

KIRŞEHİR İLİ ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK YAPISINA İLİŞKİN SWOT ANALİZİSWOT ANALYSIS OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS STRUCTURE OF
KIRŞEHİR PROVINCE**Alpaslan ALPASLANOĞLU**Dr. Öğretim Üyesi, T.C. Iğdır Üniversitesi, Yönetim ve Organizasyon Ana Bilim Dalı
ORCID: 0000-0003-0859-984X**Özet**

Kırşehir ili, tarihi Büyük İpek Yolu ile Kral Yolu'nun keşişim noktasında yer alan, köklü bir ulaştırma mirasına sahip, Türkiye'nin sadece coğrafik değil aynı zamanda ulaştırma ve lojistik potansiyeli itibari ile de merkezinde yer almaktadır. Bu nedenle, araştırma konusu olan Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik yapısının; hem Şehir hem de Ülke ekonomisinin gelişiminde önemli bir destek noktası olabileceği öngörülmektedir. Araştırma amacı; Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinin durumu, güçlü ve zayıf yönlerinin belirlenmesi, etkin ve verimli ulaştırma faaliyetlerinin sağlanabilmesinin yol ve yöntemleri ile karşılaşılabilecek tehditler ile fırsatların belirlenebilmesidir.

Araştırmada, öncelikle Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik yapısı ortaya konulmuş daha sonra SWOT Analizine tabi tutulmuştur. Çalışma için gerekli veriler; T.C. Ulaştırma Bakanlığı başta olmak üzere, ulusal ve yerel resmi kurumlara ilişkin kamuya açık bilgi ve raporlardan yararlanılarak elde edilmiştir. Dolayısıyla bu araştırmanın verileri resmi, kamuya açık ve ikincil türden oluşmaktadır. Ayrıca bu nedenle; güvenilirlik, geçerlilik, akademik etik ilke ve kurallar üst düzeyde karşılanmaktadır.

Çalışma sonucunda, Kırşehir ilinin ulaştırma ve lojistik faaliyetleri içinde lojistik (L türü), uluslararası yolcu taşımacılığı (B türü), uluslararası yük taşımacılığı (C türü), kargo işletmeciliği (M), nakliyat ambarı işletmeciliği (N) ve dağıtım işletmeciliğinin (P türü) yapılmadığı, bunlarla beraber depolama ve katma değerli elleçleme faaliyetlerinin olmadığı gözlemlenmiştir. Buna karşın Şehrin; coğrafik bakımdan ulaşım ağı merkezi olabile potansiyeli, Türkiye'yi, Güney-Kuzey ve Doğu-Batı ana hatlarında tek bir merkezi nokta ile birleştirebilme olanağı elde edebileceği demir yolu projesinin merkezinde olması, önemli bir fırsat olarak görülmektedir. Ayrıca Kırşehir ilinde henüz gerçekleştirilmeyen ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinden, özellikle lojistik, uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı alanlarında girişimciler için geniş ve boş alanlar görülmektedir. Öte yandan, araştırmanın; ulusal ve yerel yönetimler, ulaştırma ve lojistik sektörü, akademisyenler, araştırmacılar, sektör yöneticileri ve çalışanları, girişimciler ve alan ile ilgili eğitim görenler için yararlı olabileceği düşünülmektedir.

Anahtar kelimeler: Kırşehir ulaştırma, Kırşehir lojistik, Kırşehir ulaştırma ve lojistik, Kırşehir ulaştırma yapısı, Kırşehir lojistik yapısı, Kırşehir ulaştırma ve lojistik SWOT Analizi, Ulaştırma ve lojistik SWOT Analizi.

Abstract

Kırşehir, historical Great Silk Road with King located at the intersection point of the way, with a well-established transportation heritage, Turkey is not only geographically but also in the transport and logistics potential is located in the center of the nominal. For this reason, the transportation and logistics structure of Kırşehir province, which is the subject of research; It is predicted to be an important support point in the development of both the city and the country's economy. Research purpose; Determining the status, strengths and weaknesses of the transportation and logistics activities in Kırşehir province, determining the threats and opportunities that may be encountered by means of ways and methods of ensuring effective and efficient transportation activities.

In the research, firstly, the transportation and logistics structure of Kırşehir province was revealed and then it was subjected to SWOT Analysis. Data required for the study; T.R. It has been obtained by making use of publicly available information and reports on national and local official institutions, especially the Ministry of Transport. Therefore, the data of this research consists of official, public and secondary type. Also for this reason; reliability, validity, academic ethical principles and rules are met at a high level.

As a result of the study, logistics (L type), international passenger transport (B type), international freight transport (C type), cargo management (M), transport warehouse management (N) and distribution management (P type)), as well as storage and value-added handling activities. On the other hand, the city; geographic care of the transportation network center may be potential, Turkey, South-North and East-West main lines to be at the center of one central point can gain the ability to combine with the railway project is seen as a major opportunity. In addition, there are large and empty spaces for entrepreneurs in the fields of logistics, international freight and passenger transport, among the transportation and logistics activities that have not yet been carried out in the province of Kırşehir. On the other hand, the research; It is thought to be beneficial for national and local governments, transportation and logistics sector, academics, researchers, sector managers and employees, entrepreneurs and those who receive training in the field.

Keywords: Kırşehir transportation, Kırşehir logistics, Kırşehir transportation and logistics, Kırşehir transportation structure, Kırşehir logistics structure, Kırşehir transportation and logistics SWOT Analysis, Transportation and logistics SWOT Analysis.

GİRİŞ

Bilinen 5.000 yıllık tarihi bir geçmişe sahip olan Kırşehir ili, Şehir çevresinin verimli toprakları, Nehrin sağladığı imkânlar ve buradan geçen ticaret yolları, şehri her dönemde önemli kılmıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021a). Tarihi Büyük İpek Yolu'nun, Anadolu Yarımadası'nın merkezi güzergâhının odak noktasında yer alan Kırşehir, tarihi boyunca en önemli ticaret yolları üzerinde yer almıştır. Kırşehir'in tarihi ulaşım merkezi olmasının göstergesi olarak iki dikkat çekici eser Kesikköprü ve Kervansarayı'dır. 1248 yılında Anadolu Selçuklu Devleti tarafından (Kırşehir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2021) yapılan Kesikköprü, Kervansarayı ile birlikte yaptırılmıştır. Kırşehir ile Konya'yı birbirine bağlamak için yapılan köprü (T.C. Kırşehir Valiliği. (2021a), Tarihi Büyük İpek Yolu güzergâhında bulunmakta ve Türk mimarisinin en önemli eserlerinden sayılmaktadır (T.C. Kültür ve Turizm

Bakanlığı, 2021b). Bununla beraber yeni arkeolojik bulgular ışığında; Şehrin, Tarihi Büyük İpek Yolu'ndan çok daha eski olan (yaklaşık 10.000 yıllık) önemli ticaret yollarına sahip olduğunu göstermektedir. Söz konusu bu yolun Kalehöyük merkezli, doğu-batı ve kuzey-güney bağlantıları ile Orta Asya'ya kadar ulaştığı ortaya konulmuştur. (Anadolu Agency, 2019). Ayrıca Şehrin, Kral Yolu güzergâhı üzerinde; Comana ile Gordion arasında, Kızılırmak'ın Güney yönüne geçişin gerçekleştiği önemli bir geçit güzergâhında yer aldığı (Doğan, 2014: 17) ve çok önemli bir Kapadokya Şehri (Tanıtma Genel Müdürlüğü, 2021) olduğu da belirtilmelidir. Bu nedenlerle; Kırşehir ilinin tarihi boyunca önemli bir ulaştırma merkezi ve dolayısıyla günümüz için dikkate değer bir ulaştırma ve lojistik potansiyeli olduğu ifade edilebilir.

Kırşehir ili ekonomisine yapılan katma değer; %20,6 oranını tarım, %24,1 oranını sanayi üretimi ve %43,9 oranını hizmetler sektörü oluşturmaktadır (Kırşehir Ticaret ve Sanayi Odası, 2020: 7). Dolayısıyla Şehrin ekonomisi, ağırlıklı olarak hizmetler sektörüne dayanmaktadır.

