 72).

Kahramanmaraş il merkezi ekonomisi, sosyal imkânları gibi özellikleriyle Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı (DOĞAKA) Bölge Planında temel gelişim göstergelerinde ilk sıralarda yer almakta ve merkez haline gelmektedir. İl merkezi, yalnızca sosyal ve ekonomik yönden değil tüm açılardan ilin merkezidir. Kahramanmaraş merkez ve Türkoğlu ilçesi arasında yapılacak Organize Sanayi Bölgesi, Türkiye'nin en büyük tekstil firmaları ve gıda sanayisi düşünüldüğünde, bölgeyi ekonomik ve işgücü açısından daha da önemli bir cazibe merkezi yapacaktır. Göksun ilçesinin sanayisi gelişmemiştir. Merkezine uzaktır ve ekonomi tarımla sağlanmaktadır. Göksun ilçesi uzak olduğu için merkezle yeterli ekonomik ve sosyal etkileşimi sağlayamamaktadır. Türkoğlu ilçesi ile bu etkileşim daha yoğundur (Doğaka, 2019: 73).

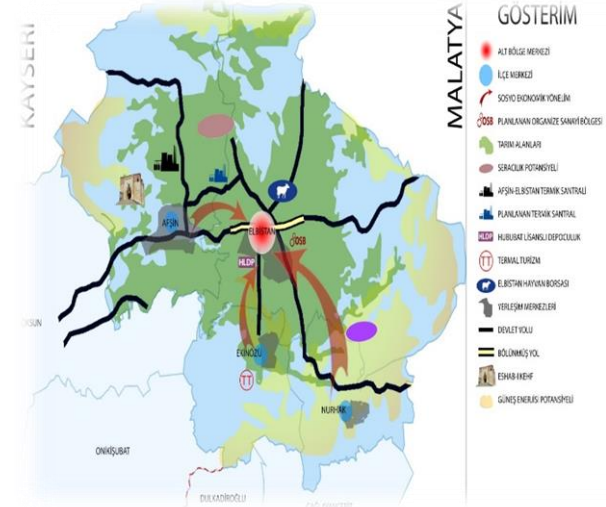
İl merkezi metal mutfak eşyası sektörü ve yenilenebilir enerji ile önemli bir potansiyeli barındırır. Bu potansiyellerin değerlendirilmesi için bu sahalara yönelik yatırımlar ile pazar paylarının artırılması hedeflenmektedir (Doğaka, 2019: 73).

Elbistan, Afşin, Ekinözü, Nurhak Bölgesi

Bu bölgenin ekonomisi tarım ve hayvancılıkla sağlanmakla birlikte tarım alanlarına da sahiptir. Türkiye'nin en büyük termik santrali olan Afşin-Elbistan Termik Santrali burada bulunur. Afşin bölgesinde Eshab-ı Khef Külliyesi bulunmaktadır. Sağlık turizmi için kullanılan içmeler Ekinözü ilçesindedir (Doğaka, 2019: 74).

Kayıtlı verilere göre Elbistan ilçesi nüfusu en yoğun ilçedir. Bu sebepten hizmet alanlarının en gelişmiş olduğu ilçedir. Ekinözü, Afşin ve Nurhak gibi yakın ilçeler hizmet ihtiyaçlarını ve ticari faaliyetlerini bu ilçe ile sürdürmektedir (Doğaka, 2019: 74).

Şekil 3. Elbistan, Afşin, Ekinözü, Nurhak Bölge Haritası



Kaynak: Doğaka, 2019.

Bu bölgede ağırlıklı olarak buğday, arpa ve şekerpancarı ekimi yapılmaktadır. Genel olarak tarıma yönelik sanayi ve termik santralin yarattığı sanayi sektörü vardır. Afşin-Elbistan bölgesindeki enerji potansiyeli önemli bir enerji kaynağıdır. Buda önemli bir istihdam alanı yaratmaktadır. Aynı zamanda rüzgâr ve güneş enerjisi üretimi mümkündür (Doğaka, 2019: 74).

Kahramanmaraş' da dört OSB bulunmaktadır. İplik ve tekstil sanayiinde Türkiye ve Ortadoğu'da önde gelen bir merkez durumuna gelmiştir. Tomsuklu dolaylarına 5.OSB'nin yapımına karar verilmiş ve yapılacak olan yeni OSB yaklaşık 25 bin dekar genişliğinde olup ve büyüklüğü ile Türkiye'nin en büyük sanayi OSB'si olacaktır. Tablo 3'te Kahramanmaraş iline ait bazı temel göstergeler yer almaktadır.

