

T.C.
KİLİS 7 ARALIK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA BİLİM DALI

**TÜRKİYE’NİN KONUMU AÇISINDAN LOJİSTİK KÖYLERİN
ÖNEMİ: KARS LOJİSTİK KÖY ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

FEYZA KIR

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Cuma ERCAN

İkinci Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. H. Seçil FETTAHLIOĞLU

KİLİS

2016

T.C.
KİLİS 7 ARALIK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA BİLİM DALI

**TÜRKİYE’NİN KONUMU AÇISINDAN LOJİSTİK KÖYLERİN
ÖNEMİ: KARS LOJİSTİK KÖY ÖRNEĞİ**

FEYZA KIR

Bu tez tarafımızca okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Yrd. Doç. Dr. Cuma ERCAN (Danışman)

Yrd. Doç. Dr. H. Seçil FETTAHLIOĞLU (Jüri Başkanı)

Yrd. Doç. Dr. Mehmet ÖZÇALICI (Üye)

İmzası

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

SBE Müdürü

Doç. Dr. Halil ALDEMİR

T. C.

KİLİS 7 ARALIK ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu ve bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.(04/01/2016)

Tezi Hazırlayan Öğrencinin

Adı ve Soyadı

Feyza KIR

İmzası

.....

ÖNSÖZ

Bu çalışmamızda Kars'a kurulacak bir lojistik köy ve lojistik köyün kurulacağı merkezin, ülkeler arası bağlantı noktası olmasının önemi, ekonomiye ve gelişmişliğe etkilerinin ele alındığı; lojistik faaliyetlerde yer alan üreticiler, tedarikçiler, lojistik hizmet verici işletmelere bulunacağı katkılar, küresel rekabet ortamında ticarete, büyümeye katkıları değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bunların yanı sıra lojistik, lojistik yönetimi ve lojistik köy kavramları kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Dünya'da ve Türkiye'de gerçekleşen lojistik faaliyetlerle birlikte lojistik köylerin artan önemi, Türkiye'deki lojistik köylerin dünya ile etkileşimi çalışmada ele alınmıştır.

Yüksek lisans eğitimim boyunca benden desteğini esirgemeyen anneme, babama, eşime ve kardeşlerime verdikleri emekten dolayı, araştırmamın her safhasında yardımını ve desteğini esirgemeyen, yüksek lisans tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Cuma ERCAN ve ikinci danışmanım Yrd. Doç. Dr. H. Seçil FETTAHLIOĞLU hocalarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca araştırmalarım sürecinde değerli katkılarda bulunan KARSTSO, KARSOSB ve SERKA'nın değerli temsilcilerine teşekkür ederim.

KİLİS-2016

Feyza KIR

ÖZET

TÜRKİYE’NİN KONUMU AÇISINDAN LOJİSTİK KÖYLERİN ÖNEMİ: KARS LOJİSTİK KÖYÜ ÖRNEĞİ

KIR, Feyza

Yüksek Lisans Tezi, İşletme Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Cuma ERCAN

Ocak 2016, 90 sayfa

Küreselleşmenin etkisi ile ülkeler arasındaki sınırların ortadan kalkması, rekabetin ulusal alandan uluslararası alanlara yayılması ve teknolojiye büyük gelişmelerin yaşanması lojistik faaliyetleri ve lojistik sektörünün gelişimini her geçen gün etkilemektedir. Bu gelişmeler lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin yürütüldüğü lojistik köyleri sıkça gündeme getirmiştir.

Bu çalışmada, Dünya’da ve Türkiye’de kurulan ve kurulmaya başlayan lojistik köylerin incelenmesi yapılmıştır. Türkiye’nin lojistik üs olma performansı ele alınmış ve kurulacak olan lojistik köyden biri olan Kars lojistik köyünün kurulacağı merkezin, ülkeler arası bağlantı noktası olmasının önemini, ekonomiye ve gelişmişliğe etkilerini ortaya koymak amaçlanmıştır.

Yapılan araştırmalar sonucunda; kıtaların birleşme noktasında bulunması ve etrafının denizlerle çevrili olması Türkiye’ye oldukça yüksek potansiyelli bir lojistik üs olma avantajı sunmaktadır. Ancak bir lojistik merkez kurmak için sadece bunun yeterli olmadığı tespit edilmiştir. Kombine taşımacılık, fiziki altyapı, ulaşım altyapısı, finansal, yasal ve yönetsel anlamda iyileştirilmelerin yapılmasıyla lojistik merkez kurulabilecek hale gelebilecektir. Kars’ta lojistik merkezin kurulması ile bölgenin taşımacılık sektöründeki konumunu uluslararası arenada rekabet edebilir hale yükseltebilecek, bölge illerinin sınır ülkeleri ile daha fazla ticaret yapabilme potansiyeline de pozitif katkılarda bulunabilecektir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Sektörü, Lojistik Köyler, Türkiye’nin konumu, Kars Lojistik Köyü

ABSTRACT**THE IMPORTANCE OF TURKEY'S POSITION IN TERMS OF LOGISTICS
VILLAGE: THE EXAMPLE OF KARS LOGISTICS VILLAGE**

KIR, Feyza

Post Graduate Thesis, Department of Business

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Cuma ERCAN

Ocak 2016, 90 pages

The vanishing borders between the countries due to globalization, rivalry spread from national area to international areas and great development occurred in technology affects the logistics activities and the development of logistics sector each day.

In this study, analysis of inland ports which were established and which are started to being established in the world and in Turkey is done. Turkey's performance about being a logistics base was dealt and it was aimed to present the importance of the centre where the Kars inland port, which is where one of the inland ports to be established will be established, in being a cross-countries connection point, its effects on the economy and development.

As a result of the research; being in the intersection point of the continents and being surrounded by seas presents Turkey the advantage of being a logistics base with a quite high potential. But it was determined that it wasn't singly enough to establish a logistics centre. It will be able to establish a logistics centre by combined transportation, physical infrastructure, transportation infrastructure, amendment in terms of finance, law and administration. When a logistics centre is established in Kars, the position of the region in the transportation sector will be able to increase to a point where it can compete in the international arena, and it will be able to contribute to the potential of the provinces in the region to trade more with the bordering countries.

Key Words: Logistics Sector, Inland Ports, Location of Turkey, Kars Inland Por

İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

ÖNSÖZ	
ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER	iii
TABLolar LİSTESİ	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	viii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK VE LOJİSTİK YÖNETİMİ

KAVRAMLARI HAKKINDA GENEL BİLGİLER

1.1. Lojistik Kavramı.....	2
1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi.....	3
1.3. Lojistik Yönetimi	5
1.4. Lojistik Faaliyetler ve Amacı	7
1.4.1. Müşteri Hizmetleri.....	8
1.4.2. Talep Tahmini.....	9
1.4.3. Bilgi Yönetimi	10
1.4.4. Sipariş Yönetimi	10
1.4.5. Envanter Yönetimi.....	11
1.4.6. Elleçleme	12
1.4.7. Ambalajlama/Paketleme	13
1.4.8. Taşıma ve Dağıtım Faaliyeti.....	14
1.4.9. Depolama.....	15
1.4.10. Satın Alma ve Tedarik	16
1.4.11. Satış Sonrası Hizmetler.....	17
1.5. Dünyada Lojistik Sektörü.....	18
1.6. Türkiye’de Lojistik Sektörü	19

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖY VE KAPSAMI

2.1. Lojistik Köy Kavramı.....	25
2.2. Lojistik Köy Kavramının Tarihsel Gelişimi.....	27
2.3. Lojistik Köylerin Önemi	28
2.4. Lojistik Köylerin Sınıflandırılması	30
2.5. Lojistik Köylerin Faaliyetleri	30
2.6. Lojistik Köylerin Özellikleri	31
2.7. Lojistik Köylerde Verilen Hizmetler.....	32

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYLER

3.1. Dünyada Lojistik Köyler	33
3.1.1. İtalya (Bolonya)	34
3.1.2. Almanya (Bremen)	35
3.1.3. İspanya (Madrid CTC-Coslada).....	36
3.1.4.Hollanda (Rotterdam)	36
3.1.5. Fransa (Delta 3 Lille).....	37
3.1.6. Hong-Kong	39
3.1.7. ABD (Alliance Global LogisticsHub)	40
3.1.8. Kanada (Atlantic Gateway-HalifaxLogistics Park).....	42
3.2. Türkiye’ de Lojistik Köyler.....	43
3.2.1. İstanbul (Halkalı/Ispartakule)	44
3.2.2. İzmit (Köseköy)	44
3.2.3. Samsun (Gelemen).....	45
3.2.4. Eskişehir (Hasanbey)	45
3.2.5. Denizli (Kaklık)	46
3.2.6. Uşak	46
3.2.7. Mersin (Yenice)	46
3.2.8. Erzurum (Palandöken).....	47
3.2.9. Balıkesir (Gökköy)	48

3.2.10. Mardin.....	48
3.2.11. Kahramanmaraş (Türkoğlu).....	49
3.2.12. Kayseri (Boğazköprü).....	50
3.2.13. Konya (Kayacık).....	50
3.2.14. Kars.....	51
3.2.15. Sivas.....	52
3.2.16. Bilecik (Bozüyük).....	52
3.3. Türkiye’deki Lojistik Köylerin Önemi.....	52
3.4. Türkiye’deki Lojistik Köylerin Ekonomiye ve Gelişmişliğe Etkileri	54

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARS LOJİSTİK KÖYÜ ÖNERİSİ

4.1. Çalışmanın Amacı.....	56
4.2. Çalışmanın Kapsamı	57
4.3. Çalışmanın Yöntemi	58
4.4. Çalışmanın Analizi ve Bulguları.....	58
4.4.1. Genel Bilgiler	58
4.4.2. Lojistik Potansiyeli Açısından Kars	60
4.4.3. Kars’ın Ulaştırma Altyapısı ve Lojistik Durumu	62
4.4.3.1. Karayolu Altyapısı.....	62
4.4.3.2. Demiryolu Altyapısı	63
4.4.3.3. Havayolu.....	65
4.4.3.4. Kars’ın Ekonomik Altyapısı-İthalat ve ihracat Potansiyeli	65
4.4.3.5. Kars Organize Sanayi Bölgesi	69
4.4.3.6. Küçük Sanayi Sitesi	70
4.4.4. Kars Lojistik Köyü	71
4.4.4.1. Ulaşım Bağlantıları.....	72
4.4.4.2. Yer ve Bağlantılı İş Aktiviteleri.....	73
4.4.4.3. Arazi Özellikleri	74
4.4.4.4. Yerin Uygunluğu	75
4.4.5. Lojistik Köyün Değerlendirilmesi.....	75

SONUÇ VE ÖNERİLER.....	81
KAYNAKÇA	82
EKLER.....	88
ÖZGEÇMİŞ.....	90



TABLolar LİSTESİ

Tablo 1.1: Taşıma Türleri ve Özellikleri.....	15
Tablo 1.2: Türkiye’de Lojistik Sektörünün Genel Durumuna İlişkin SWOT Analizi....	21
Tablo 1.3: Taşıma Türlerine Göre Yurtiçi Yük Taşıma Oranları	23
Tablo 1.4: Taşıma Türlerine Göre Yurtiçi Yük Taşıma Oranları	24
Tablo 4.1: Satış Cinslerine Göre Kars Yol Ağı	63
Tablo 4.2: Kars Lojistik Merkezinin Bazı Merkezlere Olan Mesafesi	63
Tablo 4.3: Kars İli İhracatçı Firma Sayısı ve İhracat Değerleri, Bin\$	67
Tablo 4.4: Kars İlinin Sektörel Düzeyde İhracat Rakamları,(2010-2012).....	68
Tablo 4.5: Kars OSB Genel Bilgileri	70

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Lojistik Yönetimi	6
Şekil 1.2: Lojistik Sisteminin Bileşenleri	8
Şekil 1.3: Türkiye Üzerinden Karayolu Ve Ro-Ro Gemileriyle Gerçekleştirilen İhracat Ve İthalat Taşımaları(Sefer Adedi)	22
Şekil 2.1: Lojistik Merkez Ve Çevresi	27
Şekil 3.1: Bolonya Lojistik Merkezi.....	34
Şekil 3.2: Bremen Lojistik Merkezi.....	35
Şekil 3.3: Madrid Lojistik Merkezi	36
Şekil 3.4: Rotterdam Lojistik Merkezi	37
Şekil 3.5: Delta 3 Lille Lojistik Merkezi	38
Şekil 3.6: Güney Çin Bölgesi Havayolu Taşıma Oranları.....	39
Şekil 3.7: ABD Alliance Global Lojistik Merkezi	41
Şekil 3.8: TCDD Lojistik köyleri	43
Şekil 4.1: Kars Lojistik Köyü'nün Kurulması Planlanan Alan	75

GİRİŞ

Küreselleşme ve beraberinde yaşanan teknolojik gelişmeler şirketleri, devamlılığını sürdürebilmek için zorlu koşullarla dolu ulusal ve uluslararası rekabet ortamına itmektedir. Bunun için hız, esneklik, maliyet ve tüketici taleplerine en iyi şekilde karşılıklı bulunma gibi konularda başarılı olmaları gerekmektedir. Bu nedenle üretilen ürünler ve verilen hizmetler rakiplere göre çok daha hızlı ve en uygun maliyetlerle hedef pazarlara ulaştırılmalıdır. Şirketlerin içinde bulunduğu rekabet ortamında lojistik faaliyetlerin ne kadar etkin ve verimli kullanabildiğinin önemi çok büyüktür. İyi bir şekilde yerine getirilmiş lojistik faaliyetler sonucunda maliyetler düşecek, kalite yükselecek, üretim de artış yaşanacak ve müşteri memnuniyeti sağlanmış olacaktır. Bunlar sonucunda ulusal ve uluslararası rekabette elde edilen önemli bir avantaj sayesinde bir adım daha ileri gidilmiş olacaktır.

Gelişen ve ilerleyen koşullarla birlikte lojistik kavramı da daha zengin bir boyut kazanmış ve yapısı değişmiştir. Sadece taşıma ve depolama faaliyeti değil, müşteri hizmetleri, talep tahmini, bilgi yönetimi, sipariş yönetimi, malzeme ve envanter yönetimi, malzeme aktarımı, trafik yönetimi, ambalajlama/paketleme, taşıma ve dağıtım faaliyeti, depolama, satın alma ve tedarik, satış sonrası hizmetler ve tersine lojistik gibi hizmetlerde sunmaktadır (Çakırlar, 2009:18).

Lojistiğin gelişmesiyle ortaya çıkan lojistik köylerin son zamanlarda Dünyada ve Türkiye’de önemi ve gerekliliği nedeniyle ciddi yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin pek çok işletme tarafından gerçekleştirildiği belirli bölgeler olarak tanımlanan lojistik köylerde; iyi planlanmış ve yönetilen, yük taşımalarıyla ilişkili faaliyetler, ortak alan içinde kümelenmiştir (Aydın ve Öğüt, 2008b:2).

Bu çalışma, modern lojistik yönetimi, lojistik ve lojistik merkezler ile ilgili konuların dikkatli ve geniş bir şekilde incelendiği, kent içi yük taşımacılığını en aza indirecek ve lojistik faaliyetlerin daha etkin ve verimli yapılmasını sağlayacak lojistik üs alanlarından biri olan Kars Lojistik Köyü’nün kurulabilirliğinin ortaya koyulduğu yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi, gözlem ve inceleme yöntemlerine başvurularak yapılan bir araştırmadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK VE LOJİSTİK YÖNETİMİ

KAVRAMLARI HAKKINDA GENEL BİLGİLER

Bu bölümde çalışmanın temelini oluşturan lojistik ve lojistik yönetimi kavramlarına değinilmiştir. Bu yüzden öncelikle bu kavramlar kapsamlı bir şekilde açıklanmış ve devamında lojistiğin tarihsel gelişimi, amacı ve faaliyetlerine değinilerek lojistik faaliyetlerin neler olduğu, kapsamının ne olduğu yönünde bilgi verilmiştir. Ayrıca lojistik sektörünün dünyada ve Türkiye'deki durumunu tanımak açısından dünyada ve Türkiye'de lojistik sektörü konularına yer verilmiştir.

1.1. Lojistik Kavramı

Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasıdır. Bu tanım geçmişten bugüne gelişimini hızla sürdüren lojistiğin, Lojistik Yönetimi Konseyi (The Council of Logistics Management) tarafından yapılan günümüzde kabul gören en geçerli tanımıdır (www.logisticsclub.com).

Küreselleşmeye bağlı gelişen ve ilerleyen koşullarla birlikte lojistik kavramı da daha zengin bir boyut kazanmış ve yapısı değişmiştir.

Geleneksel taşımacılık ve ulaşım anlayışının, küreselleşmeyle yaşanan ticari eğilimler ve teknolojiye gelişmeler sonucunda köklü değişimlere uğraması lojistik kavramı içinde değerlendirilmektedir. Lojistik, yeni ekonomi anlayışıyla çok daha ileri bir boyuta taşınmış; satın alma, danışmanlık, eşyanın gümrük beyanının yapılması, sigortalanması,

depolama, sipariş izleme, envanter yönetimi, talep tahmini, yedek parça desteği, dağıtım, iade işlemleri, üretime malzeme verme, katma değerli işlemler (etiketleme, paketleme, fiyat-barkod, müşteri taleplerine göre ürün hazırlama, birleştirme-ayırma vs.), kıymetli evrakın hazırlanması ve ödemenin tahsilatı, araç optimizasyonu ile sevkiyat gibi çok çeşitli faaliyetler günümüzde bütünleşip lojistiğin sağladığı hizmetler olarak sunulmaktadır. Bu kapsamda lojistik tüm bu faaliyetlerin planlı ve entegre edilmiş bir şekilde gerçekleştirildiği hizmetler zinciridir (Akandere, 2013:5).

Geçmişten günümüze pek çok alandaki faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde etken olan lojistik şu tanımlarla da tanımlanabilmektedir:

Askeri kökenli bir kavram olan, ilk uygulama alanlarının askeri ve harp sahaları olduğu bilinen ve bu çatı altında daha fazla kullanım alanına sahip olan lojistik, uzun vadede toplumun refah seviyesinin artmasına destek amaçlı, ürünlerin kaynağından nihai kullanıcılara ulaşmalarını planlamak, organize etmek, taşıma ve depolama işlemlerini gerçekleştirmek, bu sürecin verimli ve optimal seviyede çalıştırılması şeklinde tanımlanmıştır (Çancı ve Erdal, 2003:86).

Lojistik, günümüz iş dünyasında gittikçe daha fazla kullanılmasına ihtiyaç duyulan karmaşık enformasyon, iletişim ve kontrol sistemlerinin içinde yer aldığı, mal, hizmet, bilgi ve sermaye akımının iş planlama çerçevesi olarak tanımlanmaktadır (Felke,2009;3).

Son yıllarda kullanımı daha çok yaygınlaşan ve bu alanda benimsenen diğer bir tanım da “Yedi Doğru (Seven Rights)” olarak ifade edilen lojistik tanımıdır. Lojistiğin Yedi Doğrusu; doğru malzemenin, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru tüketiciye, doğru fiyatla ulaşmasıdır (Swamidass, 2000:684).

Birçok tanımı olan lojistik basit bir deyişle, geçmişteki taşımacılık kavramının gelişmiş şekilde ifade edilmesidir.

1.2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Lojistik, insanlığın geçmişi kadar eski bir geçmişe sahiptir. İnsanoğlunun tekerleği icat etmesiyle, taşımacılık alanının temeli atılmıştır. İnsanlığın yerleşik yaşama geçmesinden itibaren de insanlık tarihinde yer almış olan depolama hizmetleri başlamıştır. Lojistiğin esas faaliyetleri olan taşımacılık ve depolama geçmişten

günümüze kadar gelişerek gelen bu sürecin başlangıcı olmuştur (Ateş ve Işık, 2010:100, Yıldıztekin, 2012).

Askeri kökenli bir kavram olduğu bilinen lojistik, tarımsal ürün taşımacılığı ile bir bilim olarak dikkatleri üzerine çekmeye başlamıştır.

Özellikle zaman ve yer faydası sağlama yöntemi olarak tarım ürünlerinin dağıtımını hususunda dikkat çeken lojistik, 1900'lü yılların başlarında, yönetim stratejisinin bir bölümü olarak değerlendirilmekteydi. Fordist üretim sisteminin ABD'de ve Avrupa'da uygulamaya geçmesiyle birlikte, hammadde, yarı işlenmiş ve işlenmiş ürünlerin taşınması, tedariki ve teslimatı konularıyla daha fazla önem kazanmıştır (Aydın ve Öğüt, 2008a:2; Orhan, 2003:9).

Askeri bir terim olarak yazın hayatında, bir askeri birliğin operasyon yeteneğini destekleyecek tüm unsurların tasarımı ve uygulaması, ilgili donanım ve malzeme sağlanarak, savaşta ve barışta etkinliğin garantilenmesi şeklinde tanımlanmıştır (Aydın ve Öğüt, 2008a:2).

II. Dünya Savaşı sırasında askeri alanda yaşanan lojistik gelişmeler lojistik faaliyetlerin önem kazanmasında ve tarih boyunca, savaşlarda askerlere yiyecek, giyecek ve askeri malzeme tedarikinde bulunarak savaşlardaki başarıda etkili olmuştur. Araç ve gereçlerin, personellerin ve malzemenin planlı bir şekilde sevk edilmesi müttefik ülkelerin başarısında önemli bir faktör olmuştur (Tutar ve Yetişen 2009:193).

II. Dünya Savaşı'na kadar iş dünyasından ziyade askeri alanda kullanılan lojistik, 1960'larda pazarlama anlayışı ile birlikte işletme alanında da kullanılmaya başlanmıştır (Karagöz, 2007:7).

O yıllarda pazarlamanın gelişmesiyle lojistik kavramı da gündeme gelmeye başlamış, ekonomi biliminin doğuşundan sonra geniş çapta incelenerek, bir uzmanlık ve çalışma alanı haline gelmiştir.

Lojistik yönetiminin işletmeler açısından öneminin kavranmasıyla bilimsel kaynaklarda daha sık yer almaya başlamıştır. 1960'lı yıllar akademik çalışmalarda lojistik ile ilgili atıfların görülmeye başlandığı yıllardır. Aslında nakliyat ve dağıtım gibi küresel ekonomi şirketlerinin büyümelerinde temel teşkil eden faktörleri bünyesinde barındıran lojistik sektörü, 1960'dan önce bir disiplin ya da endüstri kolu olarak görülmüyordu (Orhan, 2003:9).

1962 yılına gelindiğinde hem yönetim danışmanı hem de yazar olan Peter F. Drucker Fortune Dergisi'nde yayınlanan makalesinde lojistiğe değinmesiyle lojistik kavramının bir anda önem kazanmasına neden olmuştur. Bu makalede Drucker “lojistiğin firma verimliliği açısından üst yönetimin gözüyle son sınır taşı olduğunu” ifade etmiştir (Drucker, 1962:72Akt. Akandere, 2013:12).

1960–1970 yılları arasının, lojistikle ilgili bir test dönemi olduğu ifade edilmektedir. 1970–1980 yıllar arası lojistiğin çok sayıda özel ve kamu girişimleri ile kurumsallaştığı 28 dönem olmuştur. 1980–1990 dönemi, bilgisayar teknolojisine giriş, taşımacılık düzenlemeleri, iletişimde devrim yaratan teknolojik ve politik değişimlerin yaşandığı bir süreç olmuştur. 20. yüzyılın sonu ve 21. yüzyılın başlarında ise, lojistik kavramı; küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi ve kaynak yönetimi kavramları ile birlikte değerlendirilmeye başlanmıştır (Çakırlar, 2009:8).

2000’li yıllara gelindiğinde ise teknolojik gelişmeler lojistik faaliyetlerin temelini oluşturmaya başlamıştır. Özellikle firmalar lojistiğin önemliliğini anlamışlar ve lojistiği bir rekabet unsuru olarak görmüşlerdir. Bu da 2000’lerde lojistik alanında “E-Lojistik, 3. Parti lojistik, 4. parti lojistik” gibi birçok yeni gelişmeye zemin hazırlamış ve akabinde uygulanmaya başlanmıştır. Bugün artık lojistik sektöründe sürekli yeni gelişmeler ortaya çıkmakta ve hızla uygulamaya konmaktadır (Bamyacı, 2008:10).

Aslında tarihin her döneminde var olan lojistik bugünkünden biraz farklıydı. İnsanlığın değişen yaşam biçimine bağlı olarak değişim göstermiş, her dönemin bireysel ve toplumsal ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yapısal değişikliğe uğrayarak bugünkü haline gelmiştir.

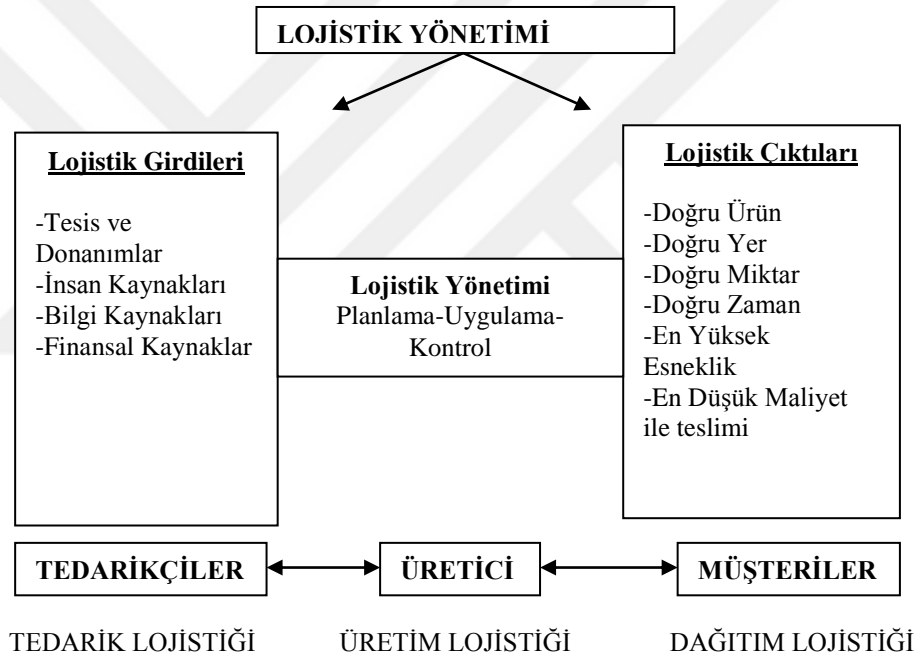
1.3. Lojistik Yönetimi

Lojistiğin öneminin artması ile lojistik yönetimi de önem kazanmıştır. Son yıllardaki globalleşmeyle birlikte şirketlerin uluslararası yatay veya dikey bütünleşmelerilojistik yönetimini ön saflara çıkarmıştır (Babacan, 2003:9).

Lojistik yönetimi müşteri ihtiyaçları doğrultusunda sevkiyat noktası ile teslimat noktası arasında malzemenin iki yönlü akışı boyunca yer alan faaliyetlerin bütünsel yönetimini ifade eder. Yani giren ve çıkan malzemenin taşınması, depolanması, elleçlenmesi, sipariş alımı, lojistik ağı tasarımı, stok yönetimi, arz talep planlaması, 3.

parti servis sağlayıcıların yönetimini kapsar. Değişik ölçülerde satın alma, malzeme temini, zamanlama paketleme, üretim planlaması, montaj ve müşteri hizmetleri de bu kapsam içerisinde yer almaktadır (Şen,2006:18).

Tedarik Zinciri Yönetimi Konseyi ise (Council of Chain Management Professionals -CSCMP) lojistik yönetimini ‘müşteri ihtiyaçlarını karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü kapsayan tedarik zinciri süreci şeklinde tanımlanmıştır (www.slideshare.net). Lojistik yönetimi şematik olarak aşağıda verilmiştir.