Kırşehir'de bir adet A Sınıfı Gümrük Müdürlüğü bulunmakta ve yolcu ile her türlü eşyanın (ihtisas uygulamasına tabi eşyalar hariç) gümrük işlemleri yapılmaktadır. Gümrük Müdürlüğü, kara taşıtlarının gümrük işlemlerini yapmaya yetkilidir (T.C. Kırşehir Valiliği, 2018a).

Dış ticaret yapısı itibari ile (sırasıyla 2019 ve 2020 yıllarında) Kırşehir ili; 223 milyon USD/203 milyon USD ihracat (Türkiye İstatistik Kurumu, 2021a) ve 282 milyon USD/252 milyon USD ithalat (Türkiye İstatistik Kurumu, 2021b) gerçekleşmiş ve aynı dönemler için (sırasıyla); 59 milyon USD/49 milyon USD dış ticaret açığı verilerek, ihracatın ithalatı karşılması %79 ve %81 oranlarında gerçekleşmiştir. Kırşehir ihracatında ilk beş ülke; Almanya, Mısır, İtalya, Venezuela ve Fas olarak sıralanırken, ithalatta; Brezilya, Tayland, Mısır, Güney Kore ve Almanya öne çıkmaktadır (Ahi Kalkınma Ajansı, 2019). Kırşehir, 2020 yılında illere göre ihracat sıralamasında 44. sırada (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021a), ithalatta ise 29. sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021b). Dolayısıyla Kırşehir İlinin dış ticaret yapısının daha çok ithalata dayalı olduğu söylenebilir.

Kırşehir ili 2019 yılı ihracat değerlerine göre, ilk sırada “Kauçuk ve kauçuktan eşya” ürün grubu yer almaktadır (Tablo 1) ve bu değer tek başına, 2019 yılı toplam ihracatının %88 oranına karşılık gelmektedir. Ayrıca söz konusu yaklaşık 196 milyon USD değerindeki ihracat faslının neredeyse tamamı ile Kırşehir dış ticaretinin önemli orandaki kesiti, 100'den fazla ülkeye ihracat gerçekleştiren (Petlas Lastik Sanayi, 2021) Petlas Lastik üretim firması tarafından oluşturulmaktadır (T.C. Kırşehir Valiliği, 2018b). Bu durum, ithalatta da kendini göstermekte ve ithalatın ikinci sırasında “Kauçuk ve kauçuktan eşya” faslı yer almaktadır. Öte yandan en çok ithalat ürününün, “Canlı hayvanlar” olması da dikkat çekicidir (Tablo 1).

Tablo 1.*Kırşehir ili ihracat ve ithalatını oluşturan ilk on fasıllar*

İhracat Fasılları, 2019	İhracat (USD)	İthalat Fasılları, 2019	İthalat (USD)
Kauçuk ve kauçuktan eşya	195.557.438	Canlı hayvanlar	94.885.142
Demir veya çelikten eşya	13.591.757	Kauçuk ve kauçuktan eşya	92.649.293
Sebzeler, meyveler, sert kabuklu meyveler ve bitkilerin diğer kısımlarından elde edilen müstahzarlar	6.682.950	İnorganik kimyasallar, kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikleri	38.120.340
Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	2.678.764	Emdirilmiş, sıvanmış, kaplanmış veya lamine edilmiş dokunabilir mensucat, dokunabilir maddelerden teknik eşya	17.951.075
Süt ürünleri, yumurtalar, tabii bal, diğer yenilebilir hayvansal menşeli ürünler	912.737	Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.)	12.030.874
Değirmencilik ürünleri, malt, nişasta, inülin, buğday gluteni	535.760	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	10.791.873
Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	531.272	Organik kimyasal ürünler	5.371.100
Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	414.605	Plastikler ve mamulleri	5.306.252
Hububat, un, nişasta veya süt müstahzarları, pastacılık ürünleri	340.054	Demir ve çelik	4.425.794
Cam ve cam eşya	296.801	Cam ve cam eşya	4.379.055

Not. Kırşehir ili ihracat ve ithalatını oluşturan ilk on fasıllar, USD, 2019 yılı. (Türkiye İstatistik Kurumu, 2021c). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

Taşımacılık; yolcunun veya eşyanın bir başlangıç noktasından alınarak istenilen varış yerine ulaştırılması işidir. Başlangıç noktası; yolcunun taşıta bindiği, yükün ise teslim alındığı yeri ifade etmektedir (Doğan, 2014: 85). Bu çalışmada, ulaştırma ve lojistik faaliyetleri; Kırşehir ilinde mevcut olan Yetki Belgeleri sayı ve türleri üzerinden değerlendirilmiştir. Çünkü Türkiye’de lojistik, taşımacılık ve taşımacılık ile ilgili faaliyetlerde bulunulabilmesi için T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan, ilgili faaliyete ilişkin Yetki Belgesinin alınmış olunması zorunludur. 2021 yılı itibari ile Yetki Belgeleri türleri, açıklamaları ve ücretleri Tablo 2’de yer almaktadır.

Tablo 2.*Türkiye Yetki Belgeleri türleri, alt türleri, açıklamaları, sayıları ve ücretleri*

YETKİ BELGESİ TÜRLERİ ve ALT TÜRLERİ		AÇIKLAMA	ADET	ÜCRETİ (2021 yılı, TL)
Yolcu Taşımacılığı Yetki Belgesi Türleri	A Türü	Otomobil ile ticari yolcu taşımacılığı yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. İki alt türden oluşmaktadır:	341	
	A1	Yurt içi		16.547
	A2	Uluslararası		24.821
	B Türü	Otobüsle uluslararası ve Yurt içi yolcu taşımacılığı yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. Üç alt türden oluşmaktadır:	451	
	B1	Uluslararası ve şehirler arası tarifeli, ticari yolcu taşımacılığı		272.775
	B2	Uluslararası ve Yurt içi tarifesiz, ticari yolcu taşımacılığı		196.398
	B3	Uluslararası ve Yurt içinde, ticari nitelikte olmaksızın, kendi işi ile ilgili kendi personelini taşımak üzere verilmektedir.		8.272
	D Türü	Otobüsle Yurt içi yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Dört alt türden oluşmaktadır:	25.668	
	D1	Tarifeli, şehirler arası ticari yolcu taşımacılığı		218.220
	D2	Tarifesiz, Yurt içi ticari yolcu taşımacılığı		180.031
	D3	Sadece kendi esas işi ile ilgili kendi personelini Yurt içinde taşımak üzere yolcu taşımacılığı		8.272
	D4	Tarifeli ve tarifesiz olarak 100 kilometreye kadar şehirler arası ve taşıma mesafesine bakılmaksızın il içi ticari yolcu taşımacılığı		6.618
	F Türü	Ticari amaçla yolcu taşımacılığı ile ilgili acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. İki alt türden oluşmaktadır:	2.674	
	F1	Yurt içi yolcu taşıma acenteliği		6.618
	F2	Uluslararası ve Yurt içi yolcu taşıma acenteliği		9.927
	T Türü	Terminal işletmeciliği yapılması üzerine, gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarına verilmektedir. Üç alt türden oluşmaktadır:	306	
T1	Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde yapılacak yolcu terminali işletmeciliği		8.272	
T2	Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında kalan yerleşim yerlerinde yapılacak yolcu terminali işletmeciliği		8.272	
T3	Eşya ile ilgili terminali işletmeciliği		8.272	
Yük Taşımacılığı Yetki Belgesi Türleri	C Türü	Uluslararası ve Yurt içi eşya taşımacılığı yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. Üç alt türden oluşmaktadır:	3.592	
	C1	Sadece kendi asıl işi ile ilgili, ticari amaçlı olmayan, eşya taşımacılığı		20.062
	C2	Ticari amaçlı eşya taşımacılığı		66.193
	C3	Ticari amaçlı ev ve büro eşyaları taşımacılığı		16.547
	G Türü	Ticari amaçlı eşya ve kargo taşımacılığı alanında acentelik yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. Üç alt ve bir adet alt-alt türden oluşmaktadır:	2.135	
	G1	Yurt içi eşya taşıma acenteliği		6.618
	G2	Uluslararası ve Yurt içi eşya taşıma acenteliği		9.927
	G3	Yurt içi kargo acenteliği		6.618
	G3*	Yurt içi kargo acenteliği (Büyükşehir haricindeki illerde, il merkez ilçeleri dışında olan ilçe, belde, kasaba ve köylerde)		
	H Türü	Ticari amaçla eşya taşımacılığı alanında, komisyonculuk yapılması üzerine, gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. İki alt türden oluşmaktadır:	1.402	
	H1	Yurt içi eşya taşıma komisyonculuğu		6.618
	H2	Uluslararası ve Yurt içi eşya taşıma komisyonculuğu		9.927
	K Türü	Yurt içinde eşya taşımacılığı yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. Üç alt ve üç adet alt-alt türden oluşmaktadır:	449.081	
	K1	Ticari amaçlı eşya taşımacılığı		16.547
	K1*	Ticari amaçlı eşya taşımacılığı (Sadece kamyonetlerle)		
	K1Ö	Ticari amaçlı eşya taşımacılığı (Sadece özel amaçlı taşıtlarla)		
K2	Sadece kendi asıl işi ile ilgili, ticari amaçlı olmayan, eşya taşımacılığı		16.547	
K2*	Sadece kendi asıl işi ile ilgili, ticari amaçlı olmayan, eşya taşımacılığı (Sadece kamyonetlerle)			
K3	Ticari amaçlı ev ve büro eşyaları taşımacılığı		8.272	
L Türü	Ticari amaçlı lojistik işletmeciliği yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. İki alt türden oluşmaktadır:	361		
L1	Yurt içi lojistik işletmeciliği		165.484	
L2	Uluslararası ve Yurt içi lojistik işletmeciliği		330.969	
M Türü	Tarifeli ve ticari amaçlı kargo işletmeciliği yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. İki alt türden oluşmaktadır:	38		