Tablo 3. Kahramanmaraş ili Temel Göstergeler

Kriterler	Yıl	Kahramanmaraş	Türkiye
Toplam nüfus (Kişi)	2018	1.144.851	82.003.882
İlçe Sayısı	2018	11	922
Belediye Sayısı	2018	11	1397
Net Göç (Aldığı Göç-Verdiği Göç)	2017	3973	212.693
Net Göç Hızı (Binde)	2017	0,04	0
Nüfus yoğunluğu (kişi/km ²)	2017	78,6	107
Yıllık nüfus artış hızı (Binde)	2017	13,38	12,4
Yaş bağımlılık oranı (Her 100 kişi için)	2017	11,89	12,56
Kaba doğum hızı (binde)	2017	18,9	16,1
İşsizlik oranı (yüzde)	2018	14,4	11,2
İstihdam oranı (yüzde)	2018	46,5	52
Kişi başına toplam elektrik tüketimi (KWh)	2017	3,974	3,082
Bin kişi başına otomobil sayısı	2017	114	151
15 yaş üstü okuma yazma bilenlerin oranı	2018	94,8	96,74

Kaynak: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, TÜİK Bölgesel Göstergeler, 2019.

2019 tarihli Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçlarına göre Kahramanmaraş ilinin toplam nüfusu 1.144.851'dir. Bu sayı ile Türkiye'deki 81 il içerisinde nüfus sayısı bakımından 18. sırada yer almaktadır. İl merkezinin nüfusu 641 bin 317'dir. Kahramanmaraş ilinin nüfusu bir önceki yıla göre 17.228 artmıştır. Kahramanmaraş'taki merkez ilçeler dâhil toplam ilçe ve belediye sayısı 11'dir. 2017-2018 arası net göç durumuna bakıldığında, Kahramanmaraş 3973 kişi göç almıştır. Yine aynı yıllar için net göç hızına bakıldığında, binde 0,04 değeri ile göç alan iller arasında olduğu görülmektedir.

Nüfus yoğunluğu bakımından 78,6 ile Türkiye ortalamasının altında bulunmaktadır. Yıllık nüfus artış hızı ise 13,38 ile ülke ortalamasının üzerinde seyretmektedir. Doğum hızı nüfus artış hızına paralel olarak Türkiye ortalamasının üzerindedir. İşsizlik oranı 14,4 ile Türkiye ortalamasının üzerindedir ve istihdam oranı 46,5 ile ülke ortalamasının altındadır. Kişi başına düşen toplam elektrik oranı 3,974 ise Türkiye ortalamasının üzerinde görülüyor. 15 yaş üstü okuma yazma bilenlerin oranı 94,8 ile Türkiye ortalamasının (96,74) altında gözükmektedir. Bu da okuma yazma oranının ülke genelinden daha düşük olduğunu ifade etmektedir.

Ülkemiz, Türkiye İstatistik Kurumu tarafından ana göstergeler bakımından 81 il ve 26 bölgeye ayrılmıştır. İstatistik Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'de (26 Bölge) yapılan hesaplamalara göre; 2011 yılı verilerine göre 99 305 Milyon TL ve %8,6 pay ile TR51 Bölgesi (Ankara) ikinci sırada yer almakta, 75 922 Milyon TL ve %6,6 pay ile TR31 Bölgesi (İzmir) üçüncü sırada yer almakta ve TR10 Bölgesi (İstanbul) 312 438 Milyon TL ile en yüksek gayri safi katma değere ulaşarak birinci sırada yer aldı ve toplam gayri safi katma değerden %27,2' lik paya ulaştı. En düşük payı ise %0,7 ile (Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan) TRA2 Bölgesi almıştır.

Tablo 4. Cari Fiyatlarla Bölgesel Gayrisafi Katma Değer (2017 Yılı)

Kriterler	Kahramanmaraş	Türkiye
Tarım (Bin TL)	2.515.363	189.000.175
Sanayi (Bin TL)	9.973.549	905.819.274
Hizmetler (Bin TL)	10.307.281	1.657.822.396

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler, 2019.