Şekil 1.1: Lojistik Yönetimi (Tanyaş, 2010:8)

Lojistik yöneticilerinin iki esas hedefi vardır. Birinci hedefleri işletmelerine gelen, dışarıya giden ya da işletmelerin içerisindeki malzemelerin hareketini mümkün olduğu kadar verimli yapmaktır. İkincisi ise; tüm tedarik zincirine verimli bir akış sağlamaktır. Geleneksel olarak, yöneticiler bu hedeflerden birincisi ile tedarik zincirinde doğrudan ilgili oldukları bölümlere yoğunlaşarak ilgilenmektedirler. Eğer her bir organizasyon kendi lojistik işlemleri ile tam olarak ilgilenirse, malzeme tüm tedarik zincirinde verimli bir şekilde hareket edecek bu da ikinci hedefin başarılmasını sağlayacaktır (Waters, 2001:17Akt. Erdil, 2010:11).

Lojistik yönetimiyle:

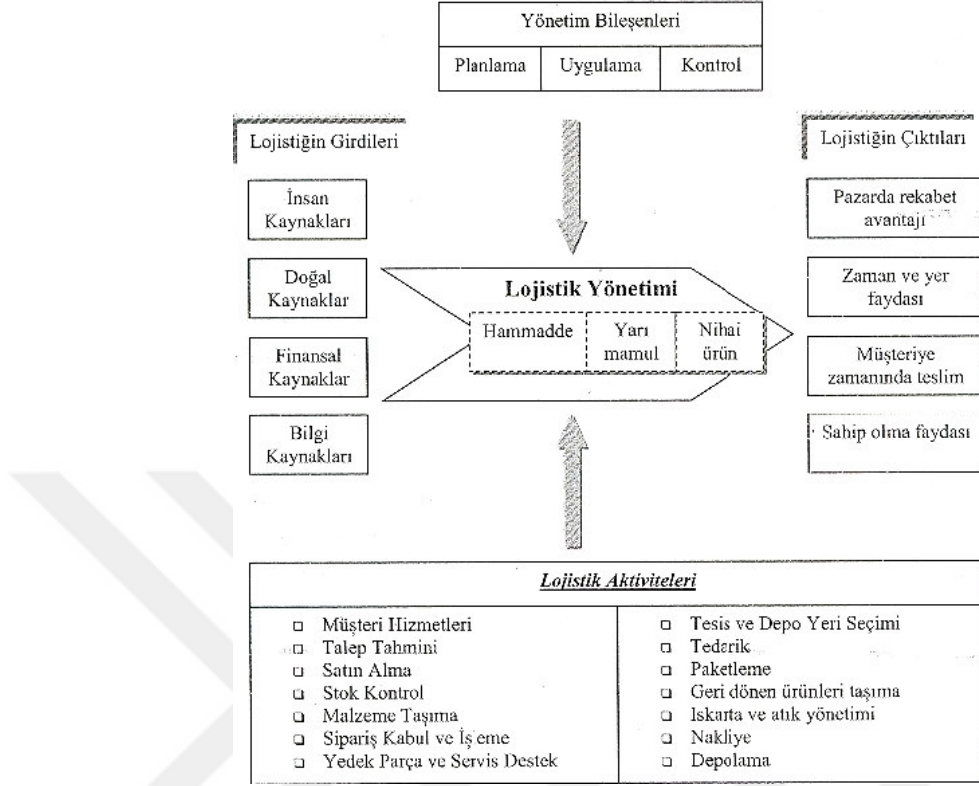
- Hammadde temini veya dünyanın herhangi bir yerine ürün gönderimi sağlanır.
- Merkezci, yerel yönetim ile global işletme ve yönetim stratejisi benimsenir.
- Anında ve zamanında bilgi paylaşımı ile toplam tedarik zincirinin görülebilirliği sağlanır.
- Bilginin, sadece işletme içerisinde değil endüstri genelinde yönetimi sağlanır.
- Tedarik zinciri organizasyonunun, yüksek performans sağlayacak takımlar halinde yeniden organizasyonu sağlanır.
- Tedarik zinciri ile bilişim sistemi oluşturulması sayesinde maliyet ve ölçüm standartlarına ulaşılır.

Lojistik yönetimi; fiyat, kalite, teknoloji gibi çıktıların geliştirilmesini ve uygulamaların uyumlu, bütünleşik ve yüksek performanslı olmalarını sağlar. Lojistik yönetimi uygulamaları; çok yönlü ve çok kullanışlı gelişim aktiviteleri için temel oluşturur. Uyumlu strateji, haberleşme liderliği ve iş süreci yönetimini geliştirir. Lojistik yönetimi, hammadde kaynağından son tüketiciye kadar bütün alanlarda faydalarını göstermektedir. Lojistik yönetiminin gerçek etki derecesi, tedarik zincirinde yarattığı görüş yeteneğindedir (Cooper, 1997Akt. Erdumlu, 2006:19).

1.4. Lojistik Faaliyetler ve Amacı

Lojistiğin temel amacı arz ve talep noktalarını dengelemektir. Bunun için kendisinden istenen; doğru yer, doğru zaman, doğru malzeme, doğru miktar, doğru durum, doğru tüketici, doğru fiyat koşullarını yerine getirmek için neyi yapması gerektiğini bulmak temel faaliyet konusudur. Doğru bir süreç oluşturma amacı lojistiğin temel birimlerinin anlamlı şekilde bir araya gelmesi ile oluşur (www.firattoprak.com).

Lojistik bilindiği gibi malların üretim noktasından tüketildiği noktaya kadar olan çift yönlü akışını kolaylaştıran birden fazla faaliyetleri bünyesinde barındırır. Bu faaliyetler müşteri hizmetleri, talep tahmini, bilgi yönetimi, sipariş yönetimi, malzeme ve envanter yönetimi, malzeme aktarımı, trafik yönetimi, ambalajlama/paketleme, taşıma ve dağıtım faaliyeti, depolama, satın alma ve tedarik, satış sonrası hizmetler ve tersine lojistik gibi süreçlerdir. Bu faaliyetler genel anlamıyla aşağıda incelenmiştir:



Şekil 1.2: Lojistik Sisteminin Bileşenleri (Stock ve Lambert, 2010)

1.4.1. Müşteri Hizmetleri

En temel anlamda müşteri hizmetleri; küresel, bölgesel, ulusal veya uluslararası satıcılar, alıcılar ve lojistik hizmet üretenler arasında yer, zaman, sahip olma, form ve değer yaratmak amacıyla; ürün, hizmet ve ilgili bilgilerin çift yönlü transferini sağlayan bir süreçler bütünüdür (Karadoğan, 2012).

Optimal bir hizmet-maliyet birleşimi içerisinde, müşteriyle olan ilişkileri tüm boyutlarıyla değerlendirip yöneten müşteri odaklı bir anlayışa sahiptir (Erdumlu, 2006:29).

Müşteri hizmetleri yönetimi, oldukça karmaşık bir süreç olup, satıcıların ve müşterilerin ürün, hizmet ve bilgiye sahip olma ortamlarının karşılıklı olarak uygun bir duruma getirilmesi ve ticari faktörlerin oluşturulması veya elverişli bir hale getirilmesi ile başlar (Karadoğan, 2012).

Lojistik sistemlerde müşteri hizmetleri; satış öncesi, satış esnası ve satış sonrası hizmetleri kapsar. Müşteri hizmetleri, bir lojistik sisteminin bir ürün veya hizmet için

sağladığı konum ve zaman faydasının bir ölçüsüdür. Doğru ürün, doğru yerde ve zamanda müşteri tarafından alınması bu açıdan lojistikte oldukça önemlidir. Nitekim müşteri ilişkilerinin düzeyi ve kalitesi pazar payını ve maliyetlerini dolayısıyla karlılığını direkt etkiler (Gourdin, 2002: 59).

Lojistikte başarılı olmak, müşteri beklenti ve gereksinimlerinin doğru anlaşılmasına, teslimat öncesi ve sonrası sağlıklı iletişim kurulmasına ve değişiklikler karşısında esnekleşilmeye bağlıdır. Kurum içindeki çalışanlar, kendilerine dışarıdan bakabilmeli, böylelikle müşteri gözüyle kendilerini değerlendirebilmelidirler (Erdil, 2010:30).

1.4.2. Talep Tahmini

Talep tahminleri, işletmenin üretim miktarı tespitinin temelidir. Geleceğe ilişkin üretim faaliyetlerinin planlanmasında hesaba katılan ilk unsur, üretilecek miktarın tespit edilmesidir. Çünkü üretilecek mamulün gelecekteki talebinin ne düzeyde olacağı bilinmeden her hangi bir girişimde bulunmak doğru olmayacaktır. Hammadde, yarı mamul, yedek parça, insan gücü, makine ve yatırım ihtiyaçlarının tespitinde talep tahmini temel veridir (Kobu, 1998:4).

Müşterilerin talep ettiği ürün, istenilen kalitede, istenilen miktarda ve çeşitte, doğru fiyatla, doğru zaman ve doğru yerde karşılayabilme esnekliği ve gücü ancak etkin talep yönetimi ile mümkündür (İTO, 2006:23).

Etkin bir talep yönetimi iyi bir bilgi iletişimi ile yapılabilir. Bu nedenle karmaşık ilişkiler zincirinin ve bu zincirdeki topluluklar arasında bilgi iletişiminin iyi yönetilmesi gerekir. İlişkilerin iyi yönetilebilmesi ve talebin etkin biçimde karşılanabilmesi için ise sağlıklı talep öngörüsü yanında esnek üretim yetisinin olması gereklidir. Kısaca talep öngörümü ve esnek üretim etkin talep yönetiminde temel iki girdidir (Gürdal, 2006:23).

Bir işletmede talep planlanması yapılırken pek çok kriterin göz önünde bulundurulduğu bir gerçektir. Ancak planlamadaki en önemli kriter “talep tahminidir” .

1.4.3. Bilgi Yönetimi

Bilgi yönetimi, işletmenin pazarlama, lojistik ve eylemsel işlemlerinin gereksinim duyduğu iç ve dış kaynaklı bilgilerinin planlanması, toplanması ve gereksinim duyulduğunda kullanılabilmesi için veri depoları ve veri tabanları şeklinde ayrı birimlerde saklanması ve gerektiğinde bilgi işleme ve transferi işlemlerinin tümünün yönetimidir (Yürüyen, 2003:33).

Lojistik Bilgi Sistemleri açısından doğru ve zamanlı bilgi 3 nedenden dolayı önemlidir (www.gultekinaltuntas.com);

- Müşteriler, sipariş durumu, ürün ulaşılabilirliği, teslim tarihi, fatura, vb. unsurlara ilişkin enformasyonu müşteri hizmetlerinin bir parçası olarak görmesi
- Tüm tedarik zinciri içerisindeki envanter miktarı kontrol edilerek gerekli stok ve insan kaynağı oranının ve malzeme planlama aracılığıyla talep belirsizliğinin düzenlenmesi
- İşletmeye sağlayacağı stratejik avantaj açısından, kaynakların, nasıl, ne zaman, nerede kullanılabileceğine ilişkin bilgi esnekliğini sağlaması açısından oldukça önemlidir.

Bir şirketin tedarikçileri ile müşterileri arasında bilgi paylaşması, mal ve hizmet akışlarının hızının artmasını sağlayacaktır. Güncel ve geçerli bilgiye ulaşımın yaygınlaşması, işletmeye faaliyetlerinde gerekli esneklikleri yapabilmesi için fırsat sağlayacaktır, bu avantaj da müşteri sadakatini beraberinde getirecektir (Erdil, 2010:25).

1.4.4. Sipariş Yönetimi

Lojistik süreçlerde firma ve müşteriler arasındaki lojistik iletişimi hayati öneme sahiptir. Kesin, hızlı ve akılcı bir iletişim ile başarılı lojistik yönetiminin temeli oluşturulur (Stock ve Lambert, 2001:18).

Etkin lojistik yönetiminde kilit rol oynayan unsurların biri, siparişlerin yerine getirilerek müşteri ihtiyaçlarına karşılık verebilmektir. Etkili sipariş işleme süreci firmaların lojistik, imalat ve pazarlama planlarının bütünleştirilmesini gerektirir (Özdemir, 2004:92).

Sipariş yönetiminin temel amacı; alınan siparişlerin en kısa zamanda müşteriye ulaştırılmasıdır. Bununla işletmeler farklı bir rekabet avantajı elde etmiş olacaktır. Sipariş döngüsünün etkili bir şekilde çalışması, lojistik zincirdeki ulaştırma ve depolama gibi faaliyetlerin birbirleriyle etkileşim içinde olmasına bağlıdır (Johnson vd, 1998:173).

Sipariş yönetimi, müşteriye sunulan hizmet kalitesinde bir göstergedir. İstenen hizmetin verilebilmesi için siparişlerin alınması, planlanması, işlenmesi, aktarılması, hazırlanması ve yollanması sırasında bilginin, envanterin ve dokümantasyonun eksiksiz gerçekleştirilmesi gereklidir. İşlemsel etkinliği artırabilmede kurallar ve iletişim standartları belirlenmeli, işlevler arası iletişim eksiksiz sağlanmalı, ortalama işlem hacmi bilinmeli ve günlük faaliyetler belirlenmelidir. Örneğin, teslim süresi yedi gün ise, siparişin alınmasından teslim edilene dek geçen süre içerisinde yapılacak işlemler problemsiz şekilde yürütülecek biçimde koordine edilirse hem işletmelerin hem de müşterilerin memnuniyeti artar (İTO, 2006:23).

1.4.5. Envanter Yönetimi

Envanter, üretimi istenilen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla malzeme, materyal, yarı işlenmiş ve tamamlanmış ürün mevcudunun elde bulundurulmasıdır (İTO, 2006:15).

Önemli ve temel lojistik faaliyetlerden biri olan envanter yönetimi, stokların yanında makine vb. demirbaş malzemeleri de kapsar ve genellikle parasal olarak ifade edilir. Kar amacı bulunan veya bulunmayan, toptancılar, üreticiler, perakendeciler, hastaneler, yerel yönetimler, üniversiteler, devletler, hapisaneler, silahlı kuvvetler ve akla gelebilecek daha birçok kuruluş için envanter yönetimi ortak bir konudur (Bamyacı, 2008:20).

İşletmelerin yakın geleceğe ilişkin talep tahmininde envanter yönetimi son derece önemlidir. Karlılığı yükseltmek amacıyla envanter seviyeleri ile ilgili politikalar belirlemek ve müşterilerin gereksinimlerini karşılarken toplam lojistik maliyetlerini azaltmak envanter yönetiminin temel amacıdır (www.slideshare.net).

İşletmelerin üretim sistemlerindeki büyüme ile birlikte ürün çeşidindeki artış, tedarik, talep ve ürüne dair belirsizlikler ve aralarındaki ilişkinin karmaşıklığı envanteri yeterli düzeyde tutma yönündeki uygulamaları önemli kılmaktadır. Yanlış yapılan

envanter yönetimi politikaları nedeniyle, işletmelerin maliyetlerini yükseltebilmektedir. İhtiyaç anında çok küçük malzeme ve parçaların elde olmaması, üretim sisteminin tıkanabilmesine neden olduğu gibi mevcut müşteri potansiyelinin kaybedilebilmesine; ya da fazlaca elde bulunan, ancak talebin doğru planlanamamasından dolayı o dönem üretim bandına alınamayan stoklarda bulunan girdi kalemlerinin işletmelere büyük maliyetleri söz konusu olabilir. Bu yüzden bu noktada lojistik stratejiler sayesinde envanterden kaynaklanan işletme maliyetleri büyük ölçüde düşürülebilir (MEB, 2011:39).

1.4.6. Elleçleme

Kısa mesafeli malzeme taşıma işlemidir. Geçici olarak depolanan eşyanın görünüşü ve teknik özellikleri değiştirilmemek koşuluyla, muhafazaedilmek üzere gümrük idaresinin denetim ve izniyle bazı işlemlere tabi tutulmasına “elleçleme” denir ve aşağıdaki çeşitli işlemleri kapsar (MEB, 2011:37);

- Koruma araçlarının tamiri veya sağlamlaştırılması
- Koruma kaplarının yenilenmesi
- Eşyaların havalandırılması
- Kalburlama
- Kapların birleştirilmesi veya büyük kaplardan küçük kaplara boşaltma
- Karıştırma, yerini değiştirme, eksik tamamlama, yenileme
- Yeni kap çeşitleri oluşturma
- Kaplardan örnek veya numune alma

Elleçlemeye tabi tutulan ürünlerde kalite kaybı ve fire gibi sorunların yaşanması muhtemeldir. Bu nedenle, uygun yükleme metodu seçilmeli ve gereksiz faaliyetlerden kaçınılmalıdır. Elleçleme aşamasında, üründe oluşabilecek değer kaybını da beraberinde getireceği için, bu süreç etkin ve verimli sonucu getirecek ekipmanlarla ve profesyonel iş gücüyle yönetilmelidir (Erdil, 2010:23).

1.4.7. Ambalajlama/Paketleme

Ambalaj, bir ürünün tedarikçiden üreticiye veya üreticiden tüketiciye kadar uzanan dağıtım zincirinde, hasara uğramadan uygun koşullarda güvenli bir şekilde ulaşımını sağlayabilmek için kullanılan koruyucu araçların tümüdür. Ambalaj, ürünü koruyan ve onu tüketiciye sunan bir platform olarak değerlendirilmektedir (Türker, 2010: 27).

Lojistik açısından ambalajın özelliklerini Gürdal (2006:22) şu şekilde açıklamıştır; birincil görev, ürünün istenilen yere taşınmasında kolaylık sağlamaktır. Ambalaj ile ürün arasında bir uyumun olması ürünü tamamen sarmalaması gerekir. İstendiği zaman kolayca açıp kapatabilmek için kullanan kaplama malzemesi hafif olmalıdır. Ambalaj ürünün fiziksel özelliğine uygun, ne büyük ne de küçük olmalıdır. Diğer bir özelliği ise ürünü korumasıdır. İster yurt içine ister yurt dışına gerçekleşen taşımalarda ürünün hasara uğramaması gerekir. Her türlü hava koşulları, taşıma şekli-çeşidi ve depolama koşulları ürünün bozulmadan muhafaza edilebilmesini, ürünün hasarlanmamasını gerektirir (Gürdal, 2006:22; Işık, 2009: 23).

Ürünün, eksiksiz, sağlam, bozulmadan ve dışarıdan gelecek olumsuzluklara uğramadan taşınabilmesi açısından ambalajlama büyük öneme sahiptir.

Lojistik yönetimde ambalajlama, üniteleştirme (tekleştirme) denilen daha geniş bir kavramın parçası olarak ele alınmaktadır. Bu kavram ambalajlamaya konteynerleştirme, etiketleme, işaretleme ve markalama gibi faaliyetlerin de eklenmesidir (Raphael, 1969:9).

Seçilen taşıma şekline göre ambalajlama yapılır. Bu yüzden ulaştırma şekli paket seçimini etkilemektedir.

Lojistikte çeşitli şekillerde ambalajlama yapılmaktadır. Buna bağlı olarak aşağıdaki gibi üç değişik ambalajlama türünün kullanıldığı görülmektedir (Tek ve Özgül, 2008: 557):

- Birincil ambalaj; Ürünü doğrudan sarmalayan ilk, asıl, iç ambalajdır. İç ambalaj veya tüketici ambalajı da denilmektedir. Dökme olarak satılan ürünler, birim ambalajı olmadan genellikle çuval gibi geniş materyallere konulurlar.

- İkincil ambalaj; Birincil ambalajı koruyan ve ürün kullanılacağı zaman atılan ambalajdır.
- Yükleme ya da nakliye ambalajı: Depolama, taşıma ve ürünün tanınması için kullanılan ambalajlardır. Örneğin, kutu, koli, kasa ve kartondur. Bunun dışında belirli ambalajların bir araya getirilmesine veya birden çok ana karton içeren yüklere konteynır denir.

Çağımızda ambalajlama; “Koruyuculuk, kolaylık, tutundurma, fiyat ayarlama ve anlaşmazlıkları önleme” gibi fonksiyonlara sahiptir (Tek ve Özgül, 2008: 560).

Bunlara ilaveten çevrenin korunması amacıyla çevre dostu malzemeden üretilme zorunluluğu olan ambalajların en az raf ömrü kadar fiziki koruma sağlaması ayrıca içinde bulunan malzemenin kullanım süresi, taşıma şekli, üretici bilgileri gibi açıklayıcı referansların yer alması gereklidir (Erdil, 2010:26).

1.4.8. Taşıma ve Dağıtım Faaliyeti

Taşıma dar anlamda bir nesnenin (eşya, ürün, yük veya mal) bir yerden başka bir yere nakli olarak tanımlanabilir. Taşımanın başlangıcını üretim bölgeleri, bitimini de tüketim bölgeleri oluşturur (MEB, 2011:36).

Dünyadaki sanayileşmiş/gelişmiş veya sanayileşen/gelişen ülkelerin çoğunda etkin bir ulaştırma sistemimevcuttur. Maliyet ve zaman koşulları göz önüne alınarak ürünleri üretim noktasından tüketim noktasına kadar en az zorlukla ulaştırmak esastır. Üretilen bir ürün bulunduğu yerden, olası müşteri ihtiyacına karşılık tüketim noktasına ulaştırılmadığı takdirde az bir değeri olacaktır. Taşıma bahsedilen bu hareketlerin yerine getirilmesini sağlar (Stock ve Lambert, 2001:161).

Lojistik sistemi içerisinde, taşıma hizmeti, malın bir noktadan diğer bir noktaya iletilmesinden ziyade, bu işlemin en doğru, en güvenli, en hızlı ve en ekonomik yöntemle gerçekleştirilip, uluslararası iktisadi ve sosyal gelişmede lokomotif güç olma niteliğini yerine getirmek, ürünlerin istenilen yere zamanında ve uygun maliyetle ulaşmasını sağlayabilmektir (MEGEP, 2011:36).

Mesafeler arası hareket lojistikte değer oluşturmaktadır. Taşıma hizmetinin hızı, iki nokta arasındaki fiziksel mal hareketinin tamamlanması için gerekli olan zamandır. Hız ve maliyet unsurları birbiriyle iki şekilde ilişkilendirilebilir. Lojistik

hizmet verenler hizmeti ne kadar hızlı gerçekleştirirlerse o kadar yüksek ücret talep edebileceklerdir. Sunulan hizmetler ne kadar hızlı olursa malzeme ve ürünler de o kadar kısa zamanda ilgili tarafa ulaşacaktır. İstenilen yer ve zamanda malların bulunmaması, belki de daha pahalıya mal olacak müşteri tatminsizliği ve kaybedilen satışlarla kendisini gösterecektir. Fiyat, taşıma süresi ve değişkenliği, oluşabilecek kayıp ve hasarlar taşımacılık kararlarında dikkat edilmesi gereken önemli hususlardandır (Bamyacı, 2008:29).

Taşımacılıkta lojistik anlayışının gelişmesi, çeşitli ulaşım alt sistemlerinden en verimli şekilde yararlanma olanağı sunmuştur. Bir ulaşım sisteminde, farklı özelliklere sahip karayolu, denizyolu, demiryolu, iç su yolu ve boru hattı gibi çeşitli alt taşımacılık türleri mevcuttur ve her birinin ayrı ayrı avantaj ve dezavantajları vardır. Taşıma türleri ve özellikleri aşağıdaki tabloda sıralanmıştır. Data hattı üzerinden ürüne yönelik veri taşımacılığı da yeni bir taşımacılık türü olarak tartışılmaktadır (Örneğin, Hindistan’da yazılım yaptıran ABD’deki bazı firmalar yazılımlarını internet üzerinden alıp, ABD’de ambalajlayıp satışa sunmaktadırlar) (Bamyacı, 2008:30).

Tablo 1.1: Taşıma Türleri ve Özellikleri (Bamyacı, 2008:30)

TAŞIMA TÜRÜ	TAŞIMA ÖZELLİKLERİ					
	Maliyet	Taşıma hızı	Hizmet Alanı	Mal Çeşitliliği	Yükleme Sıklığı	Tarifeden Bağımsızlık
Demiryolu	Orta	Orta	Geniş	Yüksek	Düşük	Orta
Denizyolu	Çok düşük	Çok yavaş	Sınırlı	Çok yüksek	Çok düşük	Orta
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Havayolu	Çok düşük	Çok hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Boru hattı	Düşük	Çok yavaş	Çok sınırlı	Çok sınırlı	Orta	Yüksek
Data hattı	Çok düşük	Çok hızlı	Çok geniş	Çok sınırlı	Çok yüksek	Çok yüksek

1.4.9. Depolama

Depolar; ham madde, yarı tamamlanmış ve tamamlanmış mamullerin bekletildiği ve bulundurulduğu yerlerdir. Depolamadaki temel amaç, bir yandan üretim için ihtiyaç duyulan tüm girdilerin üretim sahalarına, öte yandan büyük miktarda ve müşteri siparişine göre düzenlenmiş nihai ürünlerin pazara yönelik hareketinde kolaylık sağlamaktır (MEGEP, 2011:37).

Lojistik faaliyetlerde yaşanan gelişmeler, kesintisiz aynı zamanda etkili hizmet sunumuna duyulan ihtiyacı artırmıştır. Bu durum devamlı ve güvenli bir şekilde yerine getirilecek olan dağıtım ağı işleyişi ile mümkündür. Kapıdan kapıya teslimatların gerçekleştirildiği günümüz lojistik anlayışında ara noktalar olan dağıtım merkezleri ve depolarda, malzemelerin güvenli bir şekilde saklanması, ambalajlanması, istiflenmesi ve kalite kontrolünün yapılması gibi önemli lojistik faaliyetler gerçekleştirilmektedir (MEGEP, 2007:52).

Depolama süresine bağlı olarak, depolar farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Depolama süresi uzun olan yerlere depo denirken, süre kısaldıkça bu yerlere Dağıtım Merkezi (DC), daha da kısasına aktarma merkezi (hub) denilmektedir. Depolama esasında teslim alma, toplama, yerleştirme, sayım, kontrol ve gönderme faaliyetlerini kapsar (Tanyaş, 2005, Akt. Erdumlu, 2006: 25).

Uluslararası lojistik faaliyetler gerçekleştirilirken mal sevkiyatında; malları birleştirmede, konsolidasyonunda vb. faaliyetler için ara nokta ve terminaller olarak antrepolar da önemli role sahiptir. Antrepolar mal ve eşyaların kalite, miktar ve özelliklerinin incelenip kıymet tespitinin yapıldığı ve uygun koşullarda korunduğu, gümrüklü sahalarda kurulan, Gümrük Kanunu ile Gümrük Yönetmeliği'nin ilgili maddelerinde belirtilen özelliklerde olan yerlerdir (Çancı ve Erdal, 2009:54).

Lojistikte depolama hizmeti verilirken depolanacak ürünün fiziksel ve kimyasal değişimlere uğramadan en iyi koşullarda muhafaza edilebilmesi esastır.

Depolar temelde stok bulundurma gereksiniminden dolayı zorunlu olarak oluşmaktadır. Aslında depolama bir tercih değil zorunluluktur (MEGEP, 2011:4).

1.4.10. Satın Alma ve Tedarik

Müşteri siparişlerini zamanında, kaliteli ve uygun maliyetle karşılamak için üretim sürecinde kullanılan tüm malzeme, ekipman, makine ve teçhizat gibi girdilerin teminine satın almadır. Satın almadaki temel gerekler şunlardır (Eymen, 2007:11):

- Satın alma stratejileri şirket stratejilerine uygun olmalıdır,
- Satıcılarla stratejik ortaklıklar kurulmalıdır,
- Tedarikçilerin performansları devamlı takip edilmelidir,
- Merkezi ve dağıtık satın alma yapısı oluşturulmalıdır,

- Tedarikçilerle birlikte entegre bilgi sistemleri kurulmalıdır,
- Satıcıların kendi mal stoklarını işletme deposunda yönetebileceği sistem altyapıları oluşturulmalıdır.

Satın alma, işletmelerin ürün ve hizmetlerinin rakip işletmelerinki ile rekabet edebilme güçlerini etkileyebilmektedir. İşletmeler başlıca tedarikçileri ile açık ve bütünleşmiş bir ilişkiyi tercih etmekte, tedarikçi seçimi kararlarında ise işletme ihtiyaçlarına ve yeteneklerine cevap verebilecek tedarikçiler üzerinde durmaktadır (Baines ve Kay, 2002: 101).