	M1	İl içi kargo işletmeciliği		33.096
	M2	Yurt içi kargo işletmeciliği		248.227
N Türü		Ticari amaçlı nakliyat ambarı işletmeciliği yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. İki alt türden oluşmaktadır:	187	
	N1	İl içi nakliyat ambarı işletmeciliği		16.547
	N2	Yurt içi nakliyat ambarı işletmeciliği		33.096
P Türü		Ticari amaçlı dağıtım işletmeciliği yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir. İki alt türden oluşmaktadır:	40	
	P1	İl içi dağıtım işletmeciliği		33.096
	P2	Yurt içi dağıtım işletmeciliği		248.227
TİO		Ticari amaçlı eşya taşımacılığı ile ilgili taşıma işleri organizatörlüğü yapılması üzerine gerçek ve tüzel kişilere verilmektedir.		
T Türü		Terminal işletmeciliği yapılması üzerine, gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarına verilmektedir. Üç alt türden oluşmaktadır:	306	
	T1	Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde yapılacak yolcu terminali işletmeciliği		8.272
	T2	Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında kalan yerleşim yerlerinde yapılacak yolcu terminali işletmeciliği		8.272
	T3	Eşya ile ilgili terminali işletmeciliği		8.272

Not. Türkiye Yetki Belgeleri türleri, alt türleri, açıklamaları, sayıları ve ücretleri (ücretler 2021 yılı, diğerleri 2020 yılı verileridir). (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, I. Bölge Müdürlüğü, 2021a); (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, I. Bölge Müdürlüğü, 2021b); (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021); (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020a: 31) kaynaklarından oluşturulmuştur.

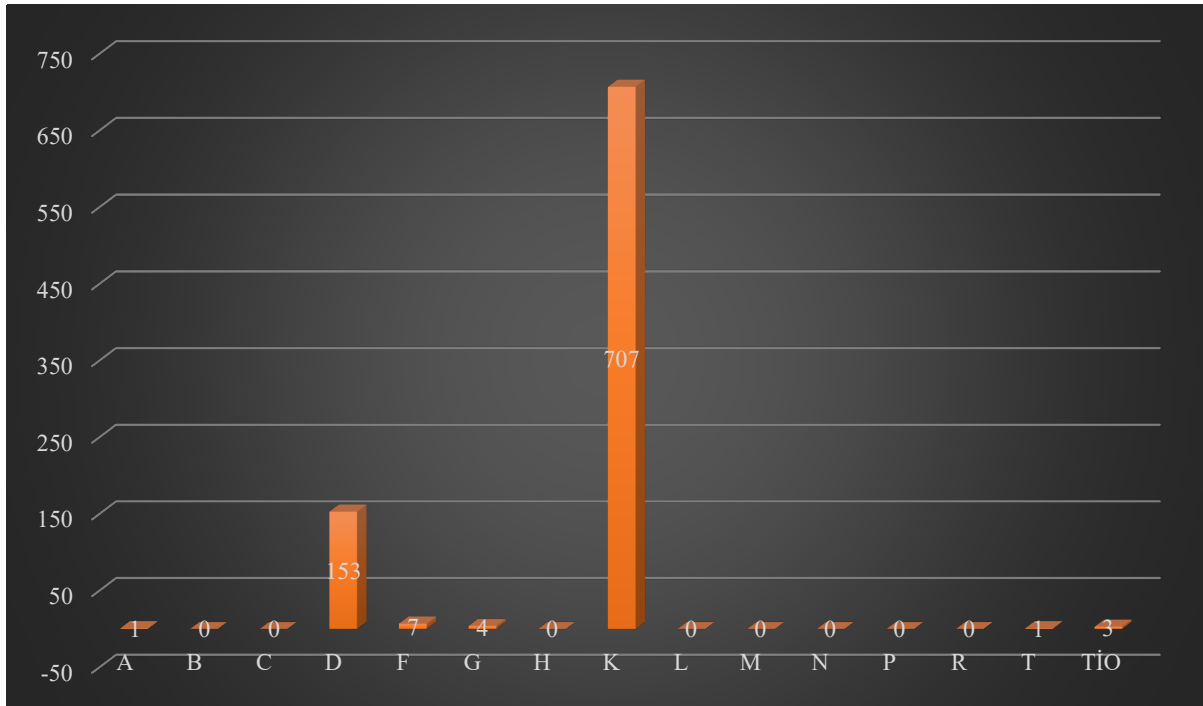
SWOT Analizi; organizasyon, kuruluş, kurum veya herhangi bir yapıya (sektör gibi) ilişkin güçlü yönler, zayıf yönler, fırsatlar ve tehditlerin analizini içeren, kaynakların niceliğini ve kalitesini belirlemeyi amaçlayan (Rabin, Miller ve Hildreth, 2000: 503) yaygın bir analiz türüdür. SWOT Analizi ile oluşturulan stratejik alternatiflerin amacı; fırsatları kullanmak, tehditlere karşı koymak ve yapısal zayıflıkları düzeltmek için sahip olunan güçlü yönleri geliştirmektir (Ritson, 2008: 44). Dahili (iç yapıya ilişkin) analiz, yapının üstün ve zayıf yönlerini ortaya çıkarma eğiliminde iken dış (çevre faktörleri) analizi, fırsatları ve tehditleri ortaya çıkarma eğilimindedir (Macmillan ve Tampoe, 2001: 92). Genellikle, SWOT Analizi sonucunda bir durum belirleme matrisi oluşturulur (Ülgen ve Mirze, 2007: 163). Bu çalışmada, durum matrisi yerine metin gösterim tercih edilmiştir.

Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik yapısı

Kırşehir ili ulaşımda sadece kara yolu taşıma altyapısına sahip olup (T.C. Kırşehir Valiliği, 2021b) il sınırları içinde demir yolu, su yolu ve hava yolu ulaşımları mevcut değildir (Şekil 1). Kırşehir’de 272 km devlet yolu, 310 km il yolu olmak üzere toplam 582 km kara yolu ağı bulunmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b).