Tablo 4'te Kahramanmaraş ilinin 2017 yılına ait tarım, sanayi ve hizmet sektörüne göre gayrisafi katma değerleri ve oranları gösterilmiştir. Sektörler içerisinde 10,3 milyar TL ile en yüksek paya hizmet sektörü sahiptir. Daha sonra ise 9,9 milyar TL ile sanayi ve 2,5 milyar TL ile tarım sektörü gelmektedir.

3.3. Dış Ticaret

Tablo 5. Kahramanmaraş'a Bağlı Firmaların Yaptığı İthalat-İhracat (2018 Yılı)

Kriterler	Milyon Dolar	İller İçindeki Sıralaması
İhracat	998.419	17
İthalat	1.185.598	18

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler, 2019.

Tablo 5'e ihracat açısından bakıldığında, Kahramanmaraş'a bağlı firmalar tarafından 2018 yılında, 998.419 milyon dolar ihracat yapılmıştır. 81 il içerisindeki sıralaması 17'dir. Yapılan ithalat ise 1.185 milyon dolardır ve 81 il içerisinde 18. sırada yer almaktadır.

Tablo 6. Kahramanmaraş'ta Ekonomik Faaliyetlere Göre İhracat (Bin Dolar), 2003-2017

Yıllar	Tarım ve Ormanlık	Madencilik ve Taş	İmalat	Toptan ve Perakende
--------	-------------------	-------------------	--------	---------------------

	Ocakçılığı		Ticaret	
2013	15781	4	827347	19470
2014	20893	12	869537	16280
2015	14090	20	764871	14059
2016	31787	94	826364	15603
2017	21793	-	913484	20322

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler, 2019

Kahramanmaraş'ta gerçekleştirilen ihracat oranları Tablo 6'da incelenmiştir. Ekonomik faaliyetler incelendiğinde 2017 yılı için; tarım ve ormancılık 21,8 milyon dolar, toptan ve perakende ticaret sektörü 20,3 milyon dolar ve imalat sektörü ise 913,5 milyon dolar ihracat rakamlarına ulaşmıştır.

Tablo 7. Kahramanmaraş'ta Ekonomik Faaliyetlere Göre İthalat (Bin Dolar), 2013-2017

Yıllar	Toplam	Tarım ve Orman.	Made n. ve Taş Ocak.	İmalat	Toptan ve Perak. Tic.
2013	1163050	534242	6430	622176	185
2014	1227052	545812	19783	648563	12893
2015	1043291	480043	10617	533008	19623
2016	1294434	505217	4390	757554	27271
2017	1387264	668896	19316	654738	44203

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler, 2019.

Tablo 7'de Kahramanmaraş' dan yapılan ithalatın 2017 yılı için ekonomik faaliyetlere göre dağılımına bakıldığında en büyük pay yaklaşık 668,9 milyon dolar ile tarım ve ormancılık sektörüne aittir. Tarım ve ormancılık sektörünün 654,738 milyon dolar ile imalat, onu da 44,2 bin dolar ile toptan ve perakende ticaret sektörü ve 19,3 ile madencilik ve taş ocakçılığı takip etmektedir.

3.4. Kahramanmaraş Ulaşım Altyapısı

Kahramanmaraş konumu bakımından havayolu, demiryolu ve karayolu ulaşımına sahiptir. 2017 yılında tespit edilen rakamlardan Türkiye sınırlarındaki toplam uzunluğu 65,174 km'dir. İl ve devlet yolunun 975 km'lik kısmı Kahramanmaraş il sınırlarındadır.

Tablo 8. Yol Uzunlukları (2018 Yılı)

Kriterler	Kahramanmaraş	Türkiye
İl ve devlet yolu (km)	975	65,174
Otoyol (km)	34	2.842
Köy yolu (km)	5,87	323,43
Demir yolu (km)	147	10,207

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü (2019)

Kahramanmaraş'ta 34 km uzunluğunda otoyol bulunmaktadır. 5,87 km uzunluğunda ise köy yolu mevcuttur. Demir yolu uzunluğu ise 147 km'dir.

Aşağıdaki Tablo 9'da illere göre karayolu yük trafiği verilmiştir. İstanbul, Ankara ve Kocaeli ilk üçte yer almaktadır. Kahramanmaraş 585,388 ile 18. Sırada yer

almaktadır. Kahramanmaraş'tan sonra 19. sırada 494,391 ile Edirne ve 20. sırada 452,908 ile Yalova yer almaktadır.