Tedarik ise, gerekli olan makine, teçhizat, parça, malzeme, hammadde, yarı mamul, ürün ve hizmetlerin uygun tedarikçilerden karşılanması amacıyla gerekli olan plânlama, stok kontrol, nakliye, teslim alma, sipariş verme vd. faaliyetler bütünüdür. Başarıyla gerçekleştirilen satın alma ve tedarik yönetimi işletmelere operasyonel etkinlik ve maliyet etkinliği gibi çok önemli iki fayda sağlar (Lambert, vd., 2006: 17).

1.4.11. Satış Sonrası Hizmetler

Günümüzde lojistik firmalar; hammaddenin, işletme içi envanter sürecinin, tamamlanmış ürünlerin nakliyesinin, temin edilmesi ve ürüne dayalı hizmet vermesi gibi faaliyetleri üstlenip yerine getirmektedirler (Stock ve Lambert, 2001: 17).

Son yıllarda, işletmelerin satış öncesi ve satış sırası performansları fark yaratabilmelerinde yeterli görülmemektedir. Çünkü aynı sektörde faaliyet gösteren birçok işletme teknolojik gelişmelerin sunduğu olanaklar sayesinde bahsedilen süreçlerde zaten birbirleriyle benzer hizmetler sunmaktadır. Bu önemini anlayan tüketici odaklı firmalar, artık bir ürün satıldığında müşteri ile olan ilişkilerini koparmamakta, ürünün yaşam süresi boyunca oluşabilecek herhangi bir olumsuzlukta müşterilerin yanında yer almakta ve satış sonrası hizmetler aracılığıyla onlara destek vermektedir. Çünkü satış sonrası hizmetler lojistik faaliyetlerin tamamlayıcı bir aşamasıdır (Çakırlar, 2009:43).

Satış sonrası hizmetler fark yaratabilme de en etkili yöntem haline gelmekte ve endüstriyel pazarlarda yeterli malzeme, parça, tamir-bakım hizmetleri sağlayarak lojistikte olan gerekliliğini göstermektedir.

1.5. Dünyada Lojistik Sektörü

Ekonomik göstergeler, ülkelerin gelişmişlik ve kalkınmışlık seviyesinin anlaşılmasını sağlayan en önemli yapıtaşlarından biridir. Pozitif yönlü ekonomik göstergelerin, ülkelerin sosyal, kültürel ve psikolojik dokusuna olan olumlu etkisiyle toplumdaki bireylerin kültür, yaşam ve refah seviyeleri de yükselerek kalitesi artar. Söz konusu bu ekonomik göstergelerdeki değişimde ve yükselişte lojistiğin önemli etkisi vardır. Lojistik, ekonomik yapı içerisinde yaptığı bu etkiyle, ülkelerin ekonomilerine pek çok yönden değer ve katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla sağladığı bu değer ve katkı ile toplumun gelişmişlik düzeyi üzerinde ikinci dereceden role sahiptir (Karadoğan, 2011).

Temel girdilerini en uygun kaynaktan en düşük maliyetle karşılayabilen, müşterilerine en hızlı ve en düşük maliyetle mal ve hizmet sunabilen tedarik zinciri oluşturmuş ve bu zinciri etkin yönetebilen şirketler dünya pazarlarında başarılı olurlar. Bu amaç doğrultusunda hem bölgesel hem de küresel şirketler işbirliği ağını lojistik ve diğer hizmet sağlayıcıları da kapsayan bir şekilde genişletmelidirler. Bu eğilim lojistik sektöründe farklı alanlarda hizmet sunan işletmeleri birleşmeye, işbirliği yapmaya ve hizmetleri bir bütün halinde sunmaya yönlendirir. Bu süreç lojistik hizmet pazarının büyüklüğü ve yüksek büyüme hızı ile hızlanmaktadır (İTO, 2006: 27).

Lojistik faaliyetlerin ve lojistik sektörünün küreselleşmeyle birlikte artan ticaret eğilimleri sayesinde önemini de her geçen gün arttırmaktadır. Dünya genelinde endüstrinin gelişmesi ve ülkelerarası ticaret anlaşmalarının yapılmasıyla birlikte dünya çapında önemli sayılan sektörler arasında yer almıştır (Aydın ve Öğüt, 2008a:1).

Lojistik sektörü, dünyada yıllık 5 trilyon Euro, AB ülkelerinde ise 600 milyar Euro üzerinde bir pazara ulaşmıştır. Lojistik sektörünün 2004 yılı potansiyelinin dünya genelinde 4 trilyon dolar, Kuzey Amerika'da 1,2 trilyon dolar, Avrupa Birliği'nde 1 trilyon dolar olduğu bilinmektedir. Lojistik iş potansiyeli, dünya GSMH artışına göre %5 oranında artarken lojistik pazarı küreselleşme, dış kaynak kullanımının artması, ölçeklerin büyümesiyle %20 oranında artmaktadır. Sektörün hızlı değişimi ve çeşitlenen çözümlerle firma yapılarında değişiklikler oluşmuştur (MÜSİAD, 2013: 35).

Son yıllarda, küreselleşme ve bazı zamanlarda yaşanan ekonomik krizler nedeniyle lojistik hizmetlere olan talepte artmış gözlenmiştir. Lojistik sektörü, Dünya'da ve Türkiye'de hızla gelişmekte olan az sayıdaki sektörlerden birisidir.

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre Ulaştırma Hizmetleri'nin toplam hizmetler içindeki değeri son on yılda %28 düzeylerindeki bu oran 2010 yılında %30'un üzerine çıkmıştır. Diğer hizmet kalemlerine bakıldığında ulaştırma ve lojistik sektörünün hizmet sektörü içinde önemli bir yeri olduğu görülmektedir. Ulaştırma 2010 yılında ticari hizmetler ihracatında en hızlı gelişen unsur olmuş ve %14'lük artışla 782,8 milyar \$'a ulaşmıştır. Ulaştırma hizmeti ile eşya ticaretinin yakından bağlantısı olduğu için 2010 yılındaki olumlu artıştan payını almış, diğer hizmetlerden daha hızlı gelişmiştir (TOBB, 2012:1).

Lojistik sektörü ülkelerin kalkınmasında lokomotif olarak ifade edilmektedir. Georgetown Üniversitesi Lojistik Direktörü Prof. Dr. Ricardo Ernst, dünyada elde edilen her bir doların 25 centinin lojistik faaliyetler için kullanıldığını belirtmiştir. Birçok faaliyeti kapsadığından sektörün büyüklüğünü hesaplanmak zor olduğundan, dünya lojistik pazarının 2006 yılında 5 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaştığı düşünülmektedir. Lojistik sektörü Avrupa'da yıllık %7-9, Kuzey Amerika'da %15 ve Asya'da da %20'lik büyüme oranlarıyla en hızlı büyüyen sektörler arasında yere almaktadır. Lojistik sektöründe lider ülkeler ABD, İngiltere, Japonya, Hollanda, Almanya, Fransa, Macaristan ve Bulgaristan'dır. Dünya lojistik pazarının %50'den fazlasına sahip olan ABD ve Avrupa dışında, Hong Kong ve Dubai gibi şehirler son zamanlarda lojistik üs olma yolunda çaba göstermektedirler. Gelecekte önemi artacak bölgeler ise Asya-Pasifik, Doğu Avrupa, Rusya ve Ortadoğu'nun olacağı belirtilmiştir (Tutar ve Yetişen, 2009:195).

1.6. Türkiye'de Lojistik Sektörü

Lojistik sektörü dünyada olduğu gibi Türkiye'de de hızla gelişen ve önem kazanan sektörler içerisinde yer almaktadır.

Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu lojistik sektörünün, 1980-1990'lı yıllar arasında Türkiye'de de kara, deniz, hava, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarına yönelik yatırımlar yapılarak alt yapısı oluşturulmuş, 1990'lı yıllarda da atağa geçmiştir. Dünyadaki benzer uygulamaları örnek alarak hizmetlerini çeşitlendiren ve uzmanlaştıran Türkiye'de yerleşik lojistik sektörü, 2000'li yıllara gelindiğinde, emekleme devresini geride bırakıp, yerli şirketlerin yanında

uluslararası şirketlerle de işbirliğine giren, yurtdışına bürolar açıp hizmet kalitesi devamlı artan, dinamik bir sektör halini almıştır (Babacan, 2003: 10).

Türkiye'nin Asya ve Avrupa kıtalarının kesişme noktasında olması, genç ve dinamik nüfusa sahip olması, limanlar, demir ve karayolları bazında lojistik sektörüne gösterilen önemli yatırımlar sayesinde lojistik hizmetler sağlamada dünyanın önemli bir merkezi konumuna ulaşabileceği potansiyeli bulunmaktadır.

Uygun coğrafi konumu, dışa açılma politikalarının önceliklendirilmesi, son dönemde Türkiye'de özellikle taşıma odaklı lojistik yatırımlarına büyük önem kazandırmıştır. Bu alandaki güçlü alt yapının destekleyiciliği ile doğru yöntemler ve teknikler kullanılarak tamamlanan lojistik iş süreçlerinin mikro ve makro ölçekte yaratacağı katma değer göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir (Koban ve Keser, 2007:321).

Lojistik sektörünün gelişimi, dış ticaret hacmi ile ilişkilendirilebilir. Türkiye'de artan dış ticaret hacmi lojistik sektöründe önemli bir fırsat olarak görülmektedir. Ayrıca demiryollarının yeniden yapılandırılmasına yönelik projeler sektörün gelişimi için ivme kazandırıcı rol oynamaktadır. Lojistik sektörünün Türkiye'de henüz doymamış bir Pazar olması ve yeni limanların inşasına imkân verecek topografyaya sahip olması buradaki önemli fırsatlardır. Bu fırsatlara karşın karayolu taşımacılığına uygulanan kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgelerine ilişkin yükümlülükler, yeni yatırımlara olan ihtiyaçlar ise sektörün tehdit unsurlarıdır. Bu tehditleri ortadan kaldıracak şekilde fırsatlar değerlendirildiğinde sektörün gelişimi ve Türkiye ekonomisinde alacağı pay önemli ölçüde artacaktır (Erkan, 2014: 52).

Türkiye'de lojistik sektörünün genel durumu, bir SWOT analizi ile şu şekilde ortaya konulabilir.

Tablo 1.2: Türkiye’de Lojistik Sektörünün Genel Durumuna İlişkin SWOT Analizi
(Erkan, 2014:53)

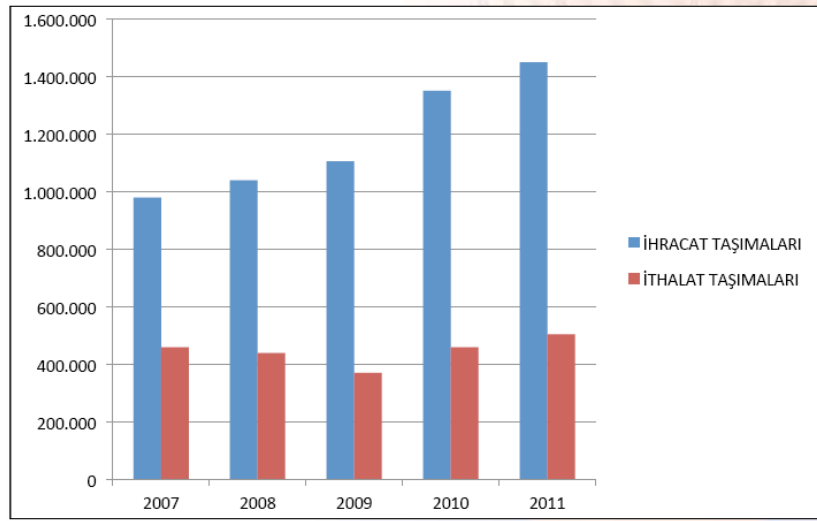
<p style="text-align: center;">Güçlü Noktalar</p> <p>-Jeostratejik Önem- Gelişmekte olan Orta Doğu ve Türki cumhuriyetlerden Avrupa’ya uzanan yol üzerinde Türkiye merkez konumundadır.</p> <p>- Ülkedeki çok uluslu lojistik şirketlerinin varlığı, yerel şirketlerle bu çok uluslu şirketlerin teknik ve bilgi birikimlerini sunma imkanı vermektedir.</p> <p>Türkiye’de Avrupa’nın en büyük kamyon filolarından biri ve gelişmiş bir karayolu taşımacılık sektörü bulunmaktadır.</p>	<p style="text-align: center;">Zayıf Noktalar</p> <p>-Fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlamakta ve özellikle kamyon taşımacılığındaki kar marjlarını olumsuz etkilemektedir.</p> <p>- Sektörde kayıt dışı şirketlerin bulunması</p> <p>Özellikle demir yolu ve deniz yolu altyapısında modernizasyon ihtiyacı</p>
<p style="text-align: center;">Fırsatlar</p> <p>-Demiryollarının yeniden yapılandırılması verimliliği artıracaktır.</p> <p>-Sektörün boyutu AB ülkelerine oranla oldukça küçüktür ve pazar henüz doymamıştır.</p> <p>-Artan uluslararası ticaret</p> <p>-Olası AB üyeliği Türkiye’nin ticaret hacimlerini artıracaktır.</p> <p>Yeni limanların inşa edilmesine uygun topografya</p>	<p style="text-align: center;">Tehditler</p> <p>-Kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri</p> <p>-Yunanistan gibi komşu ülkelerle rekabet</p> <p>Yüksek derecede yatırım ihtiyacı</p>

Dünya Ekonomik Forumu çerçevesinde ülkelerin lojistik çekiciliğinin değerlendirildiği, dünya çapında en hızlı büyüyen 39 pazar karşılaştırılmıştır. Bu endekse göre, lojistik alanında dünyanın en hızlı gelişen 10 ülkesi arasında Türkiye de gösterilmiş ve buradaki en büyük avantajın, coğrafi konum, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlık olduğu belirtilmiştir. Son yıllarda, Türkiye’deki ekonomik gelişmeye paralel bir ivme gösteren lojistik sektörü; coğrafi avantajını da kullanarak 20 yıl gibi kısa bir sürede bölgede güç haline gelmiştir. Bugün Türk lojistik sektörünün 1.500 şirket ve 46.000 araçla Avrupa’nın en büyük filosuna sahip olduğu tespit edilmiştir (MÜSİAD, 2013:68).

Türkiye’de GSMH’nin % 7-8’i kadarını, gelişmiş ülkelerde ise GSMH’nin %12-15’ini oluşturan lojistik sektörünün, 2010’lu yıllarda yükselişe geçeceği

düşünülmektedir. Çünkü lojistik ve ulaştırma hizmetleri gelişmiş ülkelerde son derece önemlidir. (Kaya ve Çevik, 2010: 23).

Türkiye avantajlı coğrafi konumu ile Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ile kolay erişim imkânına sahip, bölgede değeri 2 trilyon ABD dolarını aşan yük taşımacılığı ile de bir merkez üs özelliği göstermektedir. Türkiye'nin mevcut lojistik endüstrisi büyüklüğünün 80–100 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmekte ve bu rakamın 2017 yılına kadar 108–140 milyar ABD dolarına ulaşacağı tahmin edilmektedir (www.invest.gov.tr).



Şekil 1.3: Türkiye Üzerinden Karayolu ve Ro-Ro Gemileriyle Gerçekleştirilen İhracat ve İthalat Taşımaları(Sefer Adedi)

2007-2010 döneminde Türkiye üzerinden karayoluyla gerçekleştirilen ihracat taşımalarını % 38 artışla yıllık toplam 980.563 seferden, 1.349.300 sefere çıkarmıştır. Bu taşımaların % 84'ü ülke nakliyecileri tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkiye'ye yönelik karayolu ithalat taşımaları 460.192 sefer olup; Türkiye üzerinden gerçekleştirilen transit taşımalarda son 3 yılda % 40'a yakın bir artışın gerçekleşmiş olması (yıllık toplam 81.479 transit geçiş) bölgesel lojistik üs konumuna gelme hedefi doğrultusunda olumlu bir gelişme olarak değerlendirilebilir (TOBB, 2012:20).

Türkiye aynı zamanda, farklı taşıma yöntemleri kullanılarak taşıma maliyetlerinin düşürülmesine yardımcı olacak lojistik merkezleri/köyleri de kurmaya başlamıştır (www.invest.gov.tr).

Lojistiğin öneminin tüm dünyada ve Türkiye’de artmasının bazı nedenleri şunlardır (İTO, 2006);

- Dünya ticaret hacminin ve taşınan mal miktarının artması,
- Üretim ve tüketim noktalarının birbirinden farklı ve uzak yerlerde bulunması,
- Toplam lojistik maliyetlerin artması,
- Hızla gelişen teknoloji,
- Zamanın kısalması,
- Hizmet ulaştırmada hız ve maliyetin önem kazanması,
- Pazarlama destek hizmetlerinin önem kazanması,
- Müşteri hizmet anlayışının değişmesi,
- Dağıtım kanallarında yapısal değişimlerin yaşanması,
- Emek yoğunundan teknoloji yoğun konuma geçiş,
- Lojistik gereksinimlerin karşılanmasında yeni yöntemlerin geliştirilmesi,
- Lojistikte performans artırımı anlayışının öne çıkması,
- Satın almanın önem kazanması,
- Tedarik zincirinde “Değer Yaratma” anlayışının benimsenmesidir.

Coğrafi konumu sayesinde Türkiye’deki lojistik faaliyetlerin önemi artmış, yüksek katma değere sahip sektörler arasında yer almaya başlamıştır.

Tablo 1.3: Taşıma Türlerine Göre Yurtiçi Yük Taşıma Oranları (www.ubak.gov.tr)

Taşıma Türü	Milyon(ton-km)	Yurtiçi yük taşıma oranları(2010)
Karayolu	190.365	%88,3
Denizyolu	12.568	%5,8
Demiryolu	11.462	%5,3
Havayolu	1.212	%0,6

Tablo 1.4: Taşıma Türlerine Göre Yurtiçi Yük Taşıma Oranları (www.ubak.gov.tr)

Taşıma Türü	Milyon(ton-km)	Yurtiçi yolcu taşıma oranları(2010)
Karayolu	226.913	%91,8
Denizyolu	1.575	%0,6
Demiryolu	5.491	%2,2
Havayolu	13.325	%5,4

Yukarıdaki tablolarda 2010 yılındaki taşıma türlerine göre yurtiçi yük ve yolcu taşıma oranları gösterilmiştir. Tablolar incelendiğinde yük ve yolcu taşıma en çok karayolu ile yapılmaktadır. Lojistik sektöründeki kombine taşımacılık faaliyetleri Türkiye’de de gelişmiş ülkeler düzeyine ulaştığında demiryolu taşımacılığına doğru bir kayma olması beklenmektedir

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖY VE KAPSAMI

Bu bölümde ilk olarak lojistik köy kavramına değinilmiş ve lojistik köylerin tarihsel gelişimi, ilk defa gündeme gelişi, dünyadaki örnekleri, önemi, faaliyetleri, özellikleri, verdiği hizmetler hakkında bilgi verilmiş ve lojistik köylerin sınıflandırılması üzerinde durulmuştur.

2.1. Lojistik Köy Kavramı

Avrupa Birliği lojistik köy platformu tarafından lojistik köy, “hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği özel merkezler” olarak tanımlanmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2008a:3).

Türkiye’de ise lojistik köy kavramı TCDD’nin yapmış olduğu tanıma göre, lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantılara sahip, yükleme-boşaltma, bakım-onarım, yükleri bölme, depolama, elleçleme, tartı, birleştirme, paketleme v.b. faaliyetlerini yerine getirme olanağı olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, güvenli, hızlı, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgelerdir (www.lojistikhatti.com).

Genelde lojistik köyler, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vs.) şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve imkanlar ölçüsünde limanlara yakın, ancak şehir trafiğini de direkt etkilemeyecek olan noktalara kurulmaktadır (Arıkan, 2012:20).

Lojistik köylerin temelini 4 önemli unsur oluşturmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2008a:5):

1. Alt yapı sistemlerinin gerçekleştirilmesi yanında bölgesel planlamanın yapılması.
2. Taşımacılık kalitesinin artırılması.
3. Farklı taşıma türlerinin bütünlük kullanımının geliştirilmesi.
4. Bütünlük taşıma sistemleri arasında yüksek düzeyde bilgi sistemine dayalı koordinasyonun sağlanması.

Lojistik merkez kavramı günümüzde oldukça popüler bir kavramdır ve farklı ülkelerde farklı isimlerle anılmaktadır. Örneğin (Skowron-Grabowska, 2007: 1);

1. FreightVillage (İngiltere)
2. Transport Center (Danimarka)
3. Kombiterminal (Macaristan)
4. Interporto (İtalya)
5. Terminal Multimodal (Portekiz)
6. Güterverkehrszentrum (Almanya)
7. PlatesformeLogistique, CentresLogistiques de FRET, (Fransa)
8. Inland port, Disitributioncenters, Global FreightVillages (Amerika Birleşik Devletleri)
9. Rail Service Centre (RSC) ve Tradeports(Hollanda)
10. Dry port (Kuzey Avrupa ülkeleri)
11. CentroIntegrado de Mercancias, Zona ActividadesLogistica (İspanya)

Türkiye’de bu anlamı ifade etmek için lojistik köy, lojistik merkez, lojistik üs ve yük köyü kavramları tercih edilmektedir.

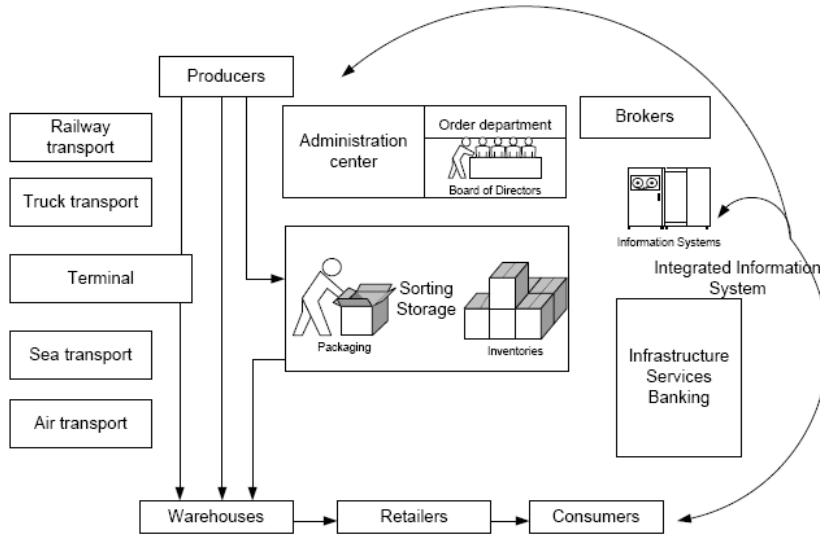


Figure 1. Logistics center and its surrounding
Source: S. Abt, *Zarządzanie logistyczne w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 1998, p. 211

Şekil 2.1: Lojistik Merkez ve Çevresi

2.2. Lojistik Köy Kavramının Tarihsel Gelişimi

Çevre ekonomisiyle birlikte yönetim sistemlerinin dünyada önem kazanması işletmelerin tek başlarına kurum olarak ithalat, ihracat, gümrükleme, alt yapı hizmetleri, elleçleme, ulaştırma, dağıtım gibi hizmetleri yerine getirmeleri ekolojik dengenin bozulmasına ve nihayetinde bu dengenin tekrar sağlanması veya korunması için ek maliyetlere katlanılmanın gerekmesi “inland port” denilen ve ilk olarak ABD’nin Ohio eyaletinde Walbridge gölgesinde kurulan lojistik köylerin önemini ortaya çıkarmıştır (Kaprosv.d., 2006: 57).

Bu bilgi lojistik köy kavramının ilk olarak endüstriyel gelişimle ABD’de ortaya çıktığını göstermektedir. Japonya’da da bu kavram trafik sıkışıklığını, çevresel olumsuz faktörleri, enerji ve işgücünde yaşanan maliyetlerin azaltılması için önerildiği bilinmektedir. Daha sonra Batı Avrupa’ya geçmiş olan uygulamaya dair ilk örnekler Fransa’da geniş ölçekte Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Rungis)’te oluşturulduğu bilinmektedir. 1960’lı yılların sonları ve 1970’li yılların başında ise lojistik köyler, İtalya ve Almanya’da görülmeye başlanmıştır. Bu esnada lojistik köy kavramı uygun bir şekilde girmiş ve karayolu/demiryolu çok türlü taşımacılığını sağlamaya başlamıştır. 1980’li ve 90’lı yıllarda ise lojistik köyler dünyada hızlı bir şekilde artmaya başlamış Fransa, İtalya, Almanya, Belçika, Hollanda ve İngiltere’de

ilerlemeler göstermiştir. ABD’de doğan bu kavram Avrupa’da geliştirilerek uygulanmıştır (Koldemir vd. 2008:5 Akt. Ceran, 2010:75).

Karayolu, demiryolu, denizyolu ve hatta havayolu taşımacılığının birlikte olduğu lojistik köyler, bu kavramın ortaya çıktığı ABD’de “inland port” olarak adlandırılmaktadır. Texas’taki Huntsville Limanı içerisinde, demiryolu/karayolu/havayolu taşımacılık türlerini barındıran Huntsville Uluslararası Havaalanı, uluslararası intermodal merkezi ve Jetplex Endüstri Parkı da bulunan bölge böyle bir alandır. Benzer şekilde Texas, Alabama, Ohio, California, Missouri, Newyork, Virginia, Michigan gibi birçok şehir de potansiyel bir “inland port” olarak faaliyet göstermektedir (Aydın ve Öğüt, 2008b: 3).

Avrupa’da kurulan lojistik köyler ise daha çok estetik açıdan zengin, kamyon taşımacılığına bağlı oluşan çevresel kirliliğin önüne geçmek ve dağınık durumdaki lojistik hizmetlerin bir araya toplanmak amacıyla, ana ulaşım ağına yakın olan ve intermodal taşımaya olanak sağlayan eski sanayi alanlarının kullanılması temeline dayalı kurulmuştur (Aydın ve Öğüt, 2008b: 3).

Günümüzde Avrupa’da sayısı 60’ı aşmış lojistik köylerden faydalanan binlerce taşıma operatörü vardır. Lojistik köyler; taşımacılık, yük akışları, depolama ve diğer lojistik faaliyetlerin şehirlerdeki kötü etkilerini azaltmak, lojistik sektörünün ve firmaların ulusal ve uluslararası alanda rekabet edebilmesini sağlamak, bölgesel ve uluslararası ticaret ve ekonominin kalkınmasına yardımcı olmak amacıyla kurulmakta ve şehirlere uygulanmaktadır (Koldemir vd., 2008:5’ten Akt. Ceran, 2010:75).

2.3. Lojistik Köylerin Önemi

Küresel ticaretle beraber gelişen perakende ve katalogdan satışa olan talebin artması ve bu işlemlerin tam zamanlı gerçekleştirilmek istenmesi, araç trafiğinin ve kat edilen kilometrenin yükselmesine, hava ve çevre kirliliğine, şehir içi trafik sıkışıklığına, yaşam kalitesinin düşmesine ve bölgesel rekabetin artmasına neden olmuştur. Bu durum lojistik köylere gereksinim duymanın ana sebeplerini oluşturmaktadır. Bu sorunla baş edebilme yollarından biri şehir içinde olmamak kaydıyla intermodal taşımacılığı maksimize etmektir (Erdil, 2010:127).

Lojistik faaliyetlerinin hızlı ve en düşük maliyetle gerçekleştirilmesi, bu faaliyetlerin kent yapılarına olumsuz yönde etkilerinin en az seviyede tutulması yönünde lojistik köyler büyük önem taşımaktadır. Dağıtımın tek bir noktadan sağlanması, yüklerin bir bölgeden başka bir bölgeye sürekli hareketinin azaltılması ve resmi işlemlerinin kolaylıkla gerçekleştirilmesi bu bölgelerin en önemli işlevidir (Can, 2012:19).