Kırşehir ili, 2019 yılına ait kara yolu taşımacılığı göstergeleri; 621.147 adet taşıt-km, 1.631.941 yolcu-km ve 1.048.839 yolcu-km değerlerinde gerçekleşmiştir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2020: 213).

Türkiye’de, 2020 yılı sonları itibari ile toplam 486.276 adet Yetki Belgesi bulunmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020a: 31) ve Kırşehir ili, sahip olduğu toplam 876 adet Yetki Belgesi (Tablo 3) ile Türkiye’deki toplam Yetki Belgesi sayısının %0,2 oranını oluşturmaktadır. Kırşehir ilinde en fazla Yurt içi eşya taşımacılığı (K türü Yetki Belgesi) yapılmakta, alt tür olarak ise daha çok Yurt içi ticari maksatlı yük taşımacılığı (K1 türü) gerçekleşmektedir (Şekil 3). Yurt içi yük taşımacılığından sonra (K türü) ikinci sırada, Yurt içi otobüsle yolcu taşımacılığı (D türü) yapılmaktadır. D türleri içinde en fazla D4 (daha çok köy, belde-şehir arasında -şehir içi ve 100 km mesafeye kadar şehirler arasında- işleyen dolmuşlar/minibüsler), daha sonra ise tarifersiz yolcu taşıma (D2 türü) faaliyetleri gerçekleşmektedir. Buna karşın, Kırşehir ilinde; uluslararası yolcu taşımacılığı (B türü), uluslararası yük taşımacılığı (C türü), lojistik işletmeciliği (L türü), kargo işletmeciliği (M türü), dağıtım işletmeciliği (M türü), nakliyat ambarı işletmeciliği (N türü), eşya taşıma komisyonculuğu (H türü), mevcut değildir. Ayrıca A türü ve T türü Yetki Belgelerinden birer adet bulunmaktadır (Tablo 3).



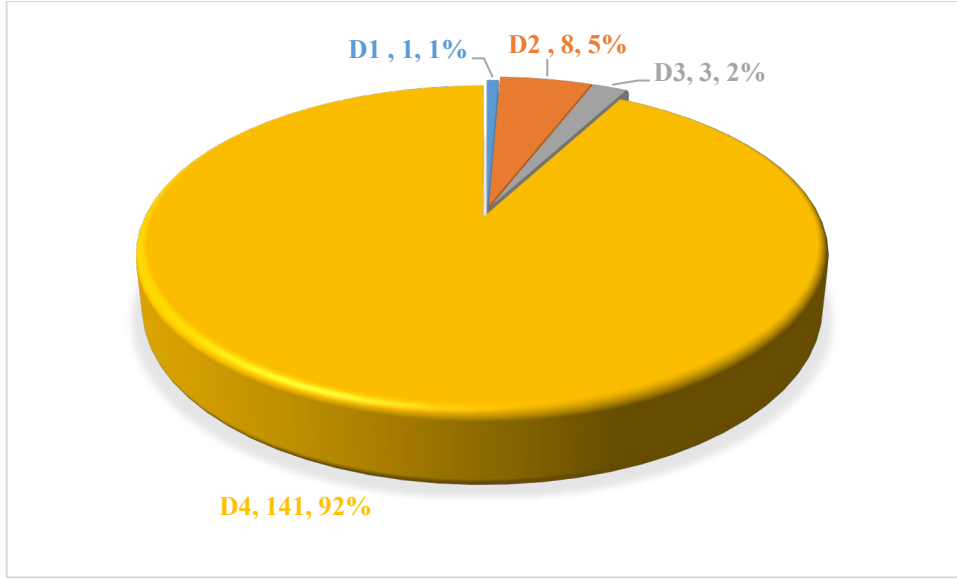
Şekil 3. Kırşehir ili Yetki Belgeleri türleri, alt türleri ve sayıları, 01.04.2021 tarihi itibari ile. (T.C. Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi Başkanlığı, 2021).

Tablo 3.*Kırşehir ili Yetki Belgeleri türleri, alt türleri ve sayıları*

Yetki Belgesi Türü	Yetki Belgesi Sayısı	Yetki Belgesi Türü	Yetki Belgesi Sayısı
A türü	1	K türü	707
A1	1	K1	458
A2	0	K2	244
B türü	0	K3	5
B1	0	L türü	0
B2	0	L1	0
B3	0	L2	0
C türü	0	M türü	0
C1	0	M1	0
C2	0	M2	0
C3	0	N türü	0
D türü	153	N1	0
D1	1	N2	0
D2	8	P türü	0
D3	3	P1	0
D4	141	P2	0
F türü	7	R türü	0
F1	4	R1	0
F2	3	R2	0
G türü	4	T türü	1
G1	1	T1	0
G2	0	T2	1
G3	3	T3	0
H türü	0	TİO	3
H1	0	Genel Toplam: 876	
H2	0		

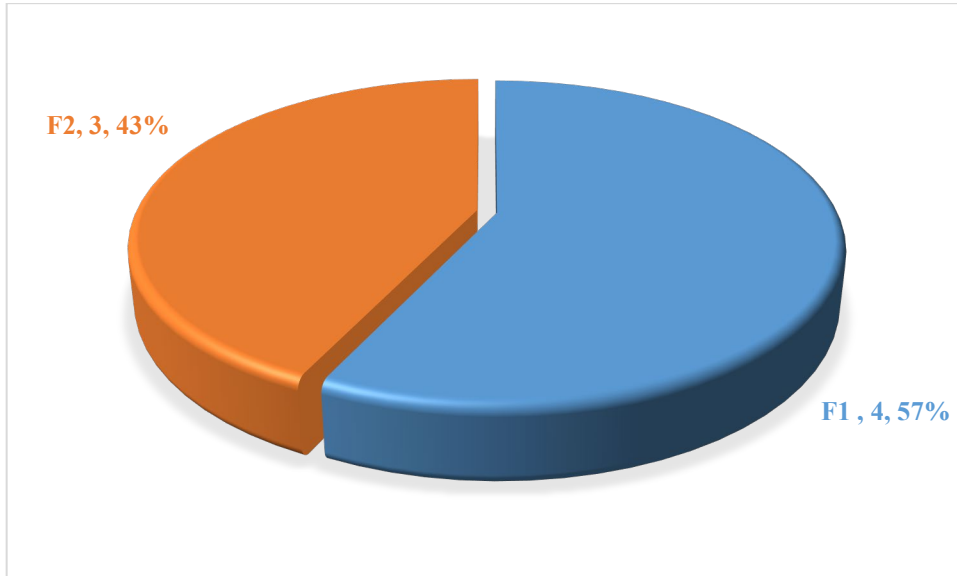
Not. Kırşehir ili Yetki Belgeleri türleri, alt türleri ve sayıları, 01.04.2021 tarihi itibarı ile. (T.C. Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi Başkanlığı, 2021). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

Kırşehir ilinde mevcut olan D alt türü Yetki Belgelerinden; 141 adet D2 türü (toplam D türünün %92 oranı) ve 8 adet D1 türü (toplam D türünün %5 oranı) Yetki Belgesi bulunmaktadır. Otobüsle Yurt içi tarifeli ticari yolcu taşımacılığı faaliyetini temsil eden D1 türü Yetki Belgesi'nden 1 adet, otobüsle Yurt içi tarifesiz ticari yolcu taşımacılığı faaliyetini temsil eden ve daha çok Yurt içi turizm taşımacılığında kullanılan D2 türü Yetki Belgesi'nden ise 8 adet olduğu gözlemlenmiştir (Şekil 4).