Tablo 9. İllere Göre Karayollarındaki Yük Trafik, 2019

Sıra	İller	Yük Trafik (bin ton-km)
1	İstanbul	19.019.063
2	Ankara	4.634.594
3	Kocaeli	4.241.226
...
18	Kahramanmaraş	585,388
19	Edirne	494,391
20	Yalova	452,908

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019.

Aşağıda tablo 10'da Kahramanmaraş ilindeki yolcu sayısı, taşınması yapılan yük miktarı ve geliş-gidiş yapan uçak sayısı verilmiştir. 2016'da dış hat ve içi hatlarda Kahramanmaraş Havalimanı'na gelip-giden uçak sayısı 336 iken; 2018 yılında ise 2,703 olmuştur. Aynı şekilde iç hatlarda giden-gelen yolcu 33 binden 332 bine ulaşmıştır. Dış hatlardan gelen-giden yolcu sayısı 426'dan 1,298'e çıkmıştır. İç ve dış hatlarda taşınan yüke bakıldığında, 2016 yılında 311 ton yük taşınırken; 2018 yılında 2 bin 788 tonluk bir yük taşınmıştır.

Tablo 10. Kahramanmaraş'ta İniş-Kalkış Yapan Uçak Sayısı, Yolcu Sayısı ve Taşınan Yük

Yıl	İniş kalkış yapan uçak sayısı (İç hat + Dış hat)	Yolcu sayısı (İç hat gelen + İç hat giden)	Yolcu sayısı (Dış hat gelen + Dış hat giden)	Taşınan yük (İç hat + Dış hat) (Ton)
...
2016	336	33,653	426	311
2017	254	27,077	875	1,690
2018	2,703	332,680	1,298	2,788
...

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019

Yapılan son çalışma ile Kahramanmaraş'taki havayolu kapasitesi artırılmıştır. Yeni yapılan terminal binası ile yıllık 2 milyon yolcu kapasitesi ve 22 bin 330 metrekaare büyüklüğe kavuşmuştur. Bu gelişme havayolu erişilebilirliğini artıracaktır. Kahramanmaraş demiryolu ağı bakımından erişilebilir çıkmaktadır. Bunun sebebi ise Türkoğlu ilçesinde yer alan istasyonların kullanılmış olmasıdır (Doğaka, 2019).

4. Stratejik Planlama ve SWOT Analizi

Yönetim faaliyetlerinin yerine getirilmesinde yapılacak olan ilk çalışma planlamadır. Her kurumun veya organizasyonun yapacakları çalışmalarla alakalı planlar olmalıdır. Bu açıdan stratejik planlama gerekli bir aşamadır. Bir yapının uzun süreliğine verimli çalışabilmesi, başarı sağlaması ve sürdürülebilir olması için stratejik

planlamaya ihtiyaç vardır (Yapraklı ve Ünal, 2005: 12). Stratejik planlama şu adımlardan oluşmaktadır (Huxhold, Huxhold, ve Levinsohn, 1995: 12):

- İçinde bulunulan durumun analizi
- Görüşlerin stratejik olması
- Fizibilite yapılmış proje
- Stratejik finansal alternatifler
- Faaliyetlerin program için genişletilmesi

Stratejik planlama için mevcut durum iyi analiz edilmelidir. Bu çalışma SWOT Analizi ile yapılacaktır. SWOT analizi; işletmelerin içinde buldukları durumun dış etkenler ve iç etkenler açısından analiz edilmesine dayanan bir analiz türüdür (Yamuk ve İnan, 2005: 10).

SWOT analizi stratejik planlamada kullanılan analitik bir çalışmadır. Dört bileşenden oluşmaktadır. Planı yapılacak alan veya konu ile alakalı olarak dört farklı bakış açısından güçlü, zayıf, fırsatlar ve tehditler tespit edilir. Swot analizinde şu dört sorunun sorularak daha net sonuçlara ulaşılabileceği tespit edilmiştir (Mugabi vd., 2007: 39):

- a) Planlama yapılacak yer neresi,
- b) Bu alanla alakalı planlaması yapılacak konu nedir,
- c) Planlanacak alanın potansiyeli nedir?
- d) Planlamanın başarılı olması için yapılması gerekenler nelerdir?