Lojistik köyler, üretim sektörü için en iyi hizmeti sağlamalıdır. Bu köylerde faaliyette bulunan tüm işletmelerin amaçları, kamyon ve depo kullanım seviyesinin optimizasyonu, lojistik zincirin optimizasyonu, işgücü organizasyonlarının optimizasyonu, toplam endüstriyel maliyetlerin, toplam taşıma maliyetlerinin ve personel maliyetlerinin azaltılması, taşımacılık işletmelerinin toplam cirolarının artması gibi konuları kaliteli bir şekilde yerine getirmektir. Ayrıca taşıma maliyetlerinin artışı ve sektörel rekabet ortamını kontrol etmede bir üstünlük oluşturmalıdır (Aydın ve Öğüt, 2008a:5).

Lojistik merkezlerin kurulmasıyla birlikte oluşacak faydalar şöyledir (İZTO, 2008:2):

- Kombine taşımacılığa teşvikte bulunması ve kullanımını arttırması,
- Ürün trafik akışının optimize etmesi,
- Konteynır yükleme-boşaltma hareketinin iyileştirilmesi,
- Demiryolu taşımacılığının artması, tır ve ağır kamyon sirkülasyonunu azaltması,
- Lojistik merkezden faydalanan firmaların, tüketici ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermesi,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Lojistik merkez uygulamasının bölgesel gelişime önemli etkisinin olması,
- Lojistik merkez kurulumuyla çevresel düzenleme ve gerekliliklerin yerine getirilmesi,
- Hava, kara, deniz ve demiryolu ulaşım merkezleriyle bağlantıya olanak sağlanması,
- Çapraz taşıma (Cross-docking), konsolidasyon gibi dağıtımla ilgili değer katıcı faaliyetlerin sağlayacağı potansiyel fayda,

- Şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmak için bir platform oluşturması,
- Firmalar için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirket kapasitelerinin genişletilmesine olanak sağlaması.

2.4. Lojistik Köylerin Sınıflandırılması

Günümüzde lojistik köylerin farklı açılardan sınıflandırıldığı görülmektedir. Aslında kapsamlı bir sınıflandırmaya rastlanmadığından, Bamyacı(2008) tarafından lojistik merkezlerle ilgili araştırma ve incelemelerde aşağıdaki lojistik merkez sınıflandırmalarının geliştirildiğinden bahsedilmiştir (Bamyacı, 2008:103).

- Entegrasyon Derecesine Göre
- Taşımacılık Hizmetinin Moduna Göre
- Hizmet Alanına Göre
- Alanlarına Göre
- Kapasitelerine Göre
- Coğrafi Konumuna Göre
- Yönetim Yapılarına/Sahipliklerine Göre

2.5. Lojistik Köylerin Faaliyetleri

Günümüzde tam anlamıyla bir lojistik köy oluşturmada ve işletmede lojistik köyü yönetecek işletme tarafından göz önünde bulundurulması gereken bazı faaliyet unsurları vardır. Bu faaliyetler temel olarak 6 başlıkta toplanmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2008a:6).

1. Alt Yapı Sistemi İhtiyaçlarının Belirlenmesi: Karayolu, demiryolu ve limanlarla bağlantılar gibi alt yapı ihtiyaçlarının tespit edilmesi gerekir.

2. Lojistik Köyünün Yapı Planı: Lojistik köy yapısal planında gümrükleme işlemleri, ofis alanları, posta/banka/sigorta servisleri, farklı taşıma türleri arasında aktarımların yapıldığı terminaller, depolar, diğer genel servisler göz önüne alınarak belirlenmelidir.

3. İş Planı: Lojistik köy yönetimi yatırım ve yapı planıyla bağlantılı olarak kalkınma planının oluşturulmasını da gerektirmektedir.

4. Genel Alt Yapı Sistemlerinin, Depoların Ve Bütünleşmiş Servislerin Oluşturulması: Lojistik köyü yöneten işletme, yapı planı ve iş planı tamamlandıktan sonra tüm alt yapı sistemlerinin yapımından sorumludur.

5. Taşımacılık İşletmelerine Arazi Kiralanması/Depoların Ve Ofislerin Kiralanması/Depoların Ve Ofislerin Satışı: Lojistik köyün yönetim şirketi, kiralama veya satışla ilgili tüm işlemlerden sorumludur.

6. Lojistik Köyünün İdari, Ticari Olarak Yönetilmesi Ve İşletilmesi: Lojistik köyü yöneten şirket, ortak kullanım alanlarının tüm bakım ve yönetim işlerini üstlenir.

2.6. Lojistik Köylerin Özellikleri

Lojistik köyler yük taşıma hareketlerine bağlı tüm faaliyetleri en iyi şekilde gerçekleştirmek amacıyla oluşturulmaktadır. Bu nedenle, bir lojistik köy ihtiyaçları karşılayabilmek için çok iyi organize edilmiş alt yapı sistemleriyle kurulmalıdır.

Lojistik köylerde bir tek ulaştırma modu ile taşıma işlemleri gerçekleştirilebilir fakat lojistik köylerin en temel özelliklerinden biri çoklu ulaştırma modlarıyla bağlantılı ve bu tarz taşımalara olanak tanıyan yapısının olmasıdır. Çeşitli taşıma türleri ulusal ve uluslararası pazarlara doğrudan ulaşmaya yardımcı olacaktır. Özellikle eşya elleçlemelerinde çoklu ulaşım modlarının yaygınlaştırılması için lojistik köylerde intermodal taşıma bağlantılarının (demiryolu, karayolu, havayolu, denizyolu ve iç suyolları) olması gereklidir (Aydın ve Öğüt, 2008a:4).

En az 250 hektar alan üzerine kurulan lojistik merkezlerdeki en önemli yapılar ise, depolar ve intermodal/multimodal terminallerdir. Lojistik hizmet sağlayıcının faaliyet sahasına ve elleçlediği yüke bağlı olarak çeşitli türlerde depolar vardır. Bunlar (Bamyacı, 2008:71) :

- Muhafaza için genel depolar
- Lojistik faaliyetler için büyük depolar
- Kara – demiryolu aktarma depoları
- Yükseltilebilir yanaşma yerlerine (dock) sahip depolar
- Soğutmalı depolar
- İntermodal terminaller

2.7. Lojistik Köylerde Verilen Hizmetler

Lojistik merkezlerde kurulan alt yapıyla birlikte verilen hizmetlerin birbiriyle uyum sağlaması performans yükseltici etki yapabilir. Lojistik merkezlerde sunulan hizmetler, temel ve destekleyici hizmetler olarak ayrılabilir(İZTO, 2008:6).

Lojistik köylerde verilen temel lojistik hizmetler:

- Depo ve antrepo
- Gümrükleme hizmeti
- Elleçleme
- Kargo toplama/ stoklama/ işleme/ muayene/ paketleme
- Dağıtım merkezleri
- Etiketleme
- Barkod operasyonları
- İç taşımacılık düzenlemeleri
- Dağıtım nakliyesi
- Tedarik nakliyesi
- Montaj
- Sipariş yönetimi
- Envanter yönetimi
- Destek Hizmetler

Lojistik merkezde sağlanması gereken destek hizmetler ise:

- Lojistik merkez içinde haberleşme ve ulaşım hizmetleri
- Park, yükleme ve boşaltma için alanlar
- Gümrük bölgesi
- Restoran ve kafeler
- Araç yıkama ve donanımlı dolun istasyonları
- Lojistik merkezde faaliyet gösterecek firmalar için tesis kiralama hizmeti
- Liman, havalimanı ve lojistik merkez arasında düzenli ulaşım hizmeti
- Banka ve sigorta hizmetleri
- Ofis hizmetleri,güvenlik hizmetleri
- Hukuk büroları
- Lojistik merkez içinde lojistik bilgi sistemi kullanımını destekleyici hizmetler.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖYLER

Lojistik köy kavramının detaylı bir şekilde incelenmesinden sonra bu bölümde dünyadaki bazı lojistik köylerin değerlendirilmesi yapılmış ve Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları detaylı olarak incelenmiştir. Lojistik köylerin Türkiye'ye sağlayacağı katkılar, ekonomiye ve gelişmişliğe etkileri, ayrıca Türkiye'nin ülkeler arası transit geçiş özelliği taşımasının lojistik köyler üzerindeki etkisi ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

3.1. Dünyada Lojistik Köyler

İlk olarak ABD'de ortaya çıkan lojistik köy kavramı, ülke ekonomilerini olumlu etkilemekte, iş dünyasına canlılık kazandırmakta ve satışları artırarak; dünyanın pek çok yerinde hayat bulmaktadır. Avrupa'da 100'den fazla lojistik köy faaliyet göstermektedir. Bu lojistik köylerin çoğu demiryolu, karayolu ve denizyolu üzerinde aktarma yapıp faaliyet gösterecek şekilde intermodal taşımacılığa uygun olarak kurulmuş lojistik köylerdir.

Lojistik köyleri olan başlıca ülkeler Almanya, Fransa, İtalya, İspanya, Danimarka, Yunanistan, Belçika, Hollanda, Lüksemburg, Ukrayna, Polonya, Macaristan ve Portekiz'dir (Karadeniz ve Akpınar, 2011:53).

Almanya, İtalya ve İspanya lojistik köy uygulamalarını başarılı biçimde gerçekleştiren öncü ülkeler arasındadır. Bu ülkelerdeki lojistik köyleri, Avrupa'nın ilk 10'unu içerisinde yer almaktadır. İtalyan lojistik köylerinin bu iyi sonuçları elde etme sebebi yüksek nitelikli organizasyon (yönetim/finans) yapılarıdır. Fransa, İspanya ve İngiltere'nin dağıtım kapasitesi, merkezi yerlere yakın olmaları özellikle önemli

üreticileri, ticaret şirketlerini ve lojistik hizmet sağlayıcıları cezbetmiştir (Elgün, 2011:215).

Dünyadaki lojistik köylere örnek olarak bazıları hakkında aşağıda bilgi verilmiştir.

3.1.1. İtalya (Bolonya)

Bolonya Lojistik Merkezi lojistik firmalara avantajlar sağlayarak daha rekabetçi hale gelmeleri, taşımacılığın karayolundan ziyade demiryolu ile yapılması, çoklu taşımacılık modlarının kullanılmasının sağlanması amacıyla 1971 yılında kurulmuştur.

Bolonya şehrinin merkezinden 12 km uzaklıkta olan Bolonya Lojistik Merkezi 4 ana karayolu ve 5 ana tren yolu üzerinde bulunmaktadır. 2.000.000 m²'lik alana sahip olan lojistik merkezin 650.000 m²'si tamamen demir yolu taşımacılığı için ayrılmıştır. Bologna-Padua A13 kara yoluna direkt bağlantısı bulunmaktadır. Lojistik merkezde intermodal taşımacılık hizmetleri, gümrüklü depolar, genel depolar, yükleme/boşaltma için park alanı, doldurma istasyonları, postane, gümrük alanı, otobüs hizmeti, restoran, banka, araç yıkama gibi hizmetler verilmektedir (İZTO, 2008:14).



Şekil 3.1: Bolonya Lojistik Merkezi

3.1.2. Almanya (Bremen)

Lojistik köyler dünya genelinde hızlayaygınlaşmaktadır. Bu ülkeler arasında da en fazla lojistik köye sahip olması dolayısıyla Almanya başı çekmektedir.

Almanya'da birçoğu 200 hektardan büyük olan Bremen Lojistik Köyü'nden başka Leipzig Lojistik Köyü (8330 hektar), Lübeck Lojistik Köyü (264 hektar) gibi toplamda 33 lojistik köy bulunmaktadır. Bunlarda da toplam 1.200 işletme ve 40.000 kişi istihdam edilmektedir (Aydın ve Ögüt, 2008b:4).

Bremen lojistik köyü liman kentinin yanında, şehir ana merkezinin 10 mil uzağındadır. Ulaşım ağları bakımından erişebilirlikleri oldukça iyi olan ve ana hatlar kesişim noktasında yer alan lojistik köyün iç su yolu ile bağlantısı yoktur. Bremen Lojistik Köyü 475 hektar alana kurulmuştur. Ancak hemen kullanılabilir olan alan ise 30.5 hektardır. Yaklaşık 150 şirket 8.000 çalışanı ile hizmet vermektedir. Avrupa'nın en büyük yüksek raflı deposuna sahiptir. Posta hizmetleri, güvenlik ve telekomünikasyon bağlantıları, bakım alanları, restoranlar, eğitim ve istihdama yönelik alanlarla destekleyici hizmetler vermektedir (www.gvz-bremen.de).

Bremen Lojistik Köyü kamyon yolculuklarını ve boş konteynır hareketlerini azaltmayı amaçlamakta, atık malzemelerin geri dönüşümüne de katkıda bulunmaktadır (Aydın ve Ögüt, 2008b:4).



Şekil 3.2: Bremen Lojistik Merkezi (www.gvz-bremen.de).

3.1.3. İspanya (Madrid CTC-Coslada)

Coslada ulaşım merkezi(Centro de Transportes de Coslada), Coslada kentinde lojistik amaçla kurulan yönetim ve sahipliği kamuya ait olan bir nakil merkezidir. Bölgenin lojistik hizmetini karşılamak için en iyi tesis ve hizmetlerle donatılmıştır. Genişletme süreci devam eden CTC, şu anda 159.011m²lik kurulu alana sahiptir. Toplamda 1.079.000 m² alan üzerine kurulması planlanmaktadır.

Madrid'in ana lojistik yerleşim yeri olarak kabul edilen Coslada Ulaşım Merkezi ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Madrid'e 12 km mesafede bulunmaktadır. Madrid-Barcelona tarafından oluşturulan A-2ücretli ve R-2 ücretsiz karayollarına ilaveten M-40 ve M-45karayollarısayesinde mükemmel bir iletişim ağı ile donatılmıştır. Madrid-Barajas Uluslararası Havaalanı 5 km uzaklıktadır (www.bassman-crew.com).

2010 yılı DGG verilerine göre 250 puan üzerinden 199 puanla CTC Avrupa'daki ilk 20 lojistik köy içinde 5. Sırada yer almıştır.



Şekil 3.3: Madrid Lojistik Merkezi (www.ctc-coslada.com)

3.1.4.Hollanda (Rotterdam)

Rotterdam Limanı, kuzey denizi içerisinde 77 km. rıhtım uzunluğu ile Avrupa'nın tam ortasında yer almaktadır. Rotterdam ve Amsterdam deniz limanları, Amsterdam Schiphol Uluslararası Hava Limanı, kargo köyleri, dağıtım parkları, endüstriyel bölgeleri, uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetleri ile Hollanda Avrupa'nın lojistik açıdan lider ülkelerinden biridir. Rotterdam Limanı, çok iyi karayolu,

demiryolu, su yolu ve boru hattı bağlantılarına sahip olmasıyla “küresel lojistik üs” konumuna gelmiştir. Dünya ticareti ve uluslararası eşya hareketi bakımından oldukça önemli olan liman, Avrupa ve Hollanda ekonomisinde vazgeçilmezdir (Erdil, 2010:115).

Rotterdam limanı ve endüstriyel bölgenin ülke ekonomisine doğrudan sağladığı katma değer 7,7 Milyar Euro civarındadır ve bu rakam Hollanda Gayri Safi Milli Hasılanın %1,9’una denk düşmektedir.

Rotterdam, müşterilerine bütüncül bir liman hizmeti sunmaktadır. Liman yönetimi 1.300 çalışanı ile birlikte 26.000 hektarlık liman ve endüstriyel bölgenin 7/24 işler halde çalışmasından sorumludur.

Rotterdam dünyanın en önemli Petro-kimyasal endüstri bölgelerinden biri haline gelmiştir. Limana yılda 30.000 okyanus gemisi ve 120.000 nehir gemisi uğramaktadır (prezi.com).



Şekil 3.4: Rotterdam Lojistik Merkezi (<http://navy.memorieshop.com>)

3.1.5. Fransa (Delta 3 Lille)

Kombine taşımacılık terminalleri ve bir lojistik alan ortaya koymak temel amacı olan Delta 3 Lille, DGG'nin verilerine göre 2010 yılında Avrupa'nın ilk 20 lojistik köyü sıralamasında yer almaktadır. Demiryolu, karayolu ve su yolu ile erişim sağlanmaktadır. Projenin toplam alanı 300 hektardır. Yapılacak olan depolarla birlikte toplam depolar yüzey alanı 330.000 m²'dir. Restoran, ofis binaları, benzin istasyonu, kamyon parkı, hizmet alanı, taşımacılık ve lojistik ile ilgili bir eğitim kampüsü,

konaklama imkanları bulunan ek hizmetler sunmaktadır. Lojistik alanlar birkaç bölüme ayrılmıştır. Her birinin farklı ihtiyaçları olmasına rağmen konteyner terminalinin hemen yakında bulunmaları kombine taşımacılıktan faydalanmayı sağlar. Bölümlere ayrılmış olan bu alanlar şunlardır (www.delta-3.com):

LA Bölgesi: Bu bölge 32 hektar üzerinde 136.000 m² toplam yüzey alanı olan 5 binadan oluşmaktadır. Her bina, enerji ve sıvı açısından bağımsız yaklaşık 10.000 m²'lik modüllere ayrılmıştır.

Kuzey LA Bölgesi: 121.000 m² alan üzerine Avrupa dağıtım merkezi olan 2 adet depo yapılmıştır. Bunlar LeroyMerlin (70.000m²) ve Oxyane Decathlon (51.000m²)'dur.

LB Bölgesi: Buradaki depolar nakliyatçılar ve lojistikçiler için oluşturulan fonksiyonel depolardır. Bu bölge rıhtım önünde yol ve demir iskele kapaklarıyla donanımlı 35.000 m²'lik iki binadan oluşmaktadır. Kombine taşımacılık terminal operatörü tarafından sağlanmaktadır. Terminal hizmetleri de karayolu ve demiryoluna bağlanmıştır. Kiralanmaya veya satılmaya hazır modüllere yenileri eklenebilecektir.

LC Bölgesi: 10 hektarlık bir alan üzerine demiryolu bağlantısı olan ve rıhtım geçişi sağlanabilecek her biri 10.000 m²'lik iki bina inşa edilecektir.

LD Bölgesi: 115 hektarlık alana 120.000 m²'lik yüksek lojistik binaların yanı sıra özel ürün depolama faaliyetleri için 300.000 m²'lik ek depolar yapılmaktadır ve arazi yönetimi devam etmektedir.



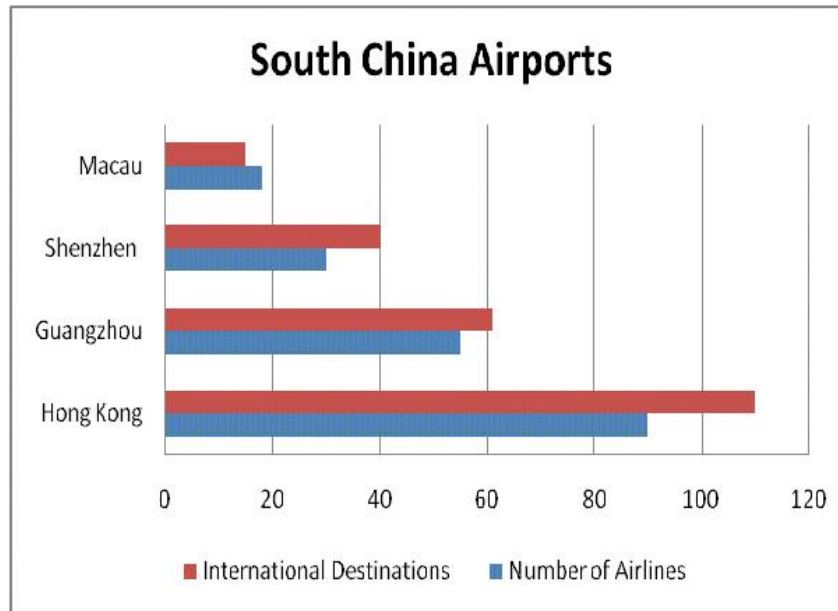
Şekil 3.5: Delta 3 Lille Lojistik Merkezi (www.delta-3.com)

3.1.6. Hong-Kong

Hong Kong dünyanın önde gelen lojistik merkezlerinden biridir. Stratejik konumu Hong Kong'u Asya kıtasının kalbi yapmıştır. Hong Kong, dünya nüfusunun yarısını barındıran ortalama beş saatlik uçuş mesafesi uzaklığındaki Çin'e geçiş yolu konumundadır.

Bir küresel lojistik merkez olarak liderlik rolü üstlenen Hong Kong, 3.580 ofis ve bölgesel karargahı ile Asya'nın önde gelen uluslararası iş merkezlerinden biridir. Dünyanın en büyük 11. ticari varlığa sahip olması ayrıca coğrafi konumu, vergi sistemi, iletişim ağı, kamu güvenliği ve emniyet, altyapı ve serbest liman statüsü gibi konulardaki profesyonellik iş güvenilirliği seviyesinin yüksek olmasını sağlamaktadır.

Dünya standartlarında altyapı ve ücretsiz liman uygulamaları Hong Kong lojistik merkezinin kalıcı başarısındaki önemli unsurlardandır. 2010 yılı kargo hacimleri dünya sıralamasında, Hong Kong dünyanın bir numaralı kargo hava limanı ve üçüncü büyük konteyner limanı olduğu tespit edilmiştir. Son 15 yıldır, Hong Kong Uluslararası Havalimanı(HKIA) uluslararası kargo taşımacılığında dünyanın en işlek havalimanı olmuştur. 2010 yılında, HKIA dünyanın en büyük havalimanı Memphis (ABD)'i, 4,1 milyon ton kargo işleyerek geçmiştir.



Şekil 3.6: Güney Çin Bölgesi Havayolu Taşıma Oranları

Güney Çin'deki deniz taşımacılığında ise dünya ticaretinin %95'inden sorumlu olan Hong Kong'un geniş kapsamlı bağlantı ve küresel ağa sahip olması burayı en büyük konteyner limanı yapmaktadır. Güney Çin bölgesinde işlem gören yıllık 60 milyon konteynerın 23 milyonu Hong Kong'ta işlem görmektedir.

Dünya çapındaki konteyner limanları sıralamasında 3. sırada yer almaktadır. Hong Kong'un 9 konteyner terminali ve 24 rıhtımının tümü özel sektör mülkiyetindedir. Büyük bir transit sevkiyat merkezi olan Hong Kong, dünya çapında 500'den fazla noktaya ulaşmakta, haftada ise 450 seferlik yük ve yolcu taşıma hizmeti vermektedir. Bunlar 80 uluslararası nakliye hattı ile gerçekleştirilmektedir (warehousinglogisticsinternational.com).

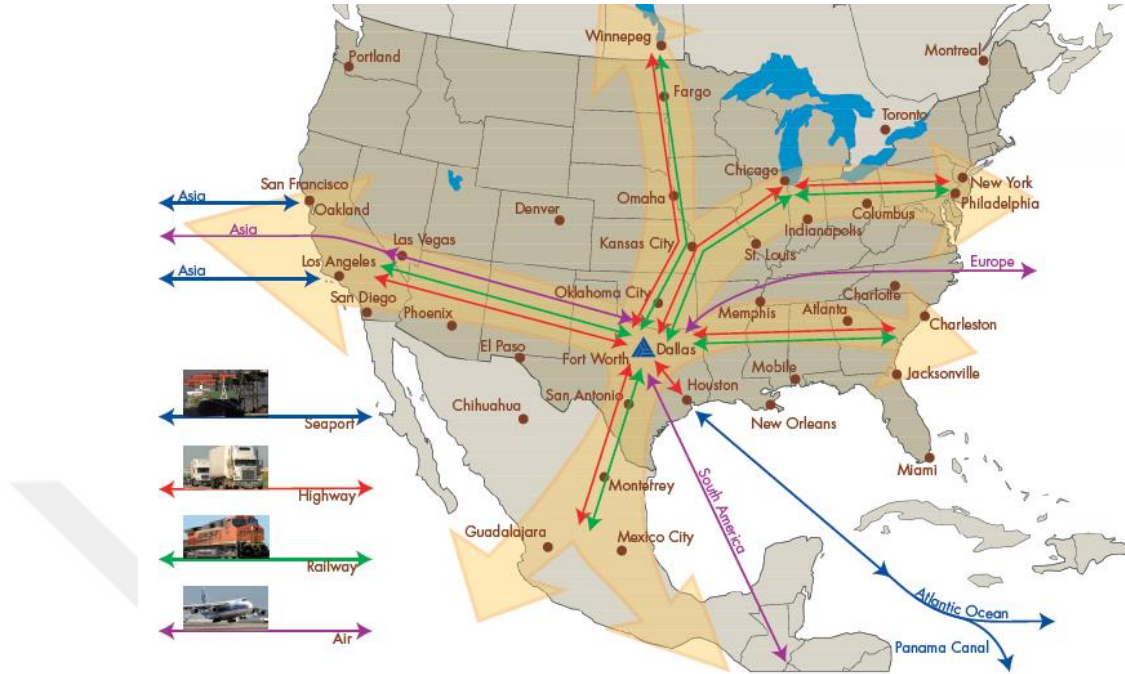
Uluslararası ve ulusal taşıma, dağıtım, lojistik, elleçleme ve üretim faaliyetleri Hong Kong'un en büyük rekabet avantajlarıdır. Bu özellikler, tüm taşıma türlerinde özellikle, deniz, iç su yolu, hava ve karayolunda kendini göstermektedir. Deniz ve hava limanlarının ulaştığı kapasite büyümekte ve küresel anlamda rolü artmaktadır (www.tedarikzinciri.org).

Bir lider deniz üssü olarak eski ve seçkin tarihçesi olan Hong Kong önde gelen uluslararası transit sevkiyat merkezi ve bölgesel deniz hizmetleri merkezi olarak rolünü genişletmeye devam etmektedir.

3.1.7. ABD (Alliance Global LogisticsHub)

Amerika Birleşik Devletleri'nin merkezinde bulunan 18.000 dönümlük Alliance Global LogisticsHub, dünyanın önde gelen iç limanlarından birinde yer almaktadır. Alliance Global Lojistik Hub stratejik multi-modal taşımacılık altyapısı sunmaktadır.

- BNSF demiryolunun Allianceintermodal tesisi
- İki sınıf demir yolu hattı(BNSF ve UP)
- Dünyanın ilk endüstriyel havaalanı olan Fort WorthAlliance Havaalanı
- Meksika'dan Kanada'ya eyaletler arası 35W karayolu, Texas karayolları 114 ve 170, güneybatı bölgesinde FedEx ve UPS merkezleri yer almaktadır.



Şekil 3.7: ABD Alliance Global Lojistik Merkezi

Alliance Global Lojistik merkezi ulaşım altyapısına ilaveten, mevcut önemli ekonomik faydaları ve tedarik zinciri hizmetleri de vardır. Diğer lojistik avantajlar şöyle sıralanabilir (www.alliancetexas.com);

- Güneybatı merkezde 63 milyon insan yaşamaktadır.
- ABD'nin dördüncü en büyük metro alanı bu bölgedir.
- BNSF Demiryolu Alliance İntermodal Tesisi yıllık 600.000 konteyner işlemektedir. 1.000.000 konteyner büyüme öngörülmektedir.
- Batı kıyısından Asya ile doğrudan ithalat ve ihracat gerçekleştirilmektedir.
- Günlük 12 çift katmanlı intermodal tren geçişi yapılmaktadır.
- BNSF Demiryolu ve Union Pacific Sınıf I demiryolu hatları hizmet seçenekleri sunmaktadır.
- Eyaletler arası karayolları 20, 30 ve 40 doğrudan bağlantı sağlanmaktadır.
- Alliance Hava Ticaret Merkezi yurtiçi ve yurtdışı kargo elleçleme için doğrudan uçak rampa erişimine sahiptir.
- Üçlü ücretsiz liman ve vergi muafiyeti
- Kurumsal havacılık tesisleri
- Merkezi Sınay İstasyonu mevcuttur.

3.1.8. Kanada (Atlantic Gateway-HalifaxLogistics Park)

Çok aşamalı gayrimenkul geliştirme projesi Atlantik Gateway -Halifax Lojistik Parkı, depolama faaliyetleri(dağıtım, aktarma, depo, soğuk hava deposu, vs) ve lojistik geliştirmelerine adanmış Halifax limanının operasyonlarını desteklemektedir. Projenin birinci aşaması 50 dönümü zaten geliştirilmiş olan 140 dönümlük hizmet arazisi içermektedir. Parkın birinci safhası dağıtım ve depolama faaliyetlerini gerçekleştiren aktarıcılar tarafından kiralanmıştır. İkinci safha, birinci safhanın çaprazındaki 128 dönümlük alanı kapsamaktadır.Gelecekte genişleme imkanı olması için bölgede ayrıca 250 dönümlük arazi potansiyeli bulunmaktadır.