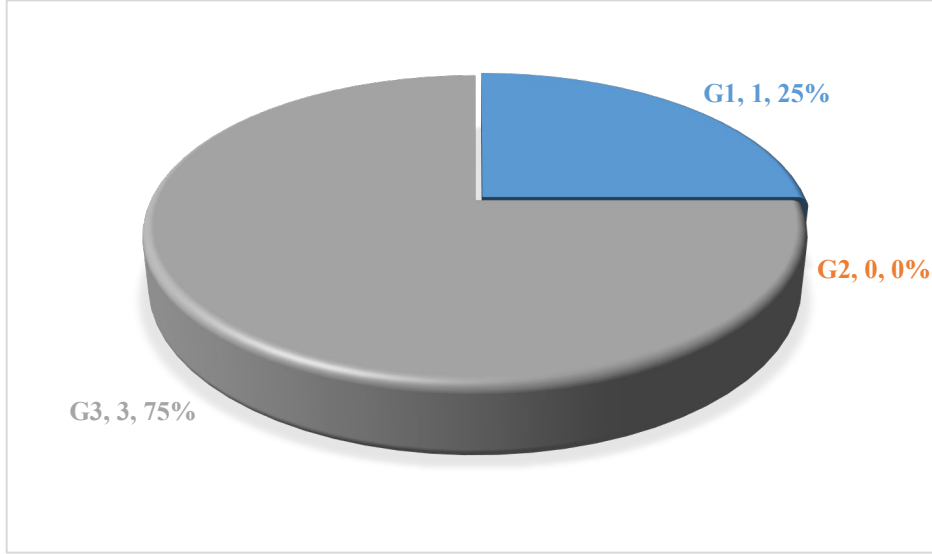
Şekil 4. Kırşehir ilinde, D türü Yetki Belgeleri sayısının alt türlerine göre dağılımı, 01.04.2021 tarihi itibarı ile. (T.C. Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi Başkanlığı, 2021). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

Yolcu acente işletmeciliği olan F türü Yetki Belgesi'nin alt türleri olan F1 türünden 4 adet (toplam F türünün %57 oranı) ve F2 türünden 3 adet mevcuttur (Şekil 5).



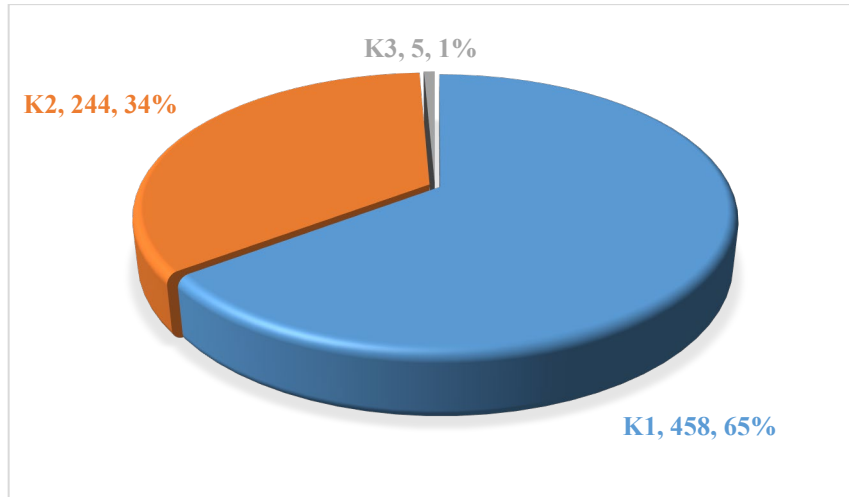
Şekil 5. Kırşehir ilinde, F türü Yetki Belgeleri sayısının alt türlerine göre dağılımı, 01.04.2021 tarihi itibarı ile. (T.C. Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi Başkanlığı, 2021). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

Kırşehir ilinde bulunan toplam 4 adet yük taşıma acente işletmeciliği (G türü Yetki Belgesi); 1 adedi Yurt içi yük taşıma acenteliği (G1 türü) ve 3 adet kargo acenteliği (G3 türü) tarafından oluşturulmaktadır. Ancak uluslararası yük taşıma acente işletmesi (G2 türü) bulunmamaktadır (Şekil 6).



Şekil 6. Kırşehir ilinde, G türü Yetki Belgeleri sayısının alt türlerine göre dağılımı, 01.04.2021 tarihi itibari ile. (T.C. Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi Başkanlığı, 2021). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

Kırşehir ilinde, Yurt içi ticari yük taşımacılığı (K1 türü) yapan işletmelerin sayısı hem K türleri içinde hem de diğer tüm Yetki Belgesi türleri içinde en fazla olanıdır. “Nakliyecilik ya da kamyonculuk” olarak adlandırılan bu taşımacılık faaliyeti, 458 adet (K türlerinin %65 oranı) işletme ile temsil edilmektedir. Kendi işi ile ilgili, ticari olmayan Yurt içi yük taşımacılığı (K2) yapan taşımacıların sayısı ise 244 adet (K türlerinin %34 oranı) olarak hesaplanmıştır. Ayrıca, Yurt içi ev ve büro eşyası taşımacılığı (K3) ile işigal eden işletmelerin sayısı 5 adettir (Şekil 7).



Şekil 7. Kırşehir ilinde, K türü Yetki Belgeleri sayısının alt türlerine göre dağılımı, 01.04.2021 tarihi itibari ile. (T.C. Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi Başkanlığı, 2021). Kaynak verilerinden oluşturulmuştur.

Öte yandan, Kırşehir ilinde kayıtlı, depolama ve ambarlama faaliyetlerinin olmadığı (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2021a) ve Taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetlerin gerçekleştirilmediği (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2021b) de bir başka tespittir.

YÖNTEM

Güncel ve geçeli yasalara göre; Türkiye’de taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan, ilgili faaliyete ilişkin Yetki Belgesi’nin alınması zorunludur (4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 2003). Söz konusu Yetki Belgelerinin süresi 5 yıl (Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2020) olup Yetki Belgesi alınmaksızın taşımacılık, lojistik ve diğer taşıma faaliyetlerinin yapılabilmesi mümkün değildir. Bu nedenle, Kırşehir ilinin taşımacılık, lojistik ve taşımacılık faaliyetleri; geçerli olan Yetki Belgeleri sayısı, türleri ve alt türleri esas alınarak değerlendirilmiştir.

Araştırma konusu olan Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik yapısının; hem Şehir hem de Ülke ekonomisinin gelişiminde önemli bir destek noktası olabileceği öngörülmektedir. Araştırma amacı; Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinin durumu, güçlü ve zayıf yönlerinin belirlenmesi, etkin ve verimli ulaştırma faaliyetlerinin sağlanabilmesinin yol ve yöntemleri ile karşılaşılabilecek tehditler ve fırsatların belirlenebilmesidir.

Araştırmada, öncelikle Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik yapısı ortaya konulmuş daha sonra SWOT Analizine tabi tutulmuştur. SWOT Analizi ile Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik yapısına ilişkin güçlü ve zayıf yönler ile çevresel faktörlerden gelebilecek olan fırsat ve tehditler ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışma için gerekli veriler; T.C. Ulaştırma Bakanlığı başta olmak üzere, ulusal ve yerel resmi kurumlara ilişkin kamuya açık bilgi ve raporlardan yararlanılarak elde edilmiştir. Dolayısıyla bu araştırmanın verileri resmi, kamuya açık ve ikincil türden oluşmaktadır. Ayrıca bu nedenle, akademik etik ilke ve kurallar üst düzeyde karşılanmaktadır.

Öte yandan, araştırmanın; ulusal ve yerel yönetimler, ulaştırma ve lojistik sektörü, akademisyenler, araştırmacılar, sektör yöneticileri, girişimciler ve alan ile eğitim görenler için yararlı olabileceği düşünülmektedir.

BULGULAR

Kırşehir ili; hava yolu, demir yolu, su yolu ve boru hattına sahip olmaksızın sadece kara yolu ulaşımına sahiptir. Kırşehir ili kara yolu yapısının ve ağının yeterli düzeyde olduğu söylenebilir. Bu durumun dikkate alınması ile beraber, Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik yapısına ilişkin SWOT Analizi, güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditler olmak üzere aşağıda belirtildiği gibi ortaya konulmuştur:

Güçlü yönler:

- Tarihi ve coğrafi eşsiz ulaştırma potansiyeli (Hem Kral Yolu hem de Büyük İpek Yolu güzergâhlarının kesişim noktasında),
- Karasal bir coğrafyada olmasına rağmen (Kızılırmak ve Hirfanlı Baraj Gölü üzerinden) su yolu ulaşım potansiyeline sahip olması,

• Eşsiz doğal, tarihi ve turizm varlıklarının bulunması nedeni ile turizm taşımacılığında avantajı olması,

• Bölgesel, ulusal ve küresel lojistik merkez için uygunluk taşıması (gelişmiş demir yolu ağı ile),

• Oto lastik üretimi avantajı ile otomotiv sektöründe çeşitli üretim alanları ile derinleşebilme ve uzmanlaşma potansiyelinin olması,

• Tarım ve hayvancılık üretiminde, nihai tüketiciye yönelik işlenmiş yenilikçi ürünlere dönüştürülebilmesi,

• Genel olarak üretim maliyetlerinde ve ulaştırma kolaylıklarında (arsa, trafik vs.) büyük şehirlere göre önemli avantajlara sahip olması,

• A sınıfı Gümrük Müdürlüğü olması.