Bu sorularla birlikte SWOT analiziyle planlaması yapılan alan ve konu belirlenmiş olur. Analizi yapılacak alanın beşeri ve doğal özellikler belirlenerek, bu alanın özelliklerine en uygun plan geliştirilir. SWOT analizinde belirlenen alan ve konu, içi unsurla ve dış unsurlar bakımından incelenir. Güçlü ve zayıf yönler bir grup, fırsat ve tehditler ise diğer grup olarak ele alınır ve incelenir. Güçlü ve zayıf yönler belirlene alan veya konunun kendi içinden kaynaklanırken, fırsat ve tehditler ise dış etmenlerden kaynaklanan unsurlardır (Taş, 2011: 191).

Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi için sahip olduğu güçlü ve zayıf yönler ile bulunduğu bölgede sahip olduğu fırsat ve tehditlerin incelenmesi SWOT Analizi üzerinden yapılacaktır.

5. Lojistik Bir Merkez Olarak Kahramanmaraş: Güçlü Yönler ve Fırsatlar, Zayıf Yönler ve Tehditler

Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi için gerekli olan ve sahip olduğu unsurlar aşağıdaki gibidir.

5.1. Güçlü Yönler

- Kahramanmaraş Türkoğlu'nun Türkiye Lojistik Master Planında bulunması
- Şehir içerisinde yer alan Kahramanmaraş Sütçü İmam üniversitesi ve kuruluş çalışmalarına başlanan İstiklal Üniversitesinin bölgesel kalkınmaya etkisi
- Teknopark kapasitesi ve uygulamaları
- Taşımacılık ve Lojistik hizmetleri sağlayan firmaların olması

- Kış turizmiyle ilgili faaliyetlerinin başlaması
- Havalimanına sahip olması
- Gıda (Dondurma), Tekstil, Metal Mutfak Eşya alanlarında uluslararası çapta iş yapması
- Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejide bölgenin ana gelişme koridorunda yer alması
- Kahramanmaraş'ın Türkoğlu ilçesinin TCDD tarafından Lojistik Merkez olarak kabul edilmiş olması
- OSB'lerin olması ve bunlarında iş yapma seviyesinin yüksek olması
- Nitelikli eleman yetiştirmeye yönelik Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi bünyesinde Lojistik bölümünün varlığı

5.2. Zayıf Yönler

- Mevcut durumda denizyolu bağlantısının olmaması
- Kurumlar arası iş birliği eksikliği
- Firmaların kurumsallaşma sorunları
- Lojistik Master Planında Kahramanmaraş'ın yalnızca bir ilçesinin yer alması,
- Karma taşımacılık altyapısının gelişmemesi
- Pazarlamada gerekli ağırlığın yoksunluğu ve küresel standartlardan uzak oluşu
- Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü'nün faaliyete yeni geçmesi
- Sanayi -Üniversite iş birliğinin sağlanamaması
- Yabancı dil ve eğitim eksikliği
- Sermaye altyapı yatırımlarının yetersizliği
- Kültür olarak girişimciliğin gelişmemiş olması
- Dış ticaret kapasitesinin düşük olması
- Bilgi teknolojilerinin yeteri kadar kullanılmaması
- Yabancı yatırım yetersizliği

5.3. Fırsatlar

- Lojistik merkezlerin öneminin fark edilmesi
- Genç nüfusun çokluğu
- Bölge üzerindeki siyasi destek
- İlde bulunan iki üniversite sayesinde bilimsel manada proje desteğinin olması

5.4. Tehditler

- Rekabetin şehirlerarası ve bölgesel olarak yaratacağı olumsuzluklar
- Projelerin sürdürülmesinde politik engellerin yaşanması
- Yapılmış olan ve yapımı süren diğer lojistik köylerin varlığı
- Karayolu ulaşımında çevrenin göreceği zarar
- Lojistik köylerin oluşturulması sırasında yaşanacak rant oluşumu ve bunun kamulaştırma giderlerinde artışa sebep olması
- Global çapta yaşanacak değişim ve krizler
- Ülkenin komşuları ve aynı bölgede bulunan ülkelerdeki genel durum
- Çevresel sorunları altyapı eksikleri ile artış göstermesi

Sonuç ve Öneriler

Yapılan bu çalışmayla lojistik merkezlerin önemi ele alınarak Kahramanmaraş'ın lojistik merkez haline gelme potansiyeli eldeki verilerle ortaya konmuş ve bu potansiyel SWOT analizi ile değerlendirilmiştir. Elde edilen analiz sonuçlarına göre Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olma potansiyelinin olduğu tespit edilmiştir.