Atlantik Gateway -Halifax Lojistik Park'ın yerleşmiş bir şirkete faydaları şunlardır:

- Malların bölgesel dağıtım merkezleri olan Atlantik Kanada, Orta Kanada, ABD'nin iç batısı ve ABD'nin doğu sahiline sevkiyatına veya direkt mağazaya daha hızlı, daha ucuz ve daha güvenli ulaşmasına olanak sağlar.
- İthalat-ihracatçıların, Avrupa pazarlarına ve Süveyş Kanalı üzerinden Uzakdoğu, Ortadoğu ve Hindistan bağlantıları ile dünya pazarlarına daha hızlı ve uygun fiyatlı direkt erişimlerini sağlamaktadır.
- Deniz konteynerleri limanda kalarak deniz taşımacılığı maliyetlerinin azaltılması sağlanır.
- Orta Kanada ve ABD'nin iç batı pazarlarına(Toronto, Montreal, Chicago dahil) diğer kuzey doğu limanlarından daha hızlı erişim sağlayan çift katmanlı raylı hizmeti vermektedir.
- İhracatçılara Asya su bağlantılarından yararlanma fırsatı sunmaktadır.
- İhracat, çapraz yerleştirme ve katma değerli lojistik hizmetler için yükleme, bölgesel depolama ve dağıtım sağlayan yerel uzmanlık ve ağ sağlar.
- Halifax Limanı güvenli bir uluslararası liman olduğu için öncü bir üne sahiptir(www.halifaxgateway.com).

3.2. Türkiye’ de Lojistik Köyler

Günümüzde ulaştırma ve ticaret alanında yaşanan gelişmelerle birlikte dünyada ve Türkiye’de lojistik köylerin kurulması kaçınılmaz hale gelmiştir. Türkiye’de ilk kez 2000’li yıllara girildiğinde gündeme gelen lojistik köylere ilişkin çalışmalar, 2006 yılında TCDD tarafından uygulanmaya başlanmıştır. Sonrasında çeşitli kurumlar ve özel sektör de devreye girerek lojistik köyler kurulmaya başlanmıştır (Kurt, vd. 2008; 1485).

Kurulacağıyerin tespit edilmesinde TCDD’nin belirleyici olduğu lojistik merkezler bulunduğu şehrin ekonomik ve sosyal gelişimine katkı sağlayıp kent trafiğini de rahatlatacaktır. Kent merkezleri içinde kalan yük garlarının; Avrupa’daki gibi, etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde kurulmasına olanak sağlayacaktır (www.lojistikhatti.com).

Dünya’da bugün 100’ün üzerindeki lojistik köylere yenileri eklenmektedir. Türkiye’de de lojistik köy kavramının gündeme gelmesiyle, TCDD tarafından planlanan 11 merkezde çalışmalar başlatılmıştır. Daha sonra, Türkiye’de kurulması planlanan lojistik köylerin sayısı 19’a çıkarılmıştır.



Şekil 3.8: TCDD Lojistik köyleri(www.tcdd.gov.tr)

Türkiye’de TCDD’nin proje kapsamındaki yapılacak olan ve yapılan 19 lojistik köyleri şunlardır;

3.2.1. İstanbul (Halkalı/Ispartakule)

İstanbul, şüphesiz lojistik köy yapılacak yerlerin içinde en fazla öneme sahip şehirdir. Trafik karışıklığının her geçen gün daha da büyüdüğü İstanbul'da kurulan lojistik köy bu ve benzeri sorunları en aza indirmeyi ve ulaştırma hizmetlerini modernize etmeyi hedeflemektedir (www.aksiyon.com.tr).

Türkiye'de uluslararası taşımaların % 70'i Trakya bölgesinden, bunun büyük bir bölümü de Halkalı'dan yapılmaktadır. Halkalı lojistik köy projesi, sıkışıklık, yetersizlik sorununu ortadan kaldıracak, kapasite ve taşıma kalitesini artıracaktır. İhtiyaç durumuna göre büyütülebilme olanağı olan Halkalı Lojistik Merkezi tamamlanmıştır. Genişleme alanı olarak Ispartakule mevki belirlenmiştir, bunun için tevziat planı hazırlanmıştır (www.istekobi.com.tr).

Halkalı Lojistik Köyü'nün inşasının tamamlanmasıyla 944.000ton/yıl olan taşınan yük miktarı 2.000.000 ton/yılı aşacaktır. 1.060 dönümlük alanda kurulan lojistik üste, RO-LA (kamyon-TIR'ların trenle taşınması) taşımacılığı için uygun yol ve rampalar inşa edilmiştir. Konteynır, işlenmiş deri, ihraç ve ithal eşya, tekstil ürünleri, küçük ev aletleri, TIR, oto yedek parçası, MDF, kâğıt, temizlik maddesi, boru taşıması yapılacak (Karadeniz ve Akpınar, 2011:59).

3.2.2. İzmit (Köseköy)

Toplam 765.000 m² üzerine kurulması planlanan Köseköy Lojistik Merkezinin ilk etapta 151.000 m²'lik kısmında kamulaştırma çalışmaları tamamlanmış olup bu etaptaki yapım işleri devam etmektedir. Tevziat planı ve projesi hazırlanmış diğer kısımların kamulaştırılması için çalışmalar devam etmektedir. Köseköy Lojistik Köyünün faaliyete geçmesi ile yaklaşık 600.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 1.500.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden, otomotiv yedek parçası, otomobil, sunta, mdf, petrol ürünleri, konteynır, alçıtaşı, klinker, selüloz, demir, borasit, emaye hammaddesi, odun, çelik sac, tutkal taşıması yapılacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011:58).

Köseköy gümrüğü olmaması bir dezavantajdır. 2013 yılı sonlarında TCDD tarafından gümrüklü alan hazırlıkları tamamlanarak başvuru yapılmıştır. Köseköy'ünGebze-İzmit-Sakarya-Bursa çevresine hizmet vermesi planlanmaktadır.

Etkin ve ucuz gümrük, son taşıma ve tren feribotu hizmetleriyle Türkiye ve Orta Doğu'nun lojistik üssü olacaktır (www.railturkey.org).

3.2.3. Samsun (Gelemen)

İlk etabı 2007 yılında işletmeye açılan Samsun-Gelemen Lojistik Köyü özellikle Rusya ve Kazakistan'a yapılan taşımalar için önemli bir geçiş noktasıdır. 350.000 m²'lik bir alana genişletilebilecek kapasitede kurulan Gelemen Lojistik Köyünde hedef 500.000 ton olan trafiği 1.100.000 tona çıkarmaktır. Yük akışı 2008'de 854.000 ton, 2011 yılında 597.000 ton, 2012 yılında ise 600.000 ton olarak gerçekleşmiştir. Lojistik köy üzerinden daha çok demir, rulo sac, hurda, bakır, konteynır, çimento, klinker, kereste, kömür, buğday, un, gıda maddesi ve gübre gibi ürünlerin taşınması ve dağıtımı gerçekleştirilmektedir (Karadeniz ve Akpınar, 2011:56).

Lojistik köydeki mevcut tesisler Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılmış olup, bunun karşılığı olarak TCDD'nin liman tarafındaki tesisleri Büyükşehir Belediyesine bırakılmıştır. Mevcut alanın yaklaşık 80 dönümü, idari tesis olarak kullanılmaktadır. Alandaki yükleme rampalarında 2.500 ton gücündeki portal vinç özel sektör tarafından işletilmektedir. 11 vagon ve 2.500 tonluk otomatik boşaltma alanı bulunmaktadır. 25x500 mt'lik bir konteynır alanı yapılması planlanmaktadır (www.samsun.gov.tr).

3.2.4. Eskişehir (Hasanbey)

Eskişehir ve çevresinde gelişen sanayiye hitap edebilecek şekilde 541.000 m²'lik alana, OSB yüklerinin demiryolu bağlantısı ile direkt taşınması, aynı zamanda ithalat ve ihracat taşımalarına da katkı sağlaması amacıyla Hasanbey'de lojistik merkez kurulması planlanmıştır. Hasanbey Lojistik Merkezi'nden fayans, demir, feldispat, seramik, buzdolabı, inşaat malzemeleri, konteynır, gıda maddesi, manyezit, kömür, su taşınması yapılacaktır. 19 Mart 2014 tarihinde açılışı gerçekleştirilen Hasanbey Lojistik Merkezi ile sektöre 1.400.00 ton taşıma kapasitesi ve ilk etapta 500 kişilik istihdam sağlanacaktır (www.eskisehir.gov.tr).

Eskişehir'in Türkiye karayolu ve demiryolu ulaşımındaki merkezi konumu, büyük sanayi kapasitesi ve başkent Ankara'ya olan yakınlığıyla lojistik köy kuruluşu

bakımından doğru bir tercihtir. Yük taşıma ve dağıtım hizmetlerinin modern bir merkezde toplanmasıyla sanayi ve ulaşım sektörleri gelişecek Eskişehir'in trafik sorununun çözülmesine ve kenti gelişmesine katkıda bulunacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011:59).

3.2.5. Denizli (Kaklık)

120.000 m²'lik alana kurulan Kaklık Lojistik Merkezi 1.000.000 ton yükleme-boşaltma kapasitesi vardır. Lojistik sahada yükleme-boşaltma için 3 portal vinç yolu bulunmaktadır. Ayrıca gümrükleme işlemlerinin merkezde yapılabilme fırsatı sağlayan ofis ve lojistik firmalarına tahsis edilecek ofisler yer almaktadır (www.rayhaber.com).

Gelişen tekstil sanayiyle son yıllarda adı çok duyulan ve yurt dışına büyük ölçüde tekstil ihracatı gerçekleştiren Denizli'de lojistik köy faaliyete geçtiğinde yaklaşık 150.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 500.000 ton/yıla ulaşacaktır. Lojistik köyden kömür, klinker, mermer, konteynır ve tekstil ürünleri nakliyesi yapılacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011:61).

3.2.6. Uşak

Uşak tren istasyonu mevkiinde 140.000.000 m² alan üzerinde kurulacak olan Uşak Lojistik Köyünün inşaatı tamamlanmıştır. Lojistik köyün faaliyete girmesiyle yaklaşık 113.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 246.000 ton/yıla ulaşacaktır. Lojistik köyden iplik, battaniye, seramik, konteynır, mermer ve mermer tozu, makine ekipmanları, plastik hammaddesi, gıda maddeleri taşınacaktır (www.zafer.org. tr).

3.2.7. Mersin (Yenice)

Yaklaşık 640.000 m² alan üzerine kurulacak olan Yenice Lojistik Köyü'nün proje süreci tamamlanmış, kamulaştırma ve inşaat işlemleri devam etmektedir. Lojistik köyün kurulacağı yer demiryoluna 2.2 km, D-400 karayoluna 1.5 km, Mersin limanına 13 km mesafededir. Faaliyete geçtiğinde 418.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 896.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden konteynır, makine, araç, yedek parça, demir, çelik, boru, tarım aletleri, pamuk, seramik, gıda maddesi, çimento, kimyasal madde,

askerî malzeme ve ambalaj ürünleri nakliyesi yapılacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011:59).

Proje tamamlandığında, Yenice Lojistik Köyü Çukurova Bölgesi'nin en büyük intermodal merkezi olacak, Mersin Limanı'nın hinterlandı genişleyecek, geniş bir hinterlanda daha hızlı erişim sağlayacaktır. Türkiye'ye 398.000 m² lojistik alan kazandırılacaktır. Rampa ve yükleme boşaltma alanı olarak; 13.000.075 m² yükleme-boşaltma rampası, 7.000.000 m² otomatik boşaltma tesisi alanı ve 7.000.000 m² tehlikeli madde boşaltma yolu, stok alanı olarak 81.000.950 m², konteyner ve diğer yükler için stok alanı, 43.000.870 m² müşteri stok alanı, kapalı alan olarak 600 m² Lojistik Müdürlüğü Hizmet Binası, 600 m² gümrüklü eşya ambarı, 10.000.000 m² gümrüklü saha, 5.000.000 m² tır park alanı, 1 adet dinamik vagon kantarı, 6 adet lojman yer alacaktır (www.demiryolu.net).

3.2.8. Erzurum (Palandöken)

Erzurum Palandöken Lojistik Köyü, Palandöken'de OSB yanına kurulmaktadır. Birinci etap proje çalışmaları tamamlanmış, ikinci etap inşaat işleri ve demiryolu bağlantılarının yapımına geçilmiştir. Lojistik Merkezi Müdürlüğü Hizmet Binası yapımı da tamamlanmıştır. Alt ve üst yapı çalışmaları devam etmektedir.

2016 yılı sonu itibariyle tamamlanması hedeflenen, 360 bin metrekare alan üzerine kurulacak olan, Erzurum Palandöken Lojistik Köyünün hizmete girmesiyle, Erzurum'un bölgenin önemli lojistik merkezlerinden birisi haline gelmesi ve aynı zamanda şehir, bölge ve ülke ekonomisine önemli katma değer kazandırması, Erzurum'un sosyo-ekonomik yapısına canlılık getirmesi beklenmektedir (www.hurriyet.com.tr).

Birinci etap çalışmalarında; trafo binası, su deposu binası, gözetleme ve röle evi kulesi, idari ve sosyal tesisler binası, müşteri depo ve müşteri konteynır alan dolgusu, yükleme boşaltma sahası, yüksek yük yükleme rampası, lojistik müdürlüğü binası tüm tesisin yağmur suyu hattı ve çevre ihata duvarı yapılan Lojistik köyün, ikinci etabında yaklaşık 10 kilometre demir yolu üst yapı bağlantı yapılması (ray döşenmesi), ek depolama ve manevra alanları ile müşteri depo ve konteynır alanları ve karayolu bağlantısı için üst geçit yapılması planlanmaktadır.

Otomobil, demir, kömür, konteynır, kiremit, tuğla, seramik, su, gıda maddesi, un, içecek maddeleri, askeri taşımalar, gübre, yem ve saman taşıması yapılacaktır. Bu lojistik merkezle Türkiye lojistik sektörüne 437.000 ton/yıl taşıma kapasitesi sağlanacaktır.

3.2.9. Balıkesir (Gökköy)

Balıkesir'i dünyanın önemli lojistik merkezlerinden biri haline getirecek Balıkesir(Gökköy) Lojistik Merkezi 15 Mart 2015 tarihinde açılmıştır.

2007 yılında Balıkesir Belediyesi ile TCDD arasında yapılan anlaşma ile şehrin içinde kalan Balıkesir Garı'nın sadece yolcu taşımacılığı için kullanılmasına, kalan tüm demiryolu faaliyetlerinin Balıkesir Organize Sanayi Bölgesi'nin (OSB) karşısında Gökköy arazisi içerisinde kurulan lojistik köye taşınmasına karar verilmiştir (www.railturkey.org).

Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri Projesinin hayata geçirilmesi ile Avrupa'ya; Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu hattının işletmeye alınması ile de Asya'ya bağlanacak Balıkesir (Gökköy) Lojistik Merkezi'nden, Balıkesir ve çevresinde üretilen her türlü yk kolaylıkla sevk edilecektir (www.balikesirsehir.com).

Lojistik merkezden ilk etapta otomobil, konteynır, mermer ürünleri, mdf, sunta, elyaf, kaolin ve sentetik malzeme, gıda maddesi, kömür, içecek maddeler, demir cevheri, askeri yükler, sanayi ürünleri vb. taşımaları gerçekleştirilecektir.

8.247 m² kapalı hizmet binası ile 59.560 m² beton saha, rampa ve yükleme alanı bulunan Balıkesir (Gökköy) Lojistik Merkezi'yle lojistik sektörüne 1.000.000 ton/yıl taşıma kapasitesi sağlanacak, Türkiye'ye 211.000.000 m² lojistik alan kazandırılacaktır (www.tcdd.gov.tr).

3.2.10. Mardin

Mardin Lojistik Merkezi, toplam 403.718 m² alan üzerine kurulacaktır. İki etap halinde yapılacak olan Mardin Lojistik Merkezinin kamulaştırma çalışmaları bitinceye kadar istasyon sahasının yk merkezi haline getirilip ve taşımalara bir an önce burada başlanması düşünülmüştür. Bu yüzden TCDD mülkiyetindeki yaklaşık 50.000 m² alan üzerine 25.000 m² saha betonlaması ile 1.500 m uzunluğunda 1 adet gar yolu ve 1.500 m

uzunluğunda 1 adet yükleme-boşaltma yolu olmak üzere toplam 2 adet yol yapılması planlanmıştır. İlk etabın bitmesiyle ikinci etabın kamulaştırma çalışmalarına devam edilecektir.

İkinci etapla;

Toplam Alan: 353.718 m²

Konteyner stok sahası: 30.250 m²

Beton stok sahası: 7.000 m²

Gümrüklü saha: 6.500 m²

Depo, antrepo sahası: 4.000 m²

Müşteri ofis sahası: 7.500 m²

Rampa: 13.750 m²

Boşaltma çukuru: 8.000 m²

Tehlikeli madde alanı: 3.000 m²

Diğer alanlar: 273.718 m² (yollar, cer tesisleri, sosyal alanlar, otopark vb.) yapılacaktır.

Bu lojistik merkez Türkiye lojistik sektörüne 1.500.00 ton/yıl taşıma kapasitesi sağlayacak, 404.000.000 m² lojistik alan kazandırılacaktır. Lojistik konteynır, seramik, izolasyon malzemesi, demir çelik ürünleri, askeri, inşaat malzemesi vb. taşınması yapılacaktır. Mardin Lojistik Merkezi ile Türkiye, Suriye-Irak bağlantısını sağlayacak, Arabistan Yarımadası ve Ortadoğu'ya açılan kapı olacaktır (www.haberler.com).

3.2.11. Kahramanmaraş (Türkoğlu)

Bölgenin Ortadoğu'ya, Mersin ve İskenderun limanlarına yakın olması burada bir lojistik köy kurulmasını cazip hale getirmiştir. Lojistik köy kurulumuyla mevcut üretimin 3 katına çıkacağı tahmin edilmektedir. OSB'ye 3 km uzaklıkta, Nurdağı-Kahramanmaraş karayolu üzerinde genişleme imkanı olan Türkoğlu ilçesinde kurulması planlanmaktadır. Pamuk, örme kumaş, dokuma kumaş, iplik, krom, gübre, çimento, demir, seramik, kömür, odun, mermer taşınması yapılacaktır. Sektöre 1.900.000 ton taşıma kapasitesi 797.000 m²'lik lojistik alanı sağlayacaktır. Fizibilite çalışmaları bitmiş, kamulaştırma çalışmalarına başlanmıştır (www.istikobi.com.tr).

Yaklaşık maliyeti 103.746.639,52 TRY olan ihale açık usulle gerçekleştirilmiş olup 13.12.2016 tarihinde bitirileceğine dair sözleşme 24.11.2014'te imzalanmıştır.

Yapılan ihale kapsamında, lojman müdürlüğü binası, sosyal tesis binası, tesisler ve trafik hizmet binası, 2 adet güvenlik kulübesi, trafik gözetleme kulübesi, yükleme rampası, boşaltma çukuru, konteynırsahası,vinç kirişi, peyzaj imalatı, ihata duvarları, altyapı inşaatı, stok sahası yapılacaktır (www.rayturk.net).

3.2.12. Kayseri (Boğazköprü)

2009 yılında TCDD Genel Müdürlüğü tarafından temeli atılan Boğazköprü Lojistik Köyü'nün, arazi kamulaştırma işlemlerinin aksaklıklar nedeniyle açılışı 2015 yılında gerçekleştirilecektir.

Boğazköprü Lojistik Köyü, Kayseri-Ankara ve Kayseri-Mersin demiryolu hattının Oymaağaç Köyü yakınlarındaki birleşme noktasında yaklaşık 1.000.000 m²'lik alan üzerine kurulmuştur. Kayseri, İncesu ve Mimar Sinan OSB'leri, Kayseri Serbest Bölgesi ve şehrin değişik kesimlerindeki işletmelerin ürünlerinin iç ve dış pazara ulaşımına kolaylık sağlaması beklenmektedir. Konteynır parkı da olan lojistik köyde yükleme rampaları ile hizmet birimlerinin büyük bölümü tamamlanarak hizmet vermeye başlamıştır. Lojistik köyde arazi kamulaştırma işlemlerinin uzamasından dolayı inşaat çalışmaları aşamalı olarak yürütülmekte, eksiklikler giderilmeye çalışılmakta, köyün özel sektör tarafından işletilmesinin daha yararlı olacağı belirtilerek, bu konuda iş çevreleri ile temasa geçildiği bilinmektedir (www.dunya.com).

Boğazköprü Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesiyle yaklaşık 717.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 1.782.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden boru, yem, demir, sac levha, konteynır, seramik, pamuk, kömür, çinko, kablo, mobilya, oto lastiği ve askerî malzeme taşınacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011:58).

3.2.13. Konya (Kayacık)

TCDD Genel Müdürlüğü yatırım programında bulunan Lojistik Merkez, Konya sanayisinin dünyaya açılan kapısı olacak ve istihdama önemli katkılar sağlayacaktır. Toplam 1.000.000 m²'lik alan üzerinde kurulacak olan lojistik merkezin kamulaştırılmasında son aşamaya gelinmiş, tevziat projesi hazırlanmıştır. Lojistik

merkezin kurulması hususunda TCDD ile Konya Belediyesi arasında çalışmalar devam etmektedir. Konya kent merkezine yaklaşık 25 km mesafede havalimanının Ankara ili tarafında Kayacık mevkiinde 300.000 m² arazi üzerine kurulması planlanan lojistik merkez projesi kapsamında; toplam 320 bin metrekare beton saha, 13.600 m² yüksek yük boşaltma platformu, 83.000 m² araç park alanı, antrepo binaları, sosyal tesisler, müşteri hizmet büroları, vagon ve lokomotif bakım atölyeleri, gözetleme kulesi ve diğer hizmet binaları bulunacaktır. Merkezin toplam kapalı alanı 22.500 m² yönünden araziye girişte sorun bulunmamaktadır (www.demiryolu.net).

Proje ihalesi bitmiş, yapım ihalesine çıkılması planlanan lojistik köyün faaliyete geçmesiyle yaklaşık 634.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 1.679.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden çeşitli gıdalar, tarım makineleri, şeker, gübre, tarım ürünleri, çimento, kömür, mermer, konteynır ve askerî malzeme aktarımı gerçekleştirilecektir (Karadeniz ve Akpınar, 2011:61).

3.2.14. Kars

Bölgede sondaj ve etüt faaliyetlerine başlanmıştır.

Mevcut sanayi bölgesi ile ikinci organize sanayi bölgesi arasında, Paşaçayır Mahallesi yolundan Çimento Fabrikası'na doğru uzanan 31bin hektar alan üzerinde kurulacaktır.

Kars Lojistik Merkezi'nde; depo sahasına ulaşan 8 adet demiryolu hattı, gümrüklü sahada 5 adet demiryolu hattı, 9 adet depo antrepo (148.752 m²), giriş güvenlik binası, gümrük idare binası, lojistik merkezi yönetim, katener ve pozotosu binası, gümrük müşavirleri binası, lojistik firmalar binası, , misafırhane, sinyalizasyon ve elektrifikasyon kumanda merkezi, ısı merkezi, su deposu, genel mutfak, camii, kara araçları bakım onarım, sağlık merkezi, itfaiye, sosyal tesisler sürücü dinlenme tesisi, TCDD idare binası, TCDD yemekhane, Türk hamamı, yakıt istasyonu yer alacaktır (www.rayhaber.com).

3.2.15. Sivas

Yer tespiti çalışmaları devam etmekte olan Sivas Lojistik Köy'ünden başta seramik olmak üzere, işlenmiş demir, demir cevheri, kömür, inşaat malzemesi, hurda, askeri ve idari malzeme, gübre, travers taşınması yapılacaktır. Sektöre 1.000.000 ton/yıl taşıma kapasitesi, 500.000 m² alan kazandırılacaktır (www.rayhaber.com).

3.2.16. Bilecik (Bozüyük)

Kurulması düşünülen lojistik köy organize sanayi bölgesi ile bağlantılı olacak şekilde plânlanmış, Bozüyük'ün, güçlü sanayisi ve ulaşımında merkez nokta olması önemli bir lojistik merkez olma potansiyel özellikleridir. Gemlik limanına olan demiryolu bağlantısıyla her üç ulaşım modundan da yararlanma imkanı sunmaktadır. 132.000 m²'lik bir alana kurulacak olan merkez, lojistik sektörüne 1.900.000 ton/yıl taşıma kapasitesi sağlayacaktır. Kamulaştırma ve inşaat çalışmaları devam etmektedir. Demiryolu bağlantılı olarak çalışacak olan lojistik merkezde 10 adet yol, 2 adet beton konteynır rampası, 1 adet de yüksek rampa planlanmaktadır. Konteynır, izolasyon malzemesi, seramik, inşaat malzemesi, askeri malzeme, demir çelik ürünleri taşınacaktır (bozuyuktso.tobb.org.tr).

3.3. Türkiye'deki Lojistik Köylerin Önemi

Lojistik köyler, taşımacılık, dağıtım, lojistik hizmet sağlayıcı şirketler ve konu ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma ağına etkin bağlantıları olan ve yüklerin farklı taşımacılık modları arasında düşük maliyetli, hızlı ve güvenli aktarma olanağının bulunduğu ve lojistikle ilgili her türlü hizmetin sunulduğu organize bölgelerdir. İçerisinde depolar ve antrepolar, ulaşım terminalleri, dağıtım merkezleri, bürolarla bu faaliyetleri destekleyen tesisler yer almaktadır (www.serka.gov.tr).

Uygulamada farklı isimlerle anılan lojistik köyler, içerisinde yer alan üstünlükleri ve çok türlü taşımanın giderek artmasıyla önem kazanmıştır. Lojistik köylerin geliştirilmesi, birbiriyle ilişkili olmayan birtakım kullanıcılar (ayrı sektörlerden gelen kuruluşlar) tarafından gerçekleştirilen eşya hareketlerinin bir ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi açısından önemli faydalar sağlamaktadır. Bu sayede taşıma maliyetleri düşerken nakliyelerin güvenliliği sağlanır. Dünyada ticaret akışlarının

artmasıyla beraber faaliyete geçen lojistik köyler en az 250 hektara sahip, yerleşim bölgelerinden uzakta bir bölgede konumlandırılır. Lojistik köyler kara yolu ve demir yolu ya da deniz yolu ayrıca havayolu bağlantılarıyla birleştirilir (www.utikad.org.tr).

Modern yük taşımacılığında merkez kabul edilen lojistik köyleri Türkiye'ye de uygulamak için Ulaştırma Bakanlığı önderliğinde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından, 11 merkezde çalışmalar başlatılmıştır. Daha sonra, Türkiye'de kurulması planlanan lojistik köylerin sayısı 19'a çıkarılmıştır. Bunların kamu-özel sektör iş birliği ile yapılması planlanmaktadır. TCDD yılda yaklaşık 6.000.000 ton (%35) daha fazla yük taşımayı hedeflemektedir. Bu merkezlerde, boşaltma ve stok alanları, tehlikeli ve özel eşya yükleme, müşteri ofisleri, sosyal ve idari tesisler, personel ofisleri ve sosyal tesisler, tır parkı, otopark, genel hizmet tesisleri, yönetim merkezleri, bankalar, oteller, lokantalar, bakım-onarım ve yıkama tesisleri, büfeler, depo ve antrepolar, akaryakıt istasyonları, iletişim ve posta merkezleri yer almaktadır.

Küresel ekonomide dış ticaret lojistiği, gelişmekte olan ülkelerin küresel ticareti kontrol etmeleri ve küreselleşmenin getirilerinden pay almalarında ayrı bir yere sahiptir. Türkiye, doğu batı arasında 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında, karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, hava limanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin merkezinde, Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğunun bağlantı merkezi konumundadır (TOBB, 2007:4).