Zayıf yönler:

• Kırşehir ilinde lojistik faaliyetler içinde önemli bir yeri olan ve yüksek katma değer oluşturan depolama ve destek faaliyetlerinin olmaması.

• Lojistik (L türü Yetki Belgesi) faaliyetlerin olmaması,

• Kargo işletmeciliği (M türü Yetki Belgesi) yapılamaması,

• Uluslararası yolcu taşımacılığının (B türü Yetki Belgesi) olmaması,

• Uluslararası yük taşımacılığının (C türü Yetki Belgesi) olmaması,

• Sadece Yurt içi kara yolu taşımacılığına dayanan, zayıf bir taşımacılık yapısına sahip olunması,

• Depolama ve taşımacılık harici katma değerli lojistik faaliyetlerin (elleçleme, sipariş toplama-dağıtım, barkotlama, ambalajlama, satın alma, 3.taraf lojistik hizmetler vs.) işlemlerinin yapılmaması,

• Sahip olduğu son derece yüksek ve eşsiz ulaştırma ve lojistik potansiyelinin değerlendirilememesi/fark edilmemesi,

• Hava yolu ulaşımına sahip olmaması,

• Su yolu ulaşımına sahip olmaması,

• Nispeten zayıf ekonomik ve dış ticaret yapısı (dış ticaret açığı),

• İhracatının tek bir sektör hatta tek bir firmaya dayalı olması,

• Serbest Bölge olmaması.

Fırsatlar:

• Anadolu ve Türkiye'nin tam olarak merkezinde yer alması, ülkenin tüm ulaşım bağlantılarının odağında bulunması,

• Türkiye ve Avrupa-Asya kıtaları için lojistik merkez ve ulaştırma kesişim merkezi olabilmesi için son derece uygun konumda yer alması,

• Türkiye'nin, Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ulaşım entegrasyonunun merkezinde olması,

• RAMSAR alanı, 1. Derece Sit Alanı, Doğal Koruma Alanı, Kuş Cenneti gibi önemli vasıflara sahip olan Seyfe Gölü ile İnsanlık Tarihinde önemli mihenk taşı durumunda olan çeşitli müze ve ören yerlerinin varlığı (Turizm taşımacılığı için önemli fırsatlar sunmaktadır),

• Yeni, modern ve hızlı demir yolu projelerinin gerçekleşmesi ile beraber; hem yolcu hem de yük taşımacılığında, Türkiye’yi Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenlerinde bağlayabilecek fırsata sahip olması,

• Kırıkkale (Delice)-Kırşehir-Aksaray-Niğde (Ulukışla) Hızlı Demir yolu hattının projelendirilmesi,

• Kapadokya bölgesinde önemli bir destinasyon olması,

• Ulaştırma ve lojistik alanında, özellikle lojistik, kargo, dağıtım işletmeciliği ve uluslararası taşımacılıkta, bol ve geniş girişim alanları sunmaktadır.

Tehditler:

• Etrafındaki diğer yakın (komşu) şehirlerde hava yolu ulaşımının ve demir yolu ağının olması,

• Deniz yoluna erişimine uzak olması (Samsun, 305 km; Mersin, 360 km, İzmir, 750 km; Antalya, 590 km, Kocaeli, 550 km), bu nedenle demir yoluna yüksek düzeyde ihtiyaç duyması,

• Kırıkkale-Kırşehir-Aksaray-Niğde Hızlı Demir yolu hattının ancak 2035 yılına kadar tamamlanabileceğinin öngörülmesi,

• Taşımacılıktan, entegre taşıma sistemlerine ve lojistiğe dönüşüm gerekliliğinin ortaya çıkması,

• Şehir ekonomisinin gelişim çabalarında ulaştırma ve lojistik projelerinin olmaması,

• Kırıkkale (Delice)-Kırşehir-Aksaray-Niğde (Ulukışla) Hızlı Demir yolu projesinin lojistik merkez ve entegre yolcu taşıma terminalini içermemesi,

• Etkili bir ulaştırma yönetiminin bulunmaması,

• Türkiye’nin tam merkezinde olması nedeni ile taşıma işlerinin çoğunun il dışından hatta yabancı taşımacılar tarafından gerçekleştirilmesi (özellikle ithalat-ihracat ürünlerinde).

Analize göre, Kırşehir ilinde gerçekleşen ulaştırma faaliyetlerinin, genel olarak sınırlı biçimde Yurt içi ve bölgesel taşımacılıktan ibaret olduğu, lojistik (L türü), uluslararası yolcu taşımacılığı (B türü), uluslararası yük taşımacılığı (C türü), kargo işletmeciliği (M), dağıtım işletmeciliği (P), nakliyat ambarı işletmeciliği (N türü), yük taşıma komisyonculuğu (H türü), eşya terminal işletmeciliğinin (T3) yapılmadığı gözlemlenmiştir. Ayrıca Kırşehir’de, Serbest Bölge (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021c) ile kayıtlı ve lisanslı depolama tesisleri de bulunmamaktadır. Şehir’de hem yolcu hem de yük taşımacılığı alanında uluslararası taşımacılık yapılmamaktadır. Buna karşın, Kırşehir ilinde, en fazla sayıda K1 Türü Yetki Belgesi (Yurt içi ticari maksatlı yük taşımacılığı) olup bu belgenin tüm Yetki Belgeleri arasında %52 oranı temsil etmektedir. Bu durum, Şehrin yük taşımacılığının bölgesel ve Yurt içinde gerçekleştiğini göstermektedir.

Kara yolu erişim ve ağından ibaret olan Kırşehir ili ulaşım alt yapısı, demir yolu ile ilgili ulusal ve uluslararası niteliğe sahip, önemli ulaşım projesinin de merkezinde yer almaktadır. Söz konusu demir yolu projesi, modern hızlı, yolcu ve yük taşımacılığında Türkiye’yi Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenlerinde, en kısa ve en uygun biçimde, kesişim noktası olarak birleştirebilecektir. Kırıkkale (Delice)-Kırşehir-Aksaray-Niğde (Ulukışla) Hızlı Demir yolu projesi olarak adlandırılan bu proje, Kırşehir ulaştırma ve lojistik yapısının gelişimi için önemli fırsatlar sunabilecektir. Ancak, söz konusu projenin 2035 yılına kadar tamamlanması (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019) planlanmaktadır ki mevcut hatları birbirine bağlayacak

olan, bölgesel nitelikteki 321 km uzunluğunda ibaret demir yolu projesinin kullanıma açılması için planlanan bu sürenin son derece uzun olduğu düşünülmektedir.

Kırşehir ilinin önemli kabul edilebilecek ulaştırma ve lojistik avantajlarının ya da güçlü yönlerinin olduğu, buna rağmen ciddi derece ve miktarda olumsuz (dezavantaj) faktörleri olduğu da gözlemlenmiştir. Özellikle fiziki ve ulaştırma coğrafyası önemli avantaj sunarken, ulaştırma ve lojistik sektörünün nispeten zayıflığı, uluslararası taşımacılığın olmaması, lojistik faaliyetlerinin gerçekleşmemesi, ekonomik ve dış ticaret göstergelerinin gelişime ihtiyaç duyması önemli olumsuzluklar olarak öne çıkmaktadır. Diğer yandan, karasal bir bölgede yer alan Kırşehir'in su yolu ulaşımı (nehir ve göl taşımaları) gibi önemli fırsatları olduğu da ifade edilebilir. Ancak, Kırşehir il sınırları içinde planlanmış olan hava yolu ve su yoluna ilişkin herhangi bir projeye rastlanmamıştır.