Kahramanmaraş ilinin lojistik sektörüne yönelik master planı hazırlanarak, misyonu belirlenmeli ve gelecekte olmak istediği yer için vizyonu ortaya konulmalıdır. İl içerisinde yer alan kuruluşlar ile ortak bir paydada buluşup stratejik kararlar alarak ilerleme sağlanmalıdır. Lojistik sektörü içerisinde kamu-özel sektör, üniversite-sanayi arasındaki iş birliklerinin hızlandırılması gerekir. Modern işletme modelleriyle birlikte, çağa uygun teknolojiler kullanılmalıdır.

Çeşitli ulaşım ağlarıyla uyum sağlayarak karma taşımacılık sistemi geliştirilmelidir. Demiryolu, havayolu ve karayolu taşımacılığının sağlanmasına yönelik alt yapı sistemleri sağlanmalı, maliyetler düşürülmelidir. Demiryolu taşımacılığında daha fazla faydalanılmaya çalışılmalıdır. İl içerisinde yer alan üniversiteler ile iş birliğine gidilerek, nitelikli insan gücü yetiştirmek için ortak projeler geliştirilmeli, teşvikler çıkarılmalı, üniversitelere ekonomik anlamda destekler sağlanmalıdır. Ayrıca bu sektörde çalışanlar eğitilmelidir.

Lojistik sektörünün gelişimine paralel olarak Kahramanmaraş'ta bu sektörün tam olarak kurumsallaşamaması ve sektör içerisinde yer alan firmaların geleneksel iş modelleri bağlamında yönetilmesi, profesyonelleşme eğilimlerinin istenilen seviyede olmaması gibi karşılaşılan problemlere profesyonel çözümler üretilmelidir. Hedefler doğrultusunda oluşturulan planlar desteklenmelidir. Kahramanmaraş'ın bir cazibe merkezi haline gelmesi için tanıtımlar yapılmalı ve yatırımcılar buraya çekilmelidir.

Kahramanmaraş'ın lojistikle alakalı eksiklerini gidermek amacıyla üniversiteler üzerinden araştırma merkezleri kurulabilir. Belediyeler, kalkınma ajansı, ticaret ve sanayi odası, üniversiteler, kamu idari merkezler tarafından oluşturulacak lojistik merkez olma potansiyeline yönelik proje planına en iyi destek verilmelidir.

Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi bakımından yukarıda bahsedilen eksikliklerin giderilmesi ve önerilerin özenle dikkate alınması şehir, bölge ve ülke ekonomisine katkıda bulunmasını sağlayacaktır.

Kaynakça

Bezirci, Muhammet ve Dündar, A. Oktay (2011). Lojistik Köylerin İşletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 13 (1), 292-307.

Filik, F. (2011). Lojistik Merkezlerin Rolü ve Önemi. *Tanyaş, M. ve Hazır K. (Ed.), Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe*

Giriş), 1. Baskı içinde, Tarsus, Mersin: Arzu Ofset Matbaacılık.