Türkiye'nin konumunun önemi itibarıyla kurulması planlanan lojistik köyler buldukları bölgelerde bu özelliklerden dolayı stratejik, ekonomik, sosyolojik önemlere sahiptir. Stratejik konum sayesinde Türkiye bulunduğu coğrafyanın en değerli ve önemli lojistik üssü olma yolunda ilerlemektedir.

Türkiye, Avrupa'yı Çin'e bağlayacak olan İpek Yolu projesinde ana rotada bulunmakta, Kuzey Afrika'dan Orta Asya'ya kadar uzanan bölgeden yapılan sanayi ürünleri ihracatının %65'ini tek başına gerçekleştirmekte, bölgenin en dinamik, en girişimci, dünyaya en fazla açılan özel sektöre sahip ülkesidir (TOBB, 2007:35).

Türkiye'nin lojistik üs olması için önemli bir transit ülke konumunda olması üstünlüğünün iyi değerlendirilmesi gereklidir. Tek başına transit ülke (geçiş ülkesi)

olmak zenginlik sağlamaz. Çünkü küresel ticarete kazancın büyük bölümünü “geçiş ülkeleri” değil, “merkez ülkeler” alır. Bu yüzden, Türkiye’nin esas stratejisi, küresel ticarete “geçiş ülke” değil “merkez ülke” olmalıdır. Türkiye’nin “merkez ülke” yani açık bir ifadeyle ticaret üssü olabilmesi için, fiziksel ve kurumsal alanlarda eksikliklerini gidermesi gereklidir (Kara vd, 2009:81).

Türkiye, coğrafi konumunun getirdiği avantajı, ekonomik gelişmelere ve ticaret hacmine yeteri kadar yansıtamamaktadır. Örneğin, lojistik açıdan deniz ve hava limanlarının gücünün arzu edilen seviyede kullanamaması bu avantajın en iyi şekilde kullanılmadığının göstergesidir.

Ülke ekonomilerinde ihracat, ekonomik büyüme ve ekonomik gelişme üzerine etkisi olan en önemli unsurlardandır. Türkiye ekonomisi küresel rekabet ortamında 2002 yılından itibaren girdiği yeni ekonomik süreçle birlikte sürekli büyüyen bir pazar halini almış, dış ticaret hacmi 2008 yılındaki küresel ekonomik krize kadar sürekli artış göstermiştir. 2009 yılındaki küresel ekonomik krizden dolayı dış ticaret hacmi düşmüş ancak 2010 yılında toparlanmayla birlikte hem dış ticaret hacminde hem de ihracatta artış başlamıştır. Böylelikle ihracat 2011 yılında 134,9 milyar, 2012 yılında 152,6 milyar, 2013 yılında ise 151,9 milyar dolar düzeylerinde gerçekleşmiştir. GSMH ve nüfus olarak dünya ekonomisinin önde gelen ülkeleri içerisinde yer almak Türkiye’nin lojistik üs olma potansiyelini artıracaktır (setav.org.tr).

3.4. Türkiye’deki Lojistik Köylerin Ekonomiye ve Gelişmişliğe Etkileri

Türkiye’de gerçekleştirilecek olan lojistik köy uygulamaları hem yurt içi ulaşım altyapılarının çeşitlenip gelişmesine hem de sunulan taşıma hizmetlerindeki yeniliklerle dış piyasalarla rekabet edebilirliği artıracaktır. Ayrıca lojistik köyler, yük taşıma araçlarının şehir içine girmemesi nedeniyle trafikte rahatlama olacak taşımacılık hızlanacak bunların yanı sıra şehirlerin ekonomik ve sosyal gelişmişliğine katkıda bulunacaktır. Ülke lojistiğinin gelişmesi demek Türk mallarının dış pazarlara ulaşımının kolaylaşması, ürünlerin dünya çapında daha hızlı ve daha kaliteli şekilde dolaşımı demektir. Bu da küresel sermaye ile rekabetin daha kolay olması anlamına gelir (Koldemirvd, 2010;7 Akt. Erdil, 2010:109)

Lojistik köylerin kurulumuyla lojistik süreçler içerisinde kontrol ve koordinasyon sorun olmaktan çıkacaktır. Gelişmiş bir altyapı ile hizmet veren bir lojistik köy yabancı yatırımları da ülkeye çekecek, böylelikle ekonomik kalkınmaya katkıda bulunacaktır (Erdil, 2010:110).

TCDD verilerine göre kurulması planlanan tüm lojistik köyler hizmete girdiğinde buralarda elleçlenen yükün ticari değeri yıllık 40.000.000 dolar olacaktır. Bu da Türkiye'nin ihracatının %25'i demektir. Bu merkezler ayrıca 26.000.000 ton ilave taşıma kapasitesi, 8.000.000 m²konteynır stoku ve elleçleme sahası, 9.000 kişilik istihdam sağlayacaktır.

Yalnızca kuruldukları bölgede değil, Türkiye'nin tamamına hitap eden lojistik merkezler Türkiye genelinde özellikle Organize Sanayi Bölgesine (OSB) yakın olan 19 noktaya kurulmasına yönelik çalışmalar sürmektedir. Bu lojistik köylere de yenileri eklenmektedir. Lojistik köyler faaliyete geçtiğinde yük taşımacılığı ile ilgili hizmetlerin en iyi şekilde yerine getirilmesi, müşterilerin idari, teknik ve sosyal tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, taşımaların ve taşıma kalitesinin artırılarak müşteri memnuniyetinin sağlanmasının yanı sıra buldukları bölgenin ticaret potansiyeline ve ekonomik gelişimişliğine katkı sağlayacaklardır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARS LOJİSTİK KÖYÜ ÖNERİSİ

Bu bölümde öncelikle Kars ili hakkında genel bilgiler verilmiştir. Akabinde lojistik potansiyeli açısından Kars'ın mevcut durumunu ortaya koymak için karayolu, demiryolu ve havayolu ulaştırma alt yapısına ilişkin bilgiler verilmiştir. Bu kapsamda Kars'ın lojistik durumu, ihracat yapısı ve performansı ile ithalat yapısının ortaya konulduğu Kars'ın dış ticaret yapısı ve ulaşım ağları açısından durumu ele alınmıştır. Kars'ın ekonomik alt yapı temeli olan Organize Sanayi Bölgeleri ile Küçük Sanayi Sitelerinin lojistik köyün kurulmasındaki etkilerine değinilmiştir.

Ayrıca bu bölümde Kars lojistik köyünün kurulabilirliği ortaya konulmaktadır. Lojistik köyün kurulabilirliği araştırılırken coğrafi konum, arazi özellikleri, alt yapı sistemi, bağlantılı iş aktiviteleri ile sahiplik, finansman ve yönetim şeklinin nasıl olması gerektiğine ilişkin çalışmalar yapılmıştır. Bundan dolayı öncelikle çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi belirtilmiş, daha sonrasında analiz ve bulgulara yer verilmiştir.

4.1. Çalışmanın Amacı

Lojistik, müşterilerin gereksinimleri için, hammaddenin ilk noktasından ürünün tüketildiği nihai noktaya kadar bir sistem içindeki malzemelerin, hizmetin, bilgi akışının etkili bir şekilde planlanması ve uygulanmasıdır. Geçmişten günümüze gelişimini hızla sürdüren lojistik sektörü beraberinde lojistik köy kavramını da getirmiştir. Ticaret akışlarını rasyonelleştiren bütünleşmiş hizmet sağlayan, ulaştırma türlerinin birleşimini sağlayan, katma değerli lojistik hizmetler veren kesintisiz şehir dağıtımını sağlayan ve şehir tıkanıklığını önlemeye çalışan lojistik hareketlerin toplandığı yer olan lojistik köyler Türkiye'de de kurulmaya başlamıştır.

Bu çalışmada Türkiye'deki lojistik köylerin küresel rekabet ortamında ticarete, ekonomiye, büyümeye katkıları ve Türkiye'deki lojistik köylerin dünya ile etkileşimi araştırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca Türkiye'nin lojistik üs olma performansı ele alınmış ve Türkiye'de kurulacak olan 19 lojistik köyden biri olan Kars lojistik köyünün kurulacağı merkezin, ülkeler arası bağlantı noktası olmasının önemini, ekonomiye ve gelişmişliğe etkilerini ortaya koymak amaçlanmıştır. Kars'ın bulunduğu coğrafi konum, arazisinin yapısı, ulaştırma alt yapısı, mevcut lojistik durumu ve potansiyeli, ithalat-ihracat performansı, dış ticaret yapısı ve ulaşım ağları açısından durumu ele alınmıştır.

Son yıllarda tanınmaya başlanan lojistik köylerin araştırılması, kapsamlı bir şekilde değinilmesi ve bu konu hakkında fazla sayıda çalışma yapılmamış olmasından dolayı ayrıca Kars lojistik köyüne yönelik çalışmalara yol göstermesi, bu konuda araştırma yapılacak yeni çalışmalara gerekçe teşkil etmektedir.

4.2. Çalışmanın Kapsamı

Bu çalışmada Türkiye'nin sahip olduğu jeopolitik konumunun lojistik köyler kurulması üzerindeki etkisini ortaya koyma çerçevesinde, kurulan ve kurulacak olan lojistik köylerin önemliliği ve etkisi ortaya konulmaktadır. Kurulacak olan Kars Lojistik Köy'ünün coğrafi konumu, ulaştırma alt yapısı, arazi yapısı, mevcut lojistik durumu ve potansiyeli, ihracat ve ithalat potansiyeli, ulaşım ağları açısından durumu ve OSB ve küçük sanayi siteleri ile bağlantılarının ele alınarak burada lojistik köy kurulabilirliğine ilişkin durumu incelenmiştir.

Kars'ın sınır bölgede yer alması, Asya ve Avrupa arasındaki ticari taşımacılık da uğrak nokta olması göz önünde tutularak lojistik köyün Kars için sağlayacağı avantajlar, bunların yanında sürekli göç vermesi, devlet desteğinin yeterli olmaması, az sayıda yatırıma sahip olması gibi dezavantajları ele alınmıştır. Kars'a lojistik köy kurulmasının doğru ve yerinde bir karar olup olmadığı ve bu köyün kurulacağı yerin coğrafi konum ve alt yapı açısından uygun olup olmadığına bakılmış, sahiplik, finansman ve yönetim şeklinin nasıl olması gerektiği, Kars Lojistik Köyü'nün hangi şehir/lere ve ülke/lere gönderi yapıp-alması gerektiği şeklindeki sorulara cevap aranmış, bu konulardaki tespitler değerlendirilmiştir.

4.3.Çalışmanın Yöntemi

Bu çalışmada lojistik ve lojistik köyler konusunda bilgi verilmesi, Dünyada ve Türkiye'deki lojistik köylerin mevcut durumunun, öneminin, işleyişinin nasıl ve ne şekilde gerçekleştiğini ortaya koymak amaçlandığından ilk olarak bu konularda geniş bir doküman taraması yapılmıştır. Lojistik ve lojistik köyler ile ilgili yayınlanmış kitap, makale ve bazı araştırma sonuçları ile istatistiksel bilgilere ulaşılmış, çalışma ile ilgili kısımlarına yer verilmiştir.

Uzman görüşleri alınarak geliştirilen bu araştırma için, Kars Lojistik Köyü kurulabilirliğine ilişkin sektörel tecrübesi olan uzman ve akademisyenlerden oluşan 18 kişilik gönüllü bir çalışma grubu seçilmiştir. Çalışma grubu; lojistikle ilgilenen akademisyen, lojistikle ilgili kamu görevlisi, lojistik hizmet alan ve lojistik hizmet veren bu konuda bilgisi ve deneyimi olan uzmanlardan oluşturulmuştur. Çalışma grubuna nitel araştırma yönteminin görüşme tekniğine göre hazırlanmış yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi uygulanmıştır. Yüz yüze görüşmeler yanında gözlem ve inceleme yöntemlerine de başvurulmuştur.

4.4. Çalışmanın Analizi ve Bulguları

4.4.1. Genel Bilgiler

Kuzeydoğu Anadolu Bölgesinde bulunan Kars 9.939 km²'lik yüzölçümü ile Türkiye yüzölçümünün %1,29'u kadardır. Kuzeyde Ardahan, batıda Erzurum, güneyde Ağrı ve Iğdır illeri, doğuda Ermenistan ile sınır komşusudur. Kars ilinin 8 ilçesi, 9 belediyesi ve 382 köyü vardır. Nüfus yoğunluğu açısından en büyük ilçeleri sırasıyla Merkez, Sarıkamış, Kağızman, Dığor, Selim, Arpaçay, Susuz, Akyaka'dır. Yüzölçümü bakımından en küçük ilçesi ise Akyaka, en büyük ilçesi Sarıkamış'tır (TÜİK, 2013: 8).

2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi(ADNK) verilerine göre Kars'ın nüfusu bir önceki yıla oranla %1,47 azalarak 296.466 kişi olmuştur. Nüfusun %44'ü il ve ilçe merkezlerinde, %56'sı köylerde ve beldelerde ikamet etmektedir. Türkiye nüfus sıralamasında 59. sırada yer almaktadır. Kilometrekareye 100 kişi olan ülke nüfus yoğunluğunun Kars'ta 30 kişi olması il nüfus yoğunluğunun ne kadar düşük olduğunun göstergesidir. Kars, % -23,08 net göç hızı ile göç vermektedir (TÜİK, 2013: 8).

Türkiye'nin doğusunda bulunan bölgelerin, gayri safi katma değer içindeki payı, batı bölgelere göre daha düşüktür. 4.001 dolar kişi başı katma değerle Kars, Ardahan, Ağrı, Iğdır bölgesi 25. sırada yer almaktadır. Bu bölge 2004-2011 yılları arasında % 0,3'lük payla sanayi sektörü, %0,7'lik payla da hizmetler sektörü toplam gayri safi katma değerinden en düşük payı almıştır (TÜİK, 2014: 8).

Kars'ta istihdam yapısı ve işgücü piyasası incelendiği zaman öncelikle işgücü talebi ve işgücü arzı arasındaki farklılıktan oluşan sorunların çözümlenmesi gerektiği görülmektedir. İlde nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesi, istihdam olanaklarının artırılması, işsizliğin azaltılması ve ildeki öncü sektörlerde işgücünün etkinleştirilmesi ilin ekonomik ve sosyal kalkınmasındaki en önemli yapı taşlarıdır (SERKA, 2012a:9).

Kars ilinin 2013 yılı verilerine göre işsizlik oranı %6,6, işgücüne katılım oranı %59,5 ve istihdam oranı %55,5'tir. Bölgede işgücüne katılım oranının Türkiye'deki işgücüne katılım oranından yüksek olması, bölgenin nüfusunun genç olması ve nüfusun ilköğretimden sonra iş hayatına atılmasıyla açıklanabilir. Ancak bu istihdam edilenlerin eğitim düzeyinin Türkiye ortalamasından düşük olduğu sonucuna götürmektedir. İstihdam edilenlerin yaklaşık %15'inden fazlası okuma-yazma bilmemektedir. Ortaöğrenim ve yükseköğrenim mezunu istihdam edilenler %20 iken bu oran ülkede %36'nun üzerindedir (SERKA, 2012a:11).

Türkiye'de tarım sektörünün toplam Gayrisafi Katma Değer içindeki payı 2004 yılında %10,7; 2005'te %10,6; 2006'da %9,4; 2007 ve 2008'de %8,5; 2009'da %9,1; 2010'da %9,5 ve 2011'de %9,0'dur. Tarım sektörü payında yıllar itibariyle düşüş gerçekleştiği gözlenmektedir. Türkiye'de sanayi sektörünün toplam GSKD içindeki payı ise 2004 ve 2005 yıllarında %28,0; 2006'da %28,2; 2007'de %27,8; 2008'de %27,2; 2009'da %25,3; 2010'da %26,4 ve 2011'de %27,5 olarak hesaplanmıştır. Tarım sektöründe olduğu gibi sanayi sektörü paylarında da 2011 yılına kadar yıllar itibariyle düşüş yaşanmıştır. Ancak, kendi toplam GSKD içinde tarım sektörü payı en yüksek olan bölge, gayri safi katma değerde en düşük payı alan İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflaması (İBBS)'nda TRA2 Bölgesi olarak sınıflandırılan Kars, Ardahan, Ağrı, Iğdır bölgesidir. 2004–2011 yılları için TRA2 bölgesinin tarım sektörü ortalama payı %27,7'dir (www.serka.gov.tr).

Teşvik sistemine altlık teşkil eden araştırmalarda Kars; Ağrı, Ardahan, Muş, Batman, Şanlıurfa, Bingöl, Diyarbakır, Hakkâri, Mardin, Bitlis, Iğdır, Siirt, Şırnak ve Van ile en az gelişmiş bölge olarak kabul edilen altıncı bölge illeri arasında yer almaktadır (SERKA, 2012b:3)

Kars ve çevre illerde istihdam sağlayan en büyük sektör %55,8'lik orana sahip tarım sektörüdür. Tarım sektörünü hizmetler sektörü %30,5'lik pay ile takip etmektedir. Bölgedeki sanayi sektörünün toplam istihdam içerisindeki payı ise %13,7'dir. 2009-2011 yılları arasında sektörlerdeki istihdam dağılımları tarım sektöründe çalışan kişi sayısında yaklaşık %10 gerilemiş, buna karşılık sanayi sektöründeki oran ise iki katına çıkmıştır (SERKA, 2012a:9).

Türkiye'de şehirlerin rekabetçiliğinin her yıl ölçülmesi amacıyla Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından yapılan iller arası Rekabetçilik Endeksi Projesi'nin; beşeri sermaye ve yaşam kalitesi, markalaşma becerisi ve yenilikçilik, ticaret becerisi ve üretim potansiyeli ile erişilebilirlik başlıkları halinde yapılandırılmış dört ana değişkenden oluşan bir endeksi vardır. İller arası Rekabetçilik Endeksi denilen bu endekse göre 2007-2008 yılı verileri Kars'ı 68. sırada göstermekte, 2008-2009 döneminde 67. sıraya çıkmış, 2009-2010 Genel Endeks değerine göre ise tekrar 68. Sıraya düşmüştür (SERKA, 2012b:3).

4.4.2. Lojistik Potansiyeli Açısından Kars

Üç önemli jeopolitik etki alanı içinde bulunması, Türkiye'ye önemli getiriler sunmaktadır. Bu etki alanları yakın kara olarak Balkanlar-Ortadoğu-Kafkaslar, deniz etki alanı Karadeniz-Adriyatik-Doğu Akdeniz-Kızıldeniz-Basra Körfezi-Hazar Denizi ve kıta etki alanı olarak da Avrupa-Kuzey Afrika-Güney, Orta ve Doğu Asya havzalarıdır (www.serka.gov.tr).

Türkiye üç kıtanın kesişim noktasında yer alarak özellikle transit taşımacılık olmak üzere dış ticaret taşımacılığında işlek ve etkin bir statüdedir. Aynı şekilde Kars da, 4 ülkeye yakın mesafede olan stratejik konumu sayesinde, dış ticaret taşımacılığında etkin bir lojistik merkez olma özelliğine sahiptir. Ermenistan ile sınır komşusu; Gürcistan, Nahçıvan (Azerbaycan) ve İran ülkeleri ile yakın mesafe de bulunmaktadır (www.serka.gov.tr).

Kars'ın da içinde yer aldığı Ardahan, Ağrı ve Iğdır illerini kapsayan bölgeye Serhat Bölgesi denilmektedir. 4 ülke ile sınırı olan bölgenin en önemli özelliği tarihi İpek Yolu'nun Bölgeden geçmesi ve Kafkasya, Orta Asya ve Çin'e açılan kapısı olmasıdır. Günümüzde bile, bölge sınırları içinden geçen Kapıkule (Bulgaristan)-Gürbulak (İran) güzergâhı, Türkiye'deki uluslararası karayolu ağının omurgasını oluşturmaktadır. Bu bölge de Gürcistan, Nahçıvan ve İran'a açılan ve 4'ü de kapalı olan kapılarla birlikte 7 tane sınır kapısı vardır. Bölge sahip olduğu sınır kapıları ve coğrafi konum itibariyle özellikle İran (Gürbulak-Doğubeyazıt/Ağrı) ve Nahçıvan (Dilucu-Iğdır) sınır kapılarında yoğun bir ağır taşıt trafiğine sahiptir. Bu bölgedeki ağır taşıt trafiği, İran ve Orta Asya'ya yük taşıyan araçlardan ve bu ülkelerden Türkiye ile Avrupa'ya yük taşıyan araçlardan kaynaklanmaktadır. Ayrıca bölge dışından (Mersin, İstanbul, Ankara...) gelen ağır taşıtlardan dolayı da bölgenin ağır taşıt trafiği artmaktadır (www.serka.gov.tr).

Kars'ın da içinde bulunduğu bölge, Hazar enerji kaynaklarının dünya pazarlarına ulaştırılması ve dünya ekonomisinde iki dev olan Çin ile Avrupa arasındaki yük taşımacılığının en güvenli şekilde ve en kısa sürede gerçekleştirilmesinde kullanılan güzergah üzerinde olması, Orta Asya ve Kafkaslara açılan bir kapı olarak gerek Türki Cumhuriyetler ile kültürel ve ekonomik bağların güvenli bir şekilde sürdürülmesi gerekse Avrupa ile Çin arasındaki ticaret akışından çıkar elde edilmesi bakımından önemli noktada yer almaktadır (www.serka.gov.tr).

İnşası devam etmekte olan Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan (Bakü-Tiflis-Kars) Demiryolu ve proje çalışmaları süren Kars-Iğdır-Nahçıvan, Kars-Trabzon demiryolu bağlantıları tamamlandığında; Avrupa ülkelerindeki gibi, ulaşım modları arasında geçiş sağlayan, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun modern bir lojistik merkez kurulmasıyla birlikte yaşanacak gelişmelerle, Kars'ın önemi daha da artacaktır (www.utikad.org.tr).

Günümüzde Kars ortalama yılda 104 bin ton demiryolu taşıması yapmaktadır. Bahsedilen projelerle birlikte Kars'ın 1 milyon yolcu taşıma potansiyeline ve 6,5 milyon ton yük kapasitesine ulaşacağı tahmin edilmektedir. Avrupa'dan Uzak Doğu'ya bu arada bulunan bütün ülkelerden demiryolu ile istikrarlı yük ve yolcu taşımacılığı sağlanarak Rusya'dan, Gürcistan'dan ve İran'dan, Türkiye'de ise Karadeniz ile iç ve batı kesiminden

gelecek yüklerle bölgesinin uluslararası önemi de artacaktır. Bunlar Kars'a lojistik köy kurulmasıyla yaşanacak gelişmelerdir (www.utikad.org.tr).

4.4.3. Kars'ın Ulaştırma Altyapısı ve Lojistik Durumu

Ülkelerin kalkınmasında ulaşım en önemli etkenlerden biridir. Türkiye'nin kalkınması da üstünlüğünü pekiştirecek olan planlanmış ve devam eden stratejik yol çalışmaları, doğru tespit edilmiş öngörüler ve yönlendirmelerle gerçekleşecektir. Bu öngörüler ve yönlendirmeler dünyadaki ve ülkedeki gelişmeler, mevcut altyapının durumu, milli çıkarlar ve ekonomik değerler dikkate alınarak belirlenir (www.kha.com.tr).

Türkiye'nin doğu ucunda bulunan Kars'a şehirlerarası ulaşım karayolu, demiryolu ve havayolu ile sağlanır. Kars'ın jeopolitik önemi, karayollarında ve demiryolunda yapılacak yeniliklerle daha da artacaktır.

Bu kısımda Kars ilinin ulaştırma altyapı ve lojistik durumu ilişkilendirilerek incelenmiştir.

4.4.3.1. Karayolu Altyapısı

Kars, karayolu açısından iklim ve coğrafi koşullardan dolayı zor bir bölgede bulunmaktadır. Uygulanmakta olan bölünmüş yollar projesi ile Kars'a komşu il merkezleri ve sınır kapılarına bağlayan ana koridorlarda iyileştirilmeler yapılmaktadır. Çalışma yapılan yollar şunlardır (www.serka.org.tr);

- Iğdır-Tuzluca-Kars (Kısmen tamamlanmış),
- Iğdır-Tuzluca-Kağızman-Horasan (Kısmen tamamlanmış),
- Iğdır-Aralık-Nahçıvan Sınırı (Tamamlanmış),
- Kars-Ardahan (Kısmen tamamlanmış),
- Kars-Sarıkamış-Horasan (Kısmen tamamlanmış).

Karayolları 18.Bölge Müdürlüğü sorumluluğundaki Kars ili sınırları içerisinde, 992 km devlet yolu, 279 km il yolu ile toplam 1271 km asfalt yol bulunmaktadır. Diğer yollarla birlikte toplam 1349 km uzunluğunda yol ağına sahiptir (www.kgm.com.tr).

Tablo 4.1: Sath Cinslerine Göre Kars Yol Ağı (www.kgm.gov.tr)

Sath Cinslerine Göre Yol Ağı (KM)								
18. Bölge Kars	ASFALT YOLLAR			Parke	Stabilize	Toprak	Diğer Yollar	Şebeke Uzunluğu
	Asfalt Betonu	Sathi Kapl.	Toplam					
Devlet Yolu	156	836	992	1	14	-	7	1 014
İl Yolu	21	258	279	2	38	-	16	335
Toplam	177	1 094	1 271	3	52	-	23	1 349

Kars'ı komşu illere ve ülkelere bağlayan karayollarının kalitesi son yıllarda yapılan bölünmüş yollar sayesinde artmaya başlamıştır. Kars'ın komşu il merkezlerine ve önemli bazı merkezlere olan mesafesi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 4.2: Kars Lojistik Merkezinin Bazı Merkezlere Olan Mesafesi (serka.gov.tr)

Merkez	Mesafe(km)	Merkez	Mesafe(km)
Ardahan	90	Aktaş Sınır Kapısı	100
Iğdır	140	Türkgözü Sınır Kapısı	150
Erzurum	200	Dilucu Sınır Kapısı	220
Ağrı	210	Gürbulak Sınır Kapısı	220
Van	365	Sarp Sınır Kapısı	290
Ankara	1.070	NaHCivan	300
İstanbul	1.420	Tiflis	300
Hopa Limanı	270	Erivan	330
Trabzon Limanı	430	Tebriz	490

4.4.3.2. Demiryolu Altyapısı

TCDD, 2013 yılı sonu verilerine göre 8846 km'si konvansiyonel anahat ve 2363 km'si tali hat olmak üzere toplam 11.209 km. konvansiyonel hattına, 872 km. yüksek hızlı tren hattı ve 16 km. istasyon içi yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 888 km. yüksek hızlı tren hattına ve toplamda 12.097 km'lik demiryolu hattına sahiptir. Söz konusu ana hatların %91'i tek hat olup, toplam hatların 3304 km'si elektrikli ve 4035 km'si sinyalli hale getirilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli hat oranı %27,3 ve sinyalli hat oranı % 33,4 olmuştur (TCDD, 2013:10).

TCDD 4. Bölge Müdürlüğü sorumluluğunda olan Kars'a demiryolu ulaşımı Doğu Ekspresi ile sağlanmaktadır. 2013 yılında Doğu Ekspresi (Haydarpaşa-Kars) 179.780 km yolu 558.401 yolcu ile kat etmiştir.

Bölgede demiryolları açısından yaşanan en büyük ve önemli gelişme, Asya ile Avrupa arasındaki eski tarihi İpek Yolu üzerinde yer alan Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan devletlerinin birbirleriyle olan ilişkilerini pekiştirerek ticaretin gelişmesine katkıda bulunacak ve bu üç ülke dışındaki bölge ülkeleri arasında ticaret ve ekonominin gelişimini sağlayacak olan Bakü-Tiflis- Kars Demiryolu Projesidir. Bu proje kapsamında Türkiye sınırları içerisinde 76 km'lik yeni bir hat inşa edilecektir. Marmaray projesi, Ankara-İstanbul Hızlı Tren, Kars-Tiflis Projeleri gibi projelerin gerçekleştirilmesiyle birlikte Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, ekonomik, hızlı bir bağlantı sağlanacak, Avrupa ile Asya arasında Sibirya dışında yeni bir koridor oluşacaktır. Bu demiryoluna Kazakistan, Azerbaycan ve Çin yük garantisinde bulunmuştur (SERKA, 2011a:22).