Kırşehir ilinde, dış ticaret için altyapı ve kolaylaştırıcı niteliklerine sahip olan herhangi bir Serbest Bölge bulunmamakla beraber, kayıtlı (lisanslı) depo işletmesi dolayısıyla katma değerli elleşme hizmetleri de mevcut değildir.

SONUÇ

Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik yapısının nispeten zayıf bir düzeyde gelişmişliğe sahip olduğu ifade edilebilir. Özellikle Türkiye'nin merkezinde, tarihi ulaştırma yollarının kesişim noktasında bulunan bir bölgede uluslararası yük ve yolcu taşımacılığının yapılmaması, depolama ve katma değerli yük elleçleme hizmetlerinin sunulmaması, özellikle multimodal taşıma, lojistik gibi küresel öneme sahip faaliyetlerin olmayışı oldukça önemli eksiklik ve dezavantajlar olarak görülmektedir. Bu önemli eksiklere bir neden olarak; demir yolu, hava yolu ve su yolu taşıma altyapısına sahip olunmaması gösterilebilse de şu ana değin demir yolu ağına sahip olunmaması açıklanması zor bir durumdur. Çünkü Kırşehir ili komşu illerinin neredeyse tamamında olan demir yolu ağları, Kırşehir'i Kuzey ve Güneyinden, adeta kaçınarak geçmekte ancak Kırşehir il sınırına geçmemektedir. Oysa Türkiye için Güney-Kuzey ve Doğu-Batı demir yolu bağlantısı için en uygun konumda yer almasının yanında, bu iki ana hattı en kısa ve uygun biçimde kesiştirebilecek odak noktasını temsil etmektedir. Bu durumu sağlamak üzere bir demir yolu projesinin oluşturulması umut verici iken, projenin 2035 yılında tamamlanmasının öngörülmesi, bu önemli fırsatın kaçırılmasına ya da yeterince yararlı olamamasına neden olabilecektir.

Kırşehir ili, su yolu açısından önemli potansiyellere de sahiptir. Hirfanlı Baraj Gölü, bölgesel su yolu taşımaları (yolcu ve yük) ile su uçakları aracılığı ile yapılabilecek etkili ve yoğun hava yolu ulaşımında kolaylıkla kullanılabilir durumdadır. Ayrıca Ülkenin önemli ırmaklarından Kızılırmak, taşımacılık için uygun hale getirilerek özellikle bölgesel ulaşım (Samsun-Ankara-Kırşehir-Kayseri) su yolu taşımacılığının üstün yönlerinden yararlanılarak, yük ve yolcu/turizm taşımacılığında etkin olarak kullanılabilir. Etkili su yolu ve demir yolu ulaşım altyapısına sahip olunması durumunda Kırşehir, ulusal ve uluslararası düzeyde rakipsiz bir ulaştırma ve lojistik merkez olabilecektir.

Kırşehir ilinde en az bir Serbest Bölge'nin varlığı, her türlü yüke uygun lisanslı depolar, lojistik ve soğuk depolar ile antrepoların olması, ulaştırma ve lojistik altyapısının gelişimi için gerekli görülmektedir. Kırşehir ili Türkiye lojistik ana merkezi olmak üzere, demir yolu ve su yolu ulaşım altyapılarının birbirlerine entegre edildiği, küresel nitelikte bir lojistik merkez

tasarımına yönelik proje ve çalışmaların yapılmasının gerekli olduğu düşünülmektedir. Büyük şehirlerde, özellikle ana kentlerde, benzer bir lojistik merkez oluşturmanın önünde önemli engeller (maliyet, arazi sorunu) bulunmaktadır ve bu durum Kırşehir ili kamu ve sektör yönetimi için önemli fırsatları ortaya koymaktadır. Kırşehir, Karadeniz, Akdeniz, Orta Doğu, Avrupa, Asya ve Orta Asya bölgelerinin tamamı için kesişim noktasında yer almakla küresel düzeyde ulaştırma ve lojistik avantaj ve potansiyelin sahibi durumundadır. Konteynerleşme, kombine sistem, yüksek katma değerli lojistik hizmetlerinin sağlanması da gelişmiş bir ulaştırma ve lojistik yapısının gereklilikleri olarak gerçekleştirilmelidir. Dolayısıyla Kırşehir ili ulaştırma ve lojistik hedefinin bu yönde oluşturulmasının, hem Ülke hem de Şehir ekonomisinin gelişimi için önemli yararlar sağlayabileceği düşünülmektedir.

Kırşehir ilinin ekonomik gelişimi için mevcut planlamalar ve projelerin tamamı gözden geçirilmelidir. Kırşehir ili kalkınması için; hayvancılık ve tarım sektörleri öne çıkarılmaktadır. Ancak Kırşehir ili her iki sektörde dış ticaret açığı vermekte (ithalatın en önemli kalemi canlı hayvan ithalatıdır) ve bu sektörlerde rekabet edebilmesinin son derece zor olduğu, önemli sayı ve düzeyde rakiplerle karşılaşabilecektir. Ayrıca bir ürünün üretilmesinin yeterli olmadığı, son tüketiciye yönelik katma değerli, rekabetçi ve yenilikçi ürünlerin son derece güçlü ve kaliteli ulaşım ve lojistik altyapısı ile uluslararası pazarlara ulaştırılmasının gerektiği de dikkate alınmalıdır. Kırşehir otomotiv lastik üretim etkililiğinden yararlanarak otomotiv parçaları üretimi, yüksek katma değerli sanayi ve gıda üretimi sektörlerine yönelebilir. Bununla beraber Kırşehir ili, demir yolu projesinin hızlandırılması ile zaten var olan ulaştırma ve lojistik potansiyeli sayesinde ekonomik gelişim için büyük bir ivme de elde edebilecektir.

Kırşehir ili; tarihi, turizm ve doğal varlıkları itibari ile ulusal ve uluslararası turizm sektörünün gelişimine yönelmelidir. 1272 tarihli Gök Bilimleri Üniversitesi (Cacabey), Kalehöyük tarihi alanı, Kapadokya bölgesi, yer altı şehirleri ve Seyfe Gölü; Dünya üzerinde benzeri olmayan turizm destinasyonlarıdır. Bu varlıklardan yararlanılmaması, açıklanması zor bir durumdur. Özellikle 13.07.1994 tarihinde “Ramsar Alanı” olan Seyfe Gölü ve alanı; “Birinci Derece Doğal Sit Alanı”, “Tabiatı Koruma Alanı” (World Wide Fund for Nature-Turkey, 2008: 47), “Kuş cenneti” ve dünyanın önemli sulak alanlarından birisi olma (T.C. Kırşehir Valiliği, 2021c) özelliklerinin tümünü birden üzerinde bulunduran, tek ve en nadide tarihi, turizm ve doğal varlık durumundadır. Sadece bu varlığın dahi etkin kullanılması Kırşehir için önemli bir kalkınma gücü olabilecektir. Öte yandan Kalehöyük arkeolojik alanı, insanlık medeniyetinin tarihini açıklamaya yönelik bulgular ve niteliğe sahiptir. Ancak Kırşehir ili, sahip olduğu eşsiz doğal, tarihi, kültürel ve turizm potansiyelinden yararlanabilmesi için turizm taşımacılığını geliştirmeli, doğrudan (aktarmasız) hava yolu ulaşımını sağlamalıdır. Bu nedenle, turizm sektörünün gelişimi için öncelikle uluslararası yolcu ve turizm taşımacılığı faaliyetlerinin yüksek kalite düzeyinde yapılabilmesi gerekecektir.

KAYNAKLAR

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (2003, 19 Temmuz), madde: 5. *Resmi Gazete* (Sayı:

25173). Erişim adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4925.pdf>.