- G. Yamuk & İ. H. İnan (2005). Trakya Bölgesindeki İmalata Sanayi İşletmelerinin Kalite Maliyetlerinin Swot Analizi ile Değerlendirilmesi. *Journal of Tekirdag Agricultural Faculty*, 2 (2).
- Giannopoulos, G. (2000). European Inland Freight Transport Scenarios for 2020 and Some Related Policy Implacations, Key Issues for Transport Beyond 2000 15th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, ECMT, Thessaloniki 7-9 June.
- Goetschalckx, M. & Ratliff, H. D. (2002). Shared storage policies based on the duration stay of unit loads. *Management Science*, 36 (9): 1120–1132.
- Güngör, S. & Arslan M. (2004). Turizm ve regresyon stratejileri için swot analizi görsel kalite değerlendirmesi turizm tesislerinin beğenirliği ve turizm tesisleri durum analizi uygulaması: beyşehir ilçesi örneği. *S.Ü. Ziraat Fakültesi Dergisi*, 18 (33): 68 – 72.
- Gürdal, S. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*. İstanbul: EUROMAT.
- Hisarcıkloğlu, M. R. (2008). *Zaman Reaktif Değil, Proaktif Olma Zamanıdır*, Ankara: TOBB Yayınları.
- Huxhold, W. E. L., Huxhold, A. G. W. E. & Levinsohn, A. G. (1995). *Managing geographic information system projects*, New York: Oxford University Press.
- Johannsen W. & Henrik H. (2017). Analysis Of Institutional And Organisational Solutions in The Development of Transport and Logistics Centres, Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB Kristiansen, Jorgen: North Sea Programme, Annex 3.2.2 to the Final Report, by Aalborg University.
- Kara, Mehmet, Tayfur, Lütfü & Basık, Hamit (2009). “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye”, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, VI (11), 69-84.
- Karadeniz, Vedat & Akpınar, Erdal (2011). Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 23, Ocak, 49-71.
- Kaynak, Muhteşem & Zeybek, Hülya (2007). İntermodal Terminalerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye’deki Durum. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9 (2), 39 – 58.
- Mugabi, J., Kayaga, S. & Njiru, C. (2007). Strategic planning for water utilities in developing countries. *Utilities Policy*, 15, 1-8.
- Nufusu.com (2019). Kahramanmaraş İl Nüfusu Yaş Grupları, https://www.nufusu.com/il/kahramanmaras-nufusu#yas-grublari_02.05.2019
- Nufusu.com (2019). Kahramanmaraş İl Nüfusu, https://www.nufusu.com/il/kahramanmaras-nufusu#yas-grublari_10.05.2019
- T.C. Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı (2015). *TR63 Bölge*

- Planı (2014-2023)*, Arkadaş: Ankara, http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_500_LD2D63KZ_TR63-Bolge-Plani-2014-2023-Analiz-calismalari.pdf (25.05.2019)
- T.C. İçişleri Bakanlığı (2019). Türkiye Mülki İdare Bölümleri Envanteri, <https://www.e-icisleri.gov.tr/Anasayfa/MulkiIdariBolumleri.aspx> (23.05.2019)
- Tanyaş, Mehmet (2016). Lojistik Sektör Raporu 2015, MÜSİAD Sektör Raporları, Mavi Ofset Basım, İstanbul, Ocak.
- Taş, Barış (2011). Tarım Alanlarının Planlaması Sürecinde SWOT Analizi Kullanımına Bir Örnek: Sandıklı İlçesi, *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 9 (2), 189-207.
- Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı (2018), 2018 Trafik Ve Ulaşım Bilgileri., <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/TrafikveUlasimBilgileri/18TrafikUlasimBilgileri.pdf> (01.04.2019)
- TÜİK (2019). Bölgesel Gayrisafi Katma Değer, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?jsessionid=69Vkc9hZxbN9my8MBfhc7f69whZLspGV9pK6Xn0nKM9pSvmyHYHh!251220313?id=16180> (10.05.2019)
- TÜİK (2019). Bölgesel Hesaplar, Veri Dağıtım Sistemi, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=116&locale=tr> (02.05.2019)
- Venalainen, P., Karvonen, T., & Kondratowicz, L. (2001). Logistics Centres in the Baltic Sea Region. Publications Of The Ministry Of Transport And Communications-Tedim Publications.
- Welsch, H. (2007). Macroeconomics and Life Satisfaction: Revisiting the Misery Index. *Journal of Applied Economics*, 10 (2), 237-51.
- Yapraklı, T. Ş. & Ünal, M. (2017). Lojistik Merkez Olabilmesi Açısından Erzurumun Swot Analizi ile Değerlendirilmesi, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 31 (3).
- Yıldırım, S. (2018). İslam Ekonomisi Modeli Kapsamında İslami Finans ve İslami Bankacılık. İçinde: Para, Bankacılık ve Finansal Sistem, D. Ç. Yıldırım, E. İ. Çevik (Ed.), 394-419, Bursa: Ekin Yayınevi.
- Yüksel, S. (2016). Rusya Ekonomisinde Büyüme, İşsizlik ve Enflasyon Arasındaki Nedensellik İlişkileri. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 53(614), 43-57.
- Zencey, E. (2011, 7, March). Growth of GDP and Discontent in Egypt and Tunisia, *The Dalg News*, <https://steadystate.org/growth-of-gdp-and-discontent-in-egypt-and-tunisia>.