Avrupa-Asya (Londra-Pekin) hattını oluşturacak olan Kars-Tiflis demiryolunun yanında gerçekleşecek olan diğer bir gelişme, Kars-Iğdır-Nahçıvan Demiryolu projesidir. Bu demiryolu Nahçıvan üzerinden geçerek İran, Türkmenistan ve Pakistan'la bağlantı kurulmasını sağlayacaktır. Van Gölü nedeniyle kesintiye uğrayan Türkiye-İran demiryolu bağlantısı bu proje ile kesintisiz sağlanacaktır. Hatta önem kazandıran diğer bir sebep, Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki demiryolu bağlantısının Tiflis üzerinden sağlanacak olmasıdır. Çin Halk Cumhuriyeti'nden temin edilen krediyle gerçekleştirilecek olan Edirne-Kars hızlı tren yolu da demiryolu altyapısının geliştirilmesini sağlayarak demiryoluyla yük taşımacılığındaki ticari işletme hızını arttıracaktır. Yapılan demiryolu hatlarıyla Kars, demiryolunda kavşak nokta olacaktır (SERKA, 2011a:23).

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesiyle ilk etapta yıllık 6.500.000 ton yük taşınacaktır. Kafkasya Ülkeleri ve Çin'e doğrudan demiryolu bağlantısı ile Türkiye, Avrupa-Asya arası taşımaların durağı olacak, bölgedeki büyük taşıma hacminden daha fazla yararlanılacak, üzerinden geçtiği ülkelerin ekonomilerini geliştirecektir. Türk ülkelere doğrudan bağlanması durumunda mevcut taşıma miktarının yaklaşık 3 katı taşıma yapılacağı düşünülmektedir (www.tcdd.gov.tr).

4.4.3.3. Havayolu

Türkiye’de faaliyet gösteren 55 sivil havalimanından 21’inde uluslararası uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Türkiye’de ayrıca askeri amaçla kullanılan 17 havalimanı yer alır.

Kars Havaalanı sivil hava ulaşımına 1988 yılında açılmış olup, şehrin güneyinde ve merkeze 6 km. uzaklıkta yer almaktadır. İç hat seferlerine ilaveten 1993 yılında tarifersiz dış hat uçuşlarına da açılan Kars Havaalanı’na 1995 yılında (günümüzde de hala kullanılan) 2800 m² alana sahip terminal binası yapılmıştır. Rusya devleti sınırlarına ve Türk Cumhuriyetlerine yakınlığı ve ticari ilişkisi nedeniyle, oluşabilecek dış hat bağlantıları da göz önünde bulundurularak yapılan planlamada, terminal binası gerektiğinde dış hat yolcularına da hizmet verebilecek şekilde düşünülmüştür. Bu düşünceden hareketle Terminal binası içinde pasaport ve gümrük işlemleri için gerekli mekan ve kontuar yerleri ayrılmıştır. Ayrıca 2009 yılında 3800 m² kapalı alana sahip Yeni Terminal Binasının yapılması kararı alınmış ve açılışı Kasım 2014’te gerçekleştirilmiştir (www.kars.dhmi.gov.tr).

Kars Harakani Havaalanı DHMİ'nin 2006 istatistiklerine göre, 2006 yılında alana 2352 uçak inip kalkmıştır. Yolcu sayısı 270.052 kişi, yük miktarı 3303 kilogram olduğu tespit edilmiştir. Uluslararası Kars Havaalanı’nda toplam büyüklüğü 36.000 metrekaare olan yeni terminal binası ve tamamlayıcı tesislerin 2014 yılında tamamlanması ile yıllık yolcu taşıma kapasitesi 2 milyona çıkmıştır (www.kars.dhmi.gov.tr).

4.4.3.4. Kars’ın Ekonomik Altyapısı-İthalat ve ihracat Potansiyeli

Kars’ın ekonomik yapısı, geçmişten bu zamana hayvancılıkla birlikte tarıma dayalı olarak devam etmektedir. Kars balı, kaşar ve gravyer peynirleri ülke genelinde talep gören önemli ticari ürünlerdir. Özellikle yaz mevsiminde diğer bölgelere doğru canlı hayvan ticareti de büyük önem taşır. 2013 yılı canlı hayvanlar değeri bakımından Kars 1,062 milyon TL değeri ile 14. Sırada yer almıştır (TÜİK, 2013: 8).

Ülkedeki süt üretiminin %3,6’sını karşılayan Kars, süt üretimini 2014 yılında bir önceki yıla oranla %26 artırarak en çok süt üreten 5. il olmuştur. 2014 yılı itibariyle toplam büyükbaş hayvanın %3,7’si Kars’ta bulunmakta ve bu alanda Türkiye’de 81 il

arasında 5. sırada yer almıştır. Türkiye'deki toplam koyunun %1,5'i, kazın %31,8'i Kars'ta bulunmaktadır. Kaz sayısı 2013'e oranla %141 artarak, Kars Türkiye'de ilk sırada yer almıştır. Ülkedeki toplam bal üretiminin %1,3'ünü Kars yapmaktadır. Bal üretimi son 1 yılda yaklaşık 4 katına çıkmıştır. Tarımsal üretimde arpa ve buğday en çok tercih edilen ürünlerdir. En büyük özel sektör sanayi tesisi Kars Çimento Fabrikası (ÇimentaşGroup, İzmir merkezli), kamuya ait en büyük sanayi tesisi ise, Kars Şeker Fabrikası (Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş., Ankara merkezli)'dir. Kars'ta bu sanayi kuruluşları dışında büyük ölçekli yatırım bulunmama ile birlikte diğer işletmeler KOBİ statüsündedir. 2013 yılında 66 tane yeni şirket kurulmuşken %136 oranında artışla 2014 yılında 156 yeni şirket kurulmuştur. Yıllık şirket artış oranına göre Kars Türkiye'de 1. Sırada yer almıştır. Ayrıca 2014 yılında Kars'ta 178 milyon TL kamu yatırımı gerçekleştirilmiştir (S.Demirci, görüşme. 16 Haziran 2015).

Kars'ta tarım ve hayvancılığa dayalı sanayi bulunmaktadır. 2013 yılı verilerine göre süt ve süt ürünleri alanında 40, et ve et ürünleri alanında 1 ve yem üretiminde yine 1 tesis bulunmaktadır. 2.479 işyeri, 13.791 kamu çalışanı, 4.306 esnaf, 4.848 çiftçi, 17.552 sigortalı ücretli çalışan bulunmaktadır. Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıtlı 129 anonim şirket, 19 kolektif şirket, 1 komandit şirket, 67 kooperatif, 756 limited şirket, 2.057 gerçek kişi ticari işletmesi bulunmaktadır (S.Demirci, görüşme. 16 Haziran 2015).

Kars'ın bulunduğu bölge, düşük üretim ve düşük dış ticaret verilerine rağmen sınır olmasının verdiği avantajla birçok nakliye firmasına ev sahipliği yapmaktadır. Demiryolu ağlarının yetersizliği ve denize çıkışı olmaması nedeniyle lojistik karayolu ağırlıklı gerçekleşmektedir.

Bölge ekonomisini canlandırması, yeni istihdam olanakları ile girişimciliği teşvik etmesi, altyapı yatırımlarının hızlanması gibi etkilerden dolayı dış ticaret ve lojistik sektörü, halkın gelir ve refah seviyesinin yükselmesine, nitekim sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında en az gelişmiş bölgeler içinde yer alan Kars'ın kalkınmasına önemli katkılar sağlayacak sektörlerden birisidir.

Yeni biten uluslararası havaalanı, Ankara-Kars hızlı tren ve Bakü-Tiflis- Kars demiryolu hattı, proje aşamasında olan Kars-Iğdır-Nahcivan demiryolu ve Kars Lojistik Merkezi gibi çalışmalarla, Kars'ın bölgenin ve Türkiye'nin dış ticaretinde önemli

görevler üstleneceğinin göstergesidir. Bu gelişmelerle birlikte, ilde sanayi ve ticaret alanında önemli fırsatların doğacağı söylenebilir (SERKA, 2012b:48).

Tablo 4.3: Kars İli İhracatçı Firma Sayısı ve İhracat Değerleri, Bin\$ (ekonomi.gov.tr)

Kars	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
İhracatçı Firma Sayısı	8	6	3	5	2	2	7
İhracat Değeri	1.945	57.363	344	236	159	1.094	3.241
İthalatçı Firma Sayısı	7	7	3	4	5	7	8
İthalat Değeri	1.082	486	686	857	3.048	1.801	3.982

Tablo 4.3'te Kars ilinin 2006-2012 yılları arasındaki ihracat ve ithalat değerleri incelenmiştir. Buna göre 2007 yılı dış ticarete bir önceki yıla göre çok büyük bir artışın yaşandığı yıl olmuştur. Daha sonra 2008 yılına gelindiğinde 2007'de yaşanan artışın aksine sert bir düşüş yaşanmış ve bu düşüş 2011 yılına kadar sürmüştür. 2011 ve 2012 yıllarında ise tekrar yükselişe geçmiştir. Kriz dönemleri özellikle ihracat rakamlarında kendini göstermiştir. 2014 yılında piyasalardan etkilenen bu rakamlar bir önceki yıllara göre gözle görülür bir düşüş yaşamıştır. 2014 yılı Kars'ın ihracat değeri 1.420.000 \$, ithalat değeri ise 3.375.000 \$ olmuştur. Ülkemizde son 5 il içerisinde yer almıştır. Bir sınır şehri olmasına rağmen Kars'ın 2007 yılı ve sonrasındaki ithalat rakamları ihracat rakamlarını geçememiştir (serka.gov.tr).

Kars'ın ihracat değerleri, sektörler ayrılacak şekilde incelendiğinde; en büyük ihracatpayı gıda sektörüne aittir. Kars'ta 2011 ve 2012 yıllarında gerçekleşen ihracat rakamları sektörel düzeyde Tablo 4.4'de verilmiştir.

Tablo 4.4: Kars İlinin Sektörel Düzeyde İhracat Rakamları,(2010-2012), (Bin\$)

Kars	2010-2011	2011-2012
Çelik	0	27
Demir ve Demir Dışı Metaller	0	23
Hububat, bakliyat, yağlı tohumlar ve mamulleri	280	571
İklimlendirme sanayi	45	26
Meyve- Sebze Mamulleri	0	225
Toplam	325	873

Kaynak: TİM, İller Bazında Sektör Rakamları, İhracat

Tablo 4.4'te görülüşü gibi, hububat, bakliyat, yağlı tohumlar ve mamulleri ilk sırada yer almakta onu meyve-sebze mamulleri izlemektedir. Bu iki sektör toplam ihracatın % 91'ini oluşturmaktadır. İlin son 5 yıllık verilerine göre, dış ticaret hacmi üç kat artmıştır. İhracat yapılan ülkelerin başında Çin, Azerbaycan, İran, Suriye gelirken, en fazla ithalat yapılan ülkeler ise Almanya, Avusturya, Rusya, Macaristan, Polonya ve Uruguay'dır. 2011 yılı TÜİK dış ticaret istatistiklerine göre Kars, bulunduğu bölgenin ihracat rakamlarının oldukça gerisinde kalmıştır. Kars bu alanda son 10 yıl içerisinde sadece 0,3 milyon dolarlık bir değişim göstermiştir. İlin ihracat rakamlarına bakıldığında iklimlendirme sanayi dışındaki sektörler bir önceki yıla göre artış göstermiştir. İklimlendirme sanayinde bir önceki yıla oranla %42'lik düşüş yaşanmış, hububat-bakliyat-yağlı tohumlar ve mamulleri sektörü de bir önceki yıla kıyasla 2 kat daha fazla artış göstermiştir. İldeki ithalat da ihracat ve diğer ekonomik gelişmeler nedeniyle yıllar itibariyle inişli çıkışlı bir yol çizmiştir. Küresel kriz yaşanan yıllarda ithalat artmış hatta 2007 ve sonraki yıllarda ihracat rakamlarının üzerine çıkmıştır (serka.gov.tr).

Kars ili 2012 yılında %65'lik oranla Azerbaycan'a, %25,7'lik oranla Fransa'ya, 5,7'lik oranla Gürcistan'a ve %2,9'luk oranla Bulgaristan'a ihracatta bulunmuştur. 2011 yılında yine ilk sırada % 86'lık bir payla Azerbaycan'a ihracat yapılmıştır. O yıl ikinci sırada %10'luk bir oranla Suriye'ye ihracat yapılmış ancak Suriye'de yaşanan iç savaş nedeniyle bu ihracat faaliyeti daha fazla yürümemiştir (serka.gov.tr).

Bölgeler arası eşitsizliğin giderilmesinde, Kars ve çevre illerin sahip olduğu stratejik konum, bölgede gerçekleştirilmesi planlanan büyük ölçekli yatırımlar ve sınır kapıları Kars ve bölge illeri için avantaj olarak görülmektedir. Bu anlamda bölgesel ve

ulusal hedeflere ulaşmak için komşu ülkelerle yapılacak olan her türlü ticari faaliyet büyük bir öneme sahiptir. Bölge de gerçekleştirilecek olan büyük ölçekli bölgesel ve ulusal etki sağlayacak projelerden biri de Kars lojistik merkezidir (serka.gov.tr).

Kars'ta kurulacak olan lojistik merkez, daha çok ihracat yapan kurumsal kapasite ve büyüklüğe sahip işletmelere yarayacaktır. İhracat istatistiklerine göre mevcut işletmelerin lojistik merkezin sağlayacağı ihracat fırsatlarından faydalanamayacağı söz konusudur. Kars, ülke genelindeki ihracat değerlerinin gerisinde kalarak 10 yıl önceki ihracat rakamlarını bile aratmaya başlamıştır. Ülke genelindeki mal ihracatı 2004'ten 2014'te 63 milyar \$'dan 158 milyar \$'a çıkarken, Kars'ın ihracatı bu süre içinde yaklaşık 3 milyon \$'dan 1,5 milyon \$'a düşmüştür. Akademik çalışmalar ihracat yapan işletmelerin verimliliğinin, üretkenliğinin, büyüme hızının arttığını, çalışanlarına daha iyi imkanlar sunmaya başladıklarını göstermektedir. Kars'taki özellikle süt ve süt ürünleri sektöründeki işletmeler; ihracat gerçekleştirebilecek düzeyde kurumsal kapasiteye ulaşmalı ve üretim düzeylerini artırmaları gereklidir. İhracatçı firma sayısı ve ihracat hacmi arttığında istihdam artacak, ilin ekonomisi canlanacak ve bölgesel kalkınma gerçekleşecektir. Bunlar bölgenin yolcu trafiğinin canlanmasını dolaylı olarak turizme odaklı hizmet sektörünün de gelişmesini sağlayacaktır (S.Demirci, görüşme. 16 Haziran 2015).

4.4.3.5. Kars Organize Sanayi Bölgesi

Kars Organize Sanayi Bölgesi, Erzurum-Kars karayolunun 10. km'sinde Kafkas Üniversitesi Paşaçayırı Kampüsü yakınında bulunmaktadır. Altyapı çalışmaları 2002 yılında tamamlanmış ve hizmete açılmış olan OSB aslında 1976 yılında kurulmuştur. OSB içindeki 328 dönümlük alan, 1986 yılında Küçük Sanayi Sitesi kurmak amaçlı ayrılmıştır. Şu an KSS ve OSB iç içe konumlanmış şekildedir. OSB'nin kuruluş zamanında işletmelere büyük olarak nitelendirilebilecek 15-20 dönümlük parseller verilmiş, 2011 yılında OSB'de daha fazla işletmenin yer alması için hala şahıslara tahsis edilmemiş olan büyük parseller daha küçük olacak şekilde 5-6 dönümlük parsellere bölünmüştür (serka.gov.tr).

Tablo 4.5: Kars OSB Genel Bilgileri (serka.gov.tr)

Alan Büyüklüğü (hektar)	206
Parsel Adedi	88
Tahsisli Parsel Adedi	83
Doluluk Oranı (%)	93,2
En Yakın Şehir Merkezine Mesafe	Kars: 10 km
En Yakın Havaalanına Mesafe	Kars: 10 km
En Yakın İstasyona Mesafe	Kars: 10 km
En Yakın Limanlara Mesafe	Hopa: 290 km, Trabzon: 500km
En Yakın Sınır Kapılarına Mesafe	Türkgözü:160 km, Gürbülak:220 km, Dilucu:220 km

Faaliyette bulunan 53 firmanın 21'i süt ve süt ürünleri imalatı, 5'i orman ürünleri, 5'i tarım makineleri ve malzemeleri, 4'ü taş kesme, 3'ü hazır beton ve kum eleme, 2'si mobilya dekorasyon, birer firma ekmek, okul malzemeleri, et ürünleri, karo imalatı, ısı yalıtım, kağıt havlu-peçete, temizlik ürünleri, karma yem, gıda imalatı, kilit parke taşı ve metal rekor üzerine imalat yapmaktadır. Ayrıca çevre hizmetleri ile araç muayene istasyonu olarak çalışan birer adet firma yer almaktadır.

İnşaat aşamasında bulunan 1'i ambalaj sanayi, 1'i boya, 1'i süt ve süt ürünleri, 1'i kereste ve plastik pencere-kapı, 1'i demir imalatı üzerine üretim yapacak olan, bir tanesi de elektrik malzemeleri satışı yapacak 6 iş yeri vardır.

Proje aşamasında olan 3 firma süt ve süt ürünleri, birer firma orman ürünleri, beton boru imalatı, beton yapı malzemeleri, soba-plastik imalatı üzerine üretim yapacağı bilinmektedir. Ayrıca İl Özel İdaresi Genel Sekreterliği için ayrılan ve proje aşamasında olan bir süt entegre tesisi vardır (SERKA, 2012:39).

4.4.3.6.Küçük Sanayi Sitesi

1986 yılında inşasına başlanmış 1998 yılında tamamlanmış olan Kars Merkez Küçük Sanayi Sitesi(KSS)'nde 408 adet işyeri vardır. 2012 yılından bu yana dolu olan iş yeri sayısı 300, boş iş yeri ise 108 adet olup doluluk oranı %78'dir.İşyerlerinde ortalama 1-2 kişi istihdam edilmektedir.

Merkez KSS'den başka Kars'ta 1 KSS yapım aşamasında, 1 KSS ise henüz proje aşamasındadır. KSS'lerde yer alan işletmelerin büyük bir çoğunluğu oto tamircisi,

oto yedek parça tamircisi, metal ürün ve mobilya imalatçılarıdır. Ayrıca ilçelerde de küçük sanayi siteleri mevcuttur (SERKA, 2012:41).

4.4.4. Kars Lojistik Köyü

Türkiye, Cumhuriyetin kuruluşunun 100. yılı olan 2023 yılında 500 milyar dolar ihracat, 625 milyar dolar ithalat yaparak ve dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girmeyi hedeflemektedir. Bu nedenle gerekli altyapı ve diğer faaliyetleri hızla yürütmeye çalışmakta, Doğu-Batı yönlü konumuna ilaveten Kuzey-Güney arasındaki konumunun da önemini ortaya çıkarmaya çalışmakta ve artan küresel ticaret hacminden ihracat, ithalat ve lojistik alanında pay almaya çabalamaktadır (SERKA, 2011a:9).

Ülkelerin ekonomik gelişmişliğine büyük etkisi olan lojistik faaliyetler küreselleşmenin artmasıyla, son zamanlarda daha verimli ve daha organize bir şekilde gerçekleştirilmeye, son zamanlarda yaygınlaşan lojistik merkezlerde yönetilmeye başlamıştır.

Ağır yük taşımacılığı maliyetlerini düşürmek, yurtiçi yük taşımada karayolu bağımlılığını azaltmak ve Türkiye'nin bölgesinde önemli bir lojistik üs konumuna gelmesi amacıyla devlet ulaştırma politikalarının bir parçası olarak tasarlanmış lojistik köylerden birisi de Kars Lojistik Köyü'dür. Diğerlerinden 7'sinin (İstanbul-Halkalı, İzmit-Köseköy, Uşak, Samsun-Gelemen, Denizli-Kaklık, Balıkesir-Gökköy, Eskişehir-Hasanbey) inşası tamamlanarak operasyonel hale getirilmiş iken, 4'ünün (Bilecik-Bozüyük, Mersin-Yenice, Erzurum-Palandöken, Mardin) inşası devam etmekte ve 8'inin de (İstanbul-Yeşilbayır, Konya-Kayacık, Kayseri-Boğazköprü, K.Maraş-Türkoğlu, Sivas, Şırnak-Habur, Kars, Bitlis-Tatvan) proje ve kamulaştırma işlemleri sürmektedir. Kars'ın da içinde bulunduğu bu 8 ildeki merkezlerin yapımlarına hala başlanmamıştır (www.karshaberler.com).

Lojistik köylerin kurulması kararında iki önemli kıstas göz önünde bulundurulmuştur. Bu kıstaslardan ilki kurulacak lojistik köyün organize sanayi bölgelerine yakın ve bağlantılı olması, ikincisi ise fazla yük taşıma potansiyelinin olmasıdır.

Kars lojistik köy projesi de bu kriterlerle belirlenmiştir. Ancak lojistik köy kurulmasında bu kriterlerin dışında diğer bazı kriterlerin de etkisi olmuştur. Elitaş ve

Elgün (2011), tarafından yapılan bir bilimsel çalışmada diğer etken kriterler aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır(Elitaş ve Elgün, 2011: 634):

- 1-Ulaşım Bağlantısı; kara, deniz, demir ve hava yolu imkânları ve bağlantıları,
- 2-Yer ve Bağlantılı İş Aktiviteleri; ulusal ve uluslararası konum ile iş tüketim merkezleri arası bağlantı ve ilişkiler,
- 3-Arazi Özellikleri; arazinin konumu ve lojistik faaliyet ve gelişmelere uygunluğu,
- 4-Yerin Uygunluğu; yerin altyapı, teknik imkânlar ve çevre, sosyal yapı ve güvenlik bakımından uygunluğu.

Kars'ta lojistik köy potansiyeli bağlamında bu başlıklar incelenmiştir.

4.4.4.1. Ulaşım Bağlantıları

Asya-Avrupa-Afrika kıtaları arasında Türkiye bir bağlantı noktası, Kars'ta bu anlamda Asya'da gelişen ülkelerin Avrupa'ya ürünlerini ve Hazar Havzası enerji kaynaklarının batıya ulaştırılmasında Türkiye'nin sınır noktasında koridor olma özelliği taşımaktadır.

Kars'ın mevcut ulaşım ağları, yeni projelerle güçlendirilmektedir. Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan tarafından ortak yürütülen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Projesi'nin tamamlanması ile Çin'den Londra'ya uzanan Demir İpekyolu kurulmuş olacaktır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, doğuda Bakü'den Hazar vasıtasıyla Türkmenistan'a ve nihayetinde Çin'e ulaşacaktır. Hat, Kars'ın batısında Ankara, İstanbul (Marmaray), Kıta Avrupası ve Manş Tüneli vasıtasıyla İngiltere'ye ulaşmaktadır. Orta Asya Cumhuriyetlerinin, birbirleri ile demiryolu bağlantılarının bulunduğu da göz önüne alınırsa, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Projesi'nin Türkiye açısından taşıdığı önem daha da artmaktadır (A. Turan, görüşme. 16 Haziran 2015).

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın 2015 yılında faaliyete geçmesi planlanmakta, yapımı devam eden Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı ilerleyen yıllarda Kars'a ulaşacak ve Kars hızlı tren ile Ankara ve İstanbul'a bağlanmış olacaktır. Etüt çalışmaları süren Kars-Iğdır-Nahcivan Demiryolu projesi, Nahcivan'dan sonra İran'ın Tebriz ve Tahran ile Pakistan'ın İslamabad şehrine ulaşacak böylece Kars, Hazar Denizi'nin güneyindeki ülkelere de demiryolu ile bağlanmış olacaktır. Ayrıca proje

sayesinde Azerbaycan ile Nahcivan arasındaki demiryolu bağlantısı, Kars üzerinden sağlanmış olacaktır (serka.gov.tr).

Trans Anadolu Demiryolu koridoru projesi ile Edirne'den başlayıp İstanbul, Ankara, Sivas, Erzinan'ı bağlayıp buradan ikiye ayrılan hattın bir kolu Erzurum ve Kars'a birleşecek, diğer koluyla da Erzinan-Trabzon-Batum üzeri Rusya Federasyonu'nun Ufa şehrine ve buradan da Trans-Sibirya hattı ile Vladivostok'a bağlanacaktır. Proje tamamlandığında Kars, Rusya Federasyonu ve Sibirya'ya bağlanmış olacaktır. Uluslararası Kars Havaalanı yeni terminal binası ve tamamlayıcı tesislerin tamamlanması ile yıllık yolcu taşıma kapasitesi 2 milyona çıkmıştır. OSB ve lojistik köy yakınından geçen Erzurum-Kars çevreyolu üzerinde 10 m yükseklikte yapılacak olan köprülü demiryolu ve 7 km asfalt yol lojistik merkezin ulaşım altyapısını daha da sağlamlaştıracaktır (serka.gov.tr).

4.4.4.2. Yer ve Bağlantılı İş Aktiviteleri

2011 yılında Mezra köyü bölgesine kurulması planlanan Kars lojistik köyü daha sonra arazinin uygunluğu, genişleyebilme potansiyeli, güvenlik durumu, altyapısının daha hızlı tamamlanabilmesi, çevresel faktörler ve yerel yerleşimlere yakınlığı gibi kriterler tekrar göz önüne alınarak dikkatli bir çalışmayla alınan karar sonucu OSB'nin yanına kurulması uygun görülmüştür. Saha çalışması devam eden merkezin inşasına daha başlanmamıştır. 31 hektar alan üzerine kurulacak olan merkezin kullanım alanları şu şekilde olacaktır:

Kapalı Alan	: 665.000 m ²
Depo-Antrepo Alanı	: 20.000 m ²
Tır Parkı	: 5.000 m ²
Gümrüklü Saha Alanı	: 20.000 m ²
Konteyner Stok Alanı	: 30.000 m ²
Konteyner ve Müşteri Stok Alanı	: 45.000 m ²
Yükleme Boşaltma Rampası Alanı	: 12.500 m ²
Yükleme Boşaltma Alanı	: 90.000 m ²
Tehlikeli Madde Boşaltma Alanı	: 7.500 m ²
Boşaltma Çukuru Alanı	: 21.000 m ²

İdari ve Sosyal Tesis Alanı	: 15.000 m ²
Yapılması planlanan tesisler;	
Lojistik Merkez Müdürlük Binası	: 600 m ²
Lojman Binası	: 800 m ²
Trafik Tesisler Binası	: 600 m ²
Su Deposu	: 1.600 m ²
Bakım Onarım Müdürlüğü	: 600 m ²
Malzeme Ambarları	: 800 m ²
Teknik Binalar	: 400 m ²
Yol Makineleri Garajı	: 1.300 m ²
Lokomotif ve Vagon Bakım - Onarım Atölyesi	: 7.000 m ²
Aritma Tesisi - Trafo-ikmal Tesisleri	

Kars Lojistik Merkezi'nde, ilerleyen zamanlarda uluslararası transit taşımacılık ve depolama işlemleri yapılacaktır. Transit işlemlerde öncelikle İran ve Avrupa Birliği ülkeleri ile İran ve Gürcistan arasındaki taşımacılıktan kazanç sağlanacaktır. Zamanla, Çin'in Avrupa Birliği'yle olan ticareti, Rusya ve Kazakistan'ın buğday ve hububat ticareti başta olmak üzere, birçok ticari malzeme için Kars Lojistik Merkezi kullanılacaktır. Ayrıca Ardahan, Ağrı, Iğdır, Erzurum vd. çevre iller de lojistik merkezin faydalarından yararlanacak ve gelişime etki edecektir (www.kafkas.edu.tr).

Kars Lojistik Merkezi Doğu ile Batı yönlü stratejik konumu sayesinde, kısa sürede paketleme, montaj, etiketleme ve üretim yapan işletmeleri de bünyesine alacaktır.