Ahi Kalkınma Ajansı. (2019). *2019 yılı Kırşehir ekonomi göstergeleri*. Erişim adresi: <https://www.ahika.gov.tr/assets/upload/dosyalar/kirsehir-tr.pdf>.

Anadolu Agency. (2019, April 16). Japanese students receive training at Kalehöyük archaeological site. *Hürriyet Daily News*. Erişim adresi: <https://www.hurriyetaidailynews.com/japanese-students-receive-training-at-kalehoyuk-archaeological-site-142705>.

Doğan, A. (2014). *Kara yolu yük taşımacılığı*. İstanbul: Beta Basım.

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2020). *2019 Trafik ve ulaşım bilgileri*. Erişim adresi: <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/TrafikveUlasimBilgileri/19TrafikUlasimBilgileri.pdf>.

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2021). *Mesafeler, bölgelere göre haritalar*. Erişim adresi:

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Root/Uzakliklar.aspx>.

Kırşehir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. (2021). *Kervansaraylar*. Erişim adresi:

<https://kirsehir.ktb.gov.tr/TR-64766/kervansaraylar.html>.

Kırşehir Ticaret ve Sanayi Odası. (2020). *Kırşehir ekonomik görünüm raporu 2019*.

Erişim

adresi: <https://kirsehirtso.org.tr/wp-content/uploads/2020/02/K%C4%B1r%C5%9Fehir-Ekonomik-G%C3%B6r%C3%BCn%C3%BCm-Raporu-2019.pdf>.

Macmillan, H. & Tampoe, M. (2001). *Strategic management: Process, content, and implementation*. Oxford University Press.

Petlas Lastik Sanayi Ticaret A.Ş. (2021). *Kurumsal*. Erişim adresi:

<https://www.petlas.com.tr/menu/kurumsal/kurumsal>.

Rabin, J., Miller, G. J. & Hildreth, W. B. (2000). *Handbook of strategic management*.

2nd

edition. New York: Marcel Decker Inc.

Ritson, N. (2008). *Strategic management*. Neil Ritson & Ventus Publishing ApS.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi Başkanlığı. (2021). *e-devlet kapısı, firma*

sorgulama. Erişim adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/kugm-belge-turune-gore-tasimacilik-yapan-firma-sorgulama>.

T.C. Kırşehir Valiliği. (2018a). *Kırşehir gümrük müdürlüğü*. Erişim adresi:

<https://ortaanadolu.ticaret.gov.tr/kurumsal/baglanti-mudurlukleri/kirsehir-gumuk-mudulugu/kirsehir-gumruk-mudurlugu>.

T.C. Kırşehir Valiliği. (2018b). *Gümrük müdürlüğü hizmete açıldı*. Erişim adresi:

<http://www.kirsehir.gov.tr/gumruk-mudurlugu-hizmete-acildi>.

T.C. Kırşehir Valiliği. (2021a). *Tarihi eserlerimiz*. Erişim adresi:

<http://www.kirsehir.gov.tr/tarihi-eserlerimiz-sehir-kartlari>.

T.C. Kırşehir Valiliği. (2021b). *Ulaşım*. Erişim adresi:

<http://www.kirsehir.gov.tr/ulasim>.

T.C. Kırşehir Valiliği. (2021c). *Seyfe Gölü ve Kuş Cennetimiz*. Erişim adresi:

<http://www.kirsehir.gov.tr/seyfe-golu-ve-kus-cennetimiz>.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2021a). Kırşehir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, *Tarihçe*.

Erişim adresi: <https://kirsehir.ktb.gov.tr/TR-64749/tarihce.html>.

- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2021b). *Türkiye Kültür Portalı, Kesikköprü-Kırşehir*. Erişim adresi: <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/kirsehir/gezilecekyer/keskkopru>.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021a). *İllere göre ihracat*. Erişim adresi: <https://ticaret.gov.tr/data/5b8704f313b8761450e18dcf/%C4%B0llere%20G%C3%B6re%20%C4%B0hracat.xls>.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021b). *İllere göre ithalat*. Erişim adresi: <https://ticaret.gov.tr/data/5b8704f313b8761450e18dcf/%C4%B0llere%20G%C3%B6re%20%C4%B0thalat.xls>.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021c). *Serbest Bölgeler istatistikleri*. Erişim adresi: <https://ticaret.gov.tr/serbest-bolgeler/serbest-bolgeler-istatistikleri.pdf>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, I. Bölge Müdürlüğü. (2021a). *Yolcu taşımacılığı Yetki Belgesi*. Erişim adresi: <https://istanbul.uab.gov.tr/yetki-belgeleri-yolcu-tasimaciligi-yetki-belgesi-turleri>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, I. Bölge Müdürlüğü. (2021b). *Eşya taşımacılığı Yetki Belgesi*. Erişim adresi: <https://istanbul.uab.gov.tr/yetki-belgeleri-esya-tasimaciligi-yetki-belgesi-turleri>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). Lojistik Dairesi Başkanlığı. *İstatistikler ve raporlar, Türkiye Lojistik Master Planı lansman sunumu*. Erişim adresi: <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/istatistikler-ve-raporlar/tlmp-lansman-sunumu-25-12-2019.pdf>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020a). *Bilgi merkezi, Bakanlık yayınları*. Erişim adresi: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/revize-ulasan-ve-erisen-turkiye-2020-20210319-100631.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020b). *Ulaşım ve iletişimde 2003-2019, Kırşehir*. Erişim adresi: <https://www.uab.gov.tr/uploads/cities/kirsehir/40-kirsehir.pdf>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021). *2021 Yılı yeniden değerlendirme oranının uygulanması, Genelge (2020/16)*. Erişim adresi: <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/genelgeler/2021-yili-yeniden-degerleme-ucretleri-genelgesi.pdf>.
- Tanıtma Genel Müdürlüğü. (2021). *Kapadokya*. Erişim adresi: <https://tanitma.ktb.gov.tr/TR-22783/kapadokya.html>.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2021a). *Dış ticaret istatistikleri, illere göre ihracat*. Erişim adresi: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/DownloadIstatistikselTablo?p=Zj/8TTYtvqimi3L4pOY28KgLjywdRbd5bSYe26rywSBqZ84vWBz7hVWFeySbNFS>.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2021b). *Dış ticaret istatistikleri, illere göre ithalat*. Erişim adresi:

<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/DownloadIstatistikselTablo?p=dqMNHIAArMYM4uYqVsGe2WjGcT/4AYv5sguMweqTTrm1/m5Yx3ln4SxzDr9tBdXS>.

Türkiye İstatistik Kurumu (2021c). *Dış ticaret istatistikleri. İl ve bölge sınıflamasına göre dış*

ticaret (Fasıl-il/bölge). Erişim adresi:

<https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/disticaret.zul?param1=21¶m2=9&sitcrev=0&isicrev=0&sayac=5811>.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. (2021a). *Sanayi veri tabanı, depolama ve ambarlama, illere*

göre alt sektör dağılım haritası. Erişim adresi:

http://sanayi.tobb.org.tr/iller_sektor_dagilimi_ayrinti_harita02.php?kod=5210.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. (2021b). *Sanayi veritabanı, 52-Taşımacılık için depolama*

ve destekleyici faaliyetler, illere göre dağılım. Erişim adresi:

http://sanayi.tobb.org.tr/iller_sektor_dagilimi_ayrinti_harita02.php?kod=5210.

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü. (2020). *Karayolu Taşıma Yönetmeliği,*

madde: 5. Erişim adresi:

<https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/yonetmelikler/karayolu-tasima-yonetmeliği-08-01-2018-21-11-2020-1.pdf>.

Ülgen, H. ve Mirze, S. K. (2007). *İşletmelerde stratejik yönetim*. 4. Baskı. Ankara: Arıkan

Basım Yayın.

World Wide Fund for Nature-Turkey. (2008). *Türkiye'nin 12 Ramsar alanı değerlendirme*

raporu. Erişim adresi:

https://wwftr.awsassets.panda.org/downloads/wwf_turkiye_ramsar_alanlari_degerlendirme_raporu.pdf?1421.