4.4.4.3. Arazi Özellikleri

Türkiye'nin kuzeydoğusunda yer alan Kars yüksek düzlüklerden oluşmuş coğrafi yapıya sahiptir. Nitekim lojistik merkezin kurulacağı yerin arazi yapısının düz olması da bir avantajdır. Ticaret hacminin artışıyla birlikte her gün fazladan kapasiteye ihtiyaç duyulabileceği böylesi büyük yatırımın arazi seçimi yapılırken uzun vadeli düşünülerek genişleme imkânlarına cevap verebilecek bir alan seçilmiştir. Elektrik, su, yol, doğalgaz, telekomünikasyon gibi altyapı ihtiyaçların hepsini karşılayabilecek durumdadır. Eksiklikler proje kapsamında tamamlanacaktır. OSB, demiryolu, karayolu ve havaalanına yakınlığı gibi arazinin sağlamış olduğu fiziksel şartlar sayesinde kurulmasına karar verilmiştir

4.4.4.4. Yerin Uygunluğu

Kent merkezinin dışında, lojistik sektör kaynaklı çevresel problemleri azaltacak, gürültü, görüntü ve hava kirliliğinden uzak bir yerde kurulacak olması Kars lojistik merkezinin uygun bir yerde kurulacağını göstermektedir.

Lojistik merkezle ağır tonajlı kamyonların şehir merkezine girmemesi ve kent içi taşımacılığının daha küçük tonajlı araçlarla yapılması kent içindeki yolların zarara uğramamasına bu da kentsel trafik de olumlu etkiye neden olacaktır.

4.4.5. Lojistik Köyün Değerlendirilmesi

Lojistik köyler teknik, hukuki ve coğrafi konum açılarından değerlendirmeye tabi tutulduklarından dolayı bazı özellikler taşımaları gereklidir. Çünkü lojistik köyün sahip olduğu özellikler onun niteliğini belirler.



Şekil 4.1: Kars Lojistik Köyü'nün Kurulması Planlanan Alan

9. Ulusal Kalkınma Planında söylendiği gibi lojistik köylerin değerini ulaşılabilirliği arttıracaktır. Bu nedenle, lojistik köye demiryolu, denizyolu, havayolu veya karayolu ile ulaşım sağlanıyor olmalı ve farklı taşıma modları entegre edilmelidir. Ulaşılabilirlikten sonra lojistik köyün değerini artıran unsur taşıma ve dağıtım merkezi olma potansiyelidir.

TCDD tarafından 50 milyon TL'lik yatırımla Kars'ta kurulacak olan Lojistik Köy, bu bölgenin en önemli ve yapım hazırlıkları süren tek unsurdur. Kars-Tiflis-Bakü, Kars-Erzurum-Mersin/İstanbul ve Kars-Iğdır-Nahçıvan-İran gibi 3 önemli demiryolu hattının kesiştiği noktada yer alması buranın, yük trafiğinde önemli bir lojistik faaliyet yürütmesi, blok tren uygulamalarıyla Kars'ta toplanacak malların buradan dağıtılması, Kafkaslardan gelen malların ise bazı standardizasyon ve AB'ye uygunluk denetimlerinin Kars'ta yapılması planlanmaktadır. Iğdır'daki çekici varlığı hesaba katıldığında, özellikle Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu ile birlikte karayolu taşımacılığının demiryolu ile entegrasyonu sağlanacak ve koridorun cazibesi artırılmış olacaktır (serka.gov.tr).

Kars'taki lojistik köyün özellikleri ve içeriği Yıldırım'a (2011) göre şöyledir (Yıldırım, 2011);

- Uygun coğrafi konumu,
- Kara, hava ve demiryolu ile bağlantılarının olması,
- Kombine taşımacılık altyapısının oluşturulması,
- Komşu ülkelere yakın olması (İran, Azerbaycan, Nahçıvan, Gürcistan, Ermenistan, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri),
- Üretim ve tüketim merkezlerine yakın olması (dış pazarlarla birlikte düşünülürse),
- İş süreçlerinde standartlaşma,
- Yasal çerçevede basitlik,
- Gelişmiş bilgi ve iletişim altyapısı,
- Lojistik parkın saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, antrepolar, kapalı ve soğutmalı depolar, paketleme-ambalajlama ve elleçleme-yük indirme ve bindirme),
- TIR gümrük müdürlüğü,
- Transit taşımacılık için elverişlilik,
- Merkez laboratuvar müdürlüğü,
- Muhafaza müdürlüğü,
- İl müdürlüklerinin temsilciliği (Gıda Tarım ve Hayvancılık, Bilim Sanayi ve Teknoloji),
- Ticaret ve Sanayi Odası,

- Banka ve finans kurumları, sigorta şirketleri, PTT, motel, restoran, kafe, alışveriş merkezi, parklar, akaryakıt ve LPG istasyonları, arıtma ve ısıtma tesisleri, konferans salonu, sağlık ocağı, terzi, kırtasiye, spor sahaları, internet kafeler, kameralı TIR parkları, bakım-onarım ve yetkili satış servisleri,
- İhracatçı birlikleri,
- Saymanlık müdürlüğü,
- Türk Standartları Enstitüsü ve
- Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşlarıdır.

Çalışmanın yöntem kısmında belirtilen çalışma grubu katılımcılarına(lojistikle ilgilenen akademisyen, lojistikle ilgili kamu görevlisi, lojistik hizmet alan ve lojistik hizmet veren gönüllübu konuda bilgisi ve deneyimi olan uzmanlardan oluşturulmuş) yöneltilen sorularabenzar cevaplar verdikleri görülmüş ve nihayetinde şu sonuçlara ulaşılmıştır:

1. Lojistik açıdan Kars ilinin potansiyeli, avantajları-dezavantajları nelerdir? Kars'ta lojistik köy kurulması doğru bir karar mıdır?
 - Kars'ta kurulacak olan lojistik merkezin faaliyete geçmesiyle; yük taşımacılığına dair tüm hizmetler en iyi şekilde gerçekleştirilecek, taşıma kalitesi artırılarak müşteri memnuniyetini sağlanacak, müşterilerin teknik, idari ve sosyal ihtiyaçları karşılanabilecek, bölgedeki ticari faaliyetler canlanacak ve ekonominin gelişmesine katkıda bulunacaktır. Bölge trafiği de düzene girecektir.
 - Kars'ın lojistik üs olma potansiyeli yüksektir. Çünkü Kafkasya ve Orta Asya'ya yakın olması buralardan Avrupa'ya giden araçlar için transit bir bölge olması ticaret taşımacılığında faydalanmayı ve söz sahibi olmayı sağlar.
 - Kars' a lojistik merkez kurulmasıyla ülkenin en az kalkınmış bölgesinde yeni istihdam olanakları oluşacağı gibi önemli bir avantajı vardır.
 - Ancak, sermaye birikimi yapacak büyük firmaların olmaması, uzun yıllardır devlet desteği ve teşviklerine rağmen yeterli yatırımların yapılmaması, sanayisini çeşitlendirememesi, güçlü olduğu sektörlerde bile ihracat potansiyelini değerlendiremeyip büyük pazarlara sahip ülkelere yakın olma avantajını kullanamaması, birçok fırsata rağmen yeterli istihdam oluşturamaması, hala

altyapı-üstyapı sorunlarıyla uğraşması, sürekli göç verip küçülmesi gibi dezavantajların olduğu tespit edilmiştir.

Kars'a lojistik köy kurulması uzmanlarca doğru karar olarak görülmekte ayrıca sarf edilecek uzun bir sürecin olduğu konusunda da hemfikirlendir.

2. Kurulacak olan lojistik köy için Kars yeterli ulaşım altyapısına sahip midir?

- Mevcut ulaşım altyapısı değerlendirildiğinde Kars henüz yeterli altyapıya sahip değildir. Ancak halen yapım aşaması devam eden Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ve Çıldır-Aktaş genişletilmiş yol çalışması ulaşım sorununu çözecektir.
- İnşaatı devam eden Kars-Ankara hızlı tren hattı, etüt çalışmaları süren Kars-Iğdır-Nahcivan-İran demir yolu projelerinin tamamlanmasıyla ulaşım altyapısı güçlenecektir.
- Erzurum karayolu üzerinden yaklaşık 10 m yükseklikte köprüyle OSB ve Lojistik köy arasından demir yolu hattı geçecek. Mevcut hattan lojistik köye 6 km yol yapılacaktır.
- Uluslararası havaalanına sahip olması bu kapsamda önem arz etmektedir.

3. Kurulacak olan lojistik köy uygun bir konuma, arazi yapısına ve alt yapı sistemlerine (elektrik, su, doğalgaz, telekomünikasyon... gibi) sahip midir?

- Lojistik merkez konum olarak uygun bir alana kurulacaktır.
- Ancak altyapı sistemleri konusunda bazı sorunlar yaşanabilir. Bunun için önemli büyük çaplı yatırımlar yapılacaktır.

4. Lojistik köylerin sahiplik, finansman ve yönetim modeli nasıl olmalıdır?

Kars Lojistik Köy'nün sahiplik, finansman ve yönetim modeli nasıl olmalı şeklinde yöneltilen sorulara uzmanlar; sahiplik kamu-özel, finansman ve yönetiminin kamu sektörü tarafından yerine getirilmesi gerektiği şeklinde görüşlerini bildirmişlerdir.

Elde edilen bu görüşler ışığında uzmanlar tarafından en uygun görülen sahiplik şekli kamu-özel sektör ortaklığı modelidir. Bu modelde kamu kuruluşları süreçte yatırım açısından daha etkin olacak ve altyapı hizmetlerinin büyük bölümünü yerine getirecektir. Özel sektör ise yapılan yatırımlardan en iyi şekilde kazanç sağlamaya çalışacaktır.

Uzmanların en uygun gördükleri finansman modeli kamu sektörü tarafından sağlanan finansman modelidir. Önerilen bu modelde Kars'ın lojistik açıdan kalkınmasının özel sektör yatırımcılarından çok devlet destekleriyle olabileceği

düşüncesi yer almaktadır. Özel sektörle yaşanacak anlaşmazlıklar, proje yetki ve sorumluluklarının kamu tarafından yüklenilmesi, yatırım riskinin en düşük düzeyde olması şeklindeki görüşlerin lojistik köyün finansmanının kamu sektörü tarafından yerine getirilmesi modeline itmektedir. Aynı zamanda lojistik köyün yönetimi konusunda da ağırlıklı olarak kamu sektörünün etkin olduğu bir model istenilmektedir. Çünkü bu model ile bölge de kamunun sağlayacağı güvene ihtiyaç duyulmaktadır.

5. Yer seçim kriterlerinin ağırlıkları nasıl olmalıdır?

- Arazi: Öncelikle ağırlıklı olarak fiziksel şartlar(arazinin topografyası, jeolojik yapısı ve doğal afetlere açık olup olmaması), altyapı(Enerji, su, yol, vb.), arazi büyüklüğü(şehre optimal mesafede yeterli büyüklükte araziler) ve genişleme imkanı şeklinde önem sıralaması yapılmıştır.
- Maliyetler: Öncelikle ağırlıklı olarak tesis, kullanıcılara maliyeti ve arazi maliyetleri şeklinde önem sıralaması yapılmıştır.
- Yakınlık (mesafe): Öncelikle ağırlıklı olarak demiryoluna, otoyola, üretim merkezlerine, havaalanına, tüketim merkezlerine ve limana yakınlığı şeklinde önem sıralaması yapılmıştır.
- Sosyo-ekonomik Faktörler: Öncelikle ağırlıklı olarak ekonomik yaşama etkisi, çevresel etkiler(gürültü, görüntü ve hava kirliliği) ve trafiğe etkisi şeklinde önem sıralaması yapılmıştır.

6. Kurulacak olan lojistik köyün şehre, bölgeye, ülkeye yapacağı katkılar nasıl olacaktır?

- Kars'a ekonomik açıdan canlılık getirecek, istihdam yaratacak, göçü engelleyecek, Türkiye'nin Kafkasya ve Orta Asya bölgesi ile olan ticaretini artıracaktır.
- Yeni sektörlerin kurulmasına zemin hazırlayacaktır.

7. Bir sınır şehri olan Kars'ın Kafkasya ve Orta Asya ile bağlantı noktası durumunda olması lojistik köyün burada kurulmasına ne derece etkisi vardır?

- Lojistik köyün burada kurulmasında en önemli etkenlerden biri budur.
- Bu bölgede pek çok ülke, 160 milyon nüfus, 800 milyar dolarlık pazara yakınlık ve bu pazarın büyümesi en önemli etkenlerdendir.

8. Kars lojistik köyü hangi şehir/lere ve ülke/lere gönderi yapılıp almalı (hinterland)?

- Ardahan, Iğdır, Ağrı, Erzurum gibi çevre iller ile bağlantı kurulabilir.
- Gürcistan, Gürcistan üzerinden Rusya, Kafkasya Bölgesi, İran, Azerbaycan, Azerbaycan üzerinden Orta Asya,Uzak Doğu'ya kadar ulaşılabilir.

Netice olarak bu bölümde anlatmaya çalışılan husus Kars Lojistik Köyü'nün kurulabilirliğini ortaya koymaktır. Bu kapsamda Kars Lojistik Köyü Kars merkezine yakın ama yoğun yerleşimin olmadığı ve genişletilebilecek bir alanda kurulacaktır. Burası önemli ulaşım ağlarının birleştiği kara, demir ve hava yolları altyapısının bir arada olduğu en elverişli noktadır. Ayrıca lojistik köy OSB'nin yanında ve küçük sanayi sitesine yakın bölgede kurularak hem tüketim hem de üretim merkezlerine yakın olma özelliği taşıyacaktır. Kars Lojistik Köyü'nün fiziki alt (su, elektrik, doğalgaz, kanalizasyon, telekomünikasyon gibi) ve üst yapıları (tesisler, binalar ve sosyal hizmet alanları gibi) uzun vadeli olarak köyün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde ve yine modern, estetik bir tasarımla dünya standartlarında yapılacaktır.

Kars, lojistik köy kurulması için gerekli pek çok özelliğe sahip bir ildir. Bu açıdan Kars'a lojistik köy kurulması kısa zamanda bölgesel ve ulusal ekonomiye katkıda bulunacak, coğrafi konumu gereği uluslararası lojistik alanında merkez olacaktır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Şehirlerdeki lojistik hareketlerin en kısa sürede ve en az maliyetle yerine getirilmesi ve lojistik fonksiyonların merkezi nitelikteki belirli, planlı ve düzenli özel bölgelerde toplanarak şehre yapacağı olumsuz etkilerinin en az düzeye indirilmesi bakımından lojistik köyler büyük önem taşımaktadır. Lojistik köylerin en önemli işlevleri tek merkezden dağıtım yapması, akıllı depolama sistemlerinin bulunması ve gümrüğe ilişkin işlemlerin kolaylıkla yapılmasıdır. Lojistik köyler ekonomik büyümeye, sosyal ve kültürel gelişmeye öncelikle bölgesinde başlamakta nitekim ülkeye doğrudan olumlu etki yapmaktadır. Avrupa’da sayıları 60’ın üzerinde olan ve sürekli bunlara yenilerinin eklendiği lojistik köyler TCDD tarafından Türkiye’de de uygulanmaya başlanmıştır. Başlangıçta 11 tane kurulması planlanan daha sonra 20’nin üzerine çıkan lojistik köy projeleri teker teker hayata geçirilmeye çalışılmaktadır.

“Türkiye’nin Konumu Açısından Lojistik Köylerin Önemi: Kars Lojistik Köyü Örneği” başlıklı bu çalışma ile ülkemizde kurulması planlanan lojistik köylerden biri olan Kars Lojistik Köyü’nün şehre, bölgeye ve ülkemize yapacağı ekonomik katkılar ve daha sonra elde edilecek olan gelişme ve kalkınma ortaya konulmaya çalışılmıştır. Kars Lojistik Köyü’nün kurulabilirliğine ilişkin sunduğumuz veriler ile kurulacak lojistik köyün yeri, büyüklüğü, gerçekleştirilecek faaliyetleri, nasıl olacağı-olması gerektiği, yapısı ile işlevi hakkında bilgi vermektedir. Kars’a kurulacak olan lojistik köyün bölgesel ve ulusal avantaj-dezavantajları, bir sınır şehrinde yer alması, Kafkasya ve Orta Asya ile bağlantı noktasında bulunması nedeniyle gerçekleştirilecek lojistik faaliyetlerin, transit geçişlerin, uğrak nokta olma gibi lojistik sektörüne sağlayacağı yararlar sergilenmektedir. Kars’ın stratejik bir konumda olması lojistik potansiyeli için yeterli olmayıp ihracatçı firmaların, devlet desteğinin artması, çeşitli sanayi kuruluşlarının kurulması gereklidir. Lojistik köylerin değerinin ulaşılabilirliği artıracığından çalışmada bahsi geçen karayolu ve demiryolu projeleri en hızlı ve iyi bir şekilde tamamlanmalıdır.

Sonuç olarak; sürdürülebilir rekabet ve kalkınma açısından lojistik köylerin ülkelerin gelişmesine katkı sağladığı, toplumsal refah düzeyini ve yaşam standartlarını artırdığı, gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelerin seviyesine ulaşabilmesinde etkili bir rol üstlendiği ileri sürülebilir.

KAYNAKÇA

- Aydın, G. Ve Öğüt, K.S., (2008a). Lojistik Köy Nedir. *2.Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, TCDD, İstanbul, , c.II, s1441.
- Aydın, G. Ve Öğüt, K.S., (2008b). Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyler. *2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, TCDD, İstanbul, c.II, s1478.
- Akandere, G., (2013). *Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Yönelik Bir Model Önerisi*. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Arıkan, F., (2012). *Lojistik Köyler ve Bir Uygulama*. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ateş, İ. ve Işık, E. (2010). Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1):100.
- Babacan, M. (2003). *Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu*. Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksekokulu Pazarlama Programı. s. 8-15. <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf>
- Babacan, M. http://www.onlinedergi.com/MakaleDosyaları/51/PDF2003_1_2.pdf (30.12.2014).
- Baines, T. ve Kay, G. (2002). *Manufacturingsourcingspracticesandrelationship. The International Management of Logistics Management*. Vol.13, No.2, pp.101-113.
- Bamyacı, M., (2008). *Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli*. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Can, A.M., (2012). *Çok KriterliKarar Verme Teknikleri İle Samsun Lojistik Köyü Yerinin Belirlenmesi*.Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kayseri.
- Ceran, M.B. (2010).*Küresel Rekabet Ortamında Rekabetçi Üstünlük Sağlamada Lojistik Köyler: Konya Lojistik Köyü Önerisi*. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Çakırlar, H., (2009).*İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme*. Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Lojistik Yönetimi FreightForwarder El Kitabı-1*. UTİKAD Yayını, İstanbul.
- Çevik, S. ve Kaya, S. (2010). Türkiye’nin Lojistik Potansiyeli Ve İzmir’in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (Swot) Analizi. İztoAr&Ge Bülten 2010 Kasım – Sektörel, İzmir.

- Demir, K. (2006). *Karayolu Uluslararası Yük Taşımacılığının Durumu, Yeni Mevzuatın Ve Uluslararası Gelişmelerin Taşımacılık Sektörüne Etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Elgün, M.N. (2011). *Ulusal Ve Uluslararası Taşıma Ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları Ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi*. Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi, C.XIII, S.II.
- Erdil, M., (2010). *Ekonomik Kalkınma Stratejisi Olarak Lojistik Köyler*. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Erdumlu, M., (2006). *Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erkan, B. (2014). *Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü*. ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi, c.Isayı.I, İstanbul.
- Eymen, U. E. (2007). *Tedarik Zinciri Yönetimi*.
<http://kisi.deu.edu.tr/ozkan.tutuncu/TedarikZinciriYonetimi.pdf> (11.04.2015).
- Felke, T., (2009). *Prognostics and Logistics. 2009 PHM Conference*, San Diego, CA, p.3.
- Gürdal, S. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*, İTO Yayınları, No.2006-14, İstanbul.
- Gourdin, K. N., (2002). *Global Logistics Management*, Blackwell Publishin, Oxford.
- Işık, E. (2009). *Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Aydın.
- İTO. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*. İTO Yayın No: 2006-14, İstanbul.
- İZTO. (2008). *İzmir Lojistik Merkezi Projesi Raporu*.
- Johnson, J. C., Wood, D. F., Wardlow, D. L. ve Murphy, P.R.Jr. (1998). *Contemporary Logistics*. Seventh Edition, Prentice Hall, New Jersey.
- Karadoğan, D. *Lojistiğin Ekonomideki Rolü ve Lojistik Ekonomisi*.
<http://www.lojistikci.com/?p=3824>, (20.03.2015).
- Karadoğan, D.<http://www.lojistikci.com/?p=7050> (17.02.2015)
- Karagöz, İ.B., (2007). *E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.

- Kapros, S.,Panou K., andTsamboulas, D.A. (2006). MulticriteriaApproachtothevaluation of IntermodalFreightVillages” TransportationResearchRecord: Journal of theTransportationResearch Board. Vol: 1906. p.56-63.
- Karadeniz, V. ve Akpınar, E. (2011). Türkiye’de Lojistik Köyler. Marmara Coğrafya Dergisi, sayı:23, s.49-71.
- Koban, E. ve Keser, H.Y. (2007). *Dış Ticarete Lojistik*. Ekin Yayınları, Bursa.
- Kocu, B. (1998). *Üretim Yönetimi*. İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, İşletme İktisadi Enstitüsü Araştırma ve Yardım Vakfı, 10.Baskı, İstanbul.
- Kurt, V., Çelik, İ. ve Ercan, N., (2008). TCDD Lojistik Köyü Çalışmaları. 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu/Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı*, s.1483-1493, İstanbul.
- MEB, (2011). *Ulaştırma Hizmetleri Lojistik Yönetimi*. Ankara.
- MEGEP. (2007). Depo ve lojistik, Mesleki Eğitim Ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi).
- MÜSİAD. (2013). Lojistik Sektör Raporu, İstanbul.
- Orhan, O. Z. (2003). *Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Sektörü’nünGelişimi*. İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Özdemir, A. İ. (2004). Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, sayı: 23.
- Skowron-Grabowska, B. (2007). Development of LogisticsCenters in Poland. [http://www.oeconomica.uab.ro/ upload/lucrari/9_20072/2.pdf](http://www.oeconomica.uab.ro/upload/lucrari/9_20072/2.pdf). (08.03.2015).
- Stock, J.R., Lambert, D.M., (2001). *Strategic LogisticsManagement*. Irwin, Homewood, 3th Ed.
- Swamidass, P.M., (2000). Seven Rights Of Logistics. *Encyclopedia of ProductionandManufacturing Management*, Springer US, p.684.
- SERKA. (2012a). Tra2 Bölgesinde Sınır Ticareti Ve Sınır Kapıları: Sosyo-Ekonomik Bir Analiz Sorunlar Ve Çözüm Önerileri.
- SERKA. (2012b). Kars’ın Sosyo-Ekonomik Durumu Ve Uygun Yatırım Alanları.
- SERKA. (2011a). Tra2 Bölgesinde Serhat Lojistik Vadisi İmkani.

- Şen, E. (2006). *Kobilerin Uluslararası Rekabet Güçlerini Artırmada Tedarik Zinciri Yönteminin Önemi*.T.C Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi. Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara.
- TOBB. (2012). Türkiye ulaştırma ve lojistik meclisi sektör raporu 2011, Ankara.
- TOBB. (2007). Ulaştırma Ve Lojistik Sektör Meclisi 2007 Sektör Raporu.
- Tutar, F. ve Yetişen, H. (2009).Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya Ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analiz. KMU İİBF Dergisi, 11(17).
- Türker, T. (2010). *Lojistik Gayrimenkullerinin Yer Seçim Kriterleri İstanbul Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldıztekin, A. <http://www.lojistik.net/guncel/lojistik-tarihcesi-1341827992h.html> (14.12.2014).
- TÜİK. (2013). Seçilmiş Göstergelerle Kars. <http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/iller/KARS.pdf> (12.06.2015).
- TÜİK. (2014). Gayri Safi Katma Değer Bölgesel Sonuçlar 2004-2011. http://www.tuik.gov.tr/jsp/duyuru/upload/yayinrapor/GSKD_Bolgesel_2004-2011.pdf (12.06.2015).
- Yürüyen, U. M. (2003). *Deniz Ticaretinde Ekonomik Satış Yönetimi*.Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.
- <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/18Bolge/YolAgi.aspx> (18.05.2015).
- <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=2> (10.11.2014).
- <http://www.slideshare.net/dogangurd/lojistik-2> (27.02.2015)
- <http://www.slideshare.net/cafersalcan/cafer-salcan-dogus-universitesi-kariyer-gunleri-sunum> (30.12.2014)
- <http://www.slideshare.net/cafersalcan/lojistik-ynetimi> (30.12.2014).
- <http://firattoprak.com/06-lojistik-planlama-optimizasyonlar-nedir.asp>(12.02.2015).
- www.gultekinaltuntas.com/wp-content/uploads/2010/02/Ders-IV.ppt (24.02.20015).
- <http://www.invest.gov.tr/tr-tr/sectors/Pages/TransportationAndLogistics.aspx> (20.03.2015).

- http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/doc-xls/20120726_162224_204_1_64.pdf (20.03.2015)
- www.lojistikhatti.com/demo/haber/2012/09/lojistik-merkezler
- <http://www.gvz-bremen.de/> (29.05.2015).
- <http://www.bassman-crew.com/operaciones.html> (29.05.2015).
- www.ctc-coslada.com(29.05.2015).
- <https://prezi.com/urpk-rdq3qqu/rotterdam-limani> (22.05.2015).
- [http.navy.memorieshop.com](http://navy.memorieshop.com) (22.05.2015).
- www.delta-3.com (22.05.2015).
- <http://warehousinglogisticsinternational.com/news-details/hong-kong-leading-global-logistics-hub-1/> (20.05.2015).
- www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/TasimaYonetimi/HongKong.doc (20.05.2015).
- http://www.alliancetexas.com/Portals/0/PDF/Alliance_Global_Logistics_Hub_Brochure.pdf (20.05.2015).
- www.halifaxgateway.com (01.06.2015).
- <https://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=3055> (22.03.2015).
- <http://www.istikobi.com.tr/kobi-bilgi-merkezi/haberler/17-lojistik-koyun-7-sinde-ilk-etap-insaatlar-bitti-h19542.aspx> (22.03.2015).
- <http://www.rayturk.net/k-maras-turkoglu-lojistik-merkezi-ihalesi-sonuclanacak.html> (22.03.2015).
- <http://tr.railturkey.org/2013/12/05/2023-hedefleri-lojistik-merkezler/>(15.04.2015)
- <http://www.eskisehir.gov.tr/tr/haberler/5446-hasanbey-lojistik-merkezi-nin-acilisi-yapildi-5446.html> (15.04.2015).
- <http://www.samsun.gov.tr/?bolum=lojistik-kenti&icerik=128> (15.04.2015).
- <http://www.dunya.com/guncel/bogazkopru-lojistik-koyunde-acilis-2015e-kaldi-248209h.htm> (16.04.2015).
- <http://www.demiryolu.net/turkiye-devlet-demiryollari-haberleri/yenice-lojistik-koyu-ile-mersin-limani-anadoluya-baglaniyor.html> (16.04.2015).
- www.kars.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=26&mnu=2706 (18.05.2015).
- <http://www.demiryolu.net/turkiye-devlet-demiryollari-haberleri/konya-kayacik-lojistik-merkezi-ihalesi-yapildi.html> (16.04.2015).

-<http://www.rayhaber.com/2014/denizlide-tcddye-ait-kaklik-lojistik-merkezi-hizmete-girdi/> (23.04.1015).

-<http://www.haberler.com/mardin-e-lojistik-merkez-yapilacak-4329955-haberi/> (23.08.2015).

- <http://www.rayhaber.com/2013/tcdd-kars-lojistik-merkezi-organize-ve-kucuk-sanayi-sitesine-yapilacak/> (13.05.2015).

- <http://www.bozuyuktso.tobb.org.tr/2011haberler.html> (13.05.2015).

- <http://setav.org/tr/turkiyede-ihracat-2013-yili-degerlendirmesi/perspektif/14436> (20.05.2015).

- <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10633> (18.05.2015).

- <http://www.zafer.org.tr/component/search/?searchword=lojistik+k%C3%B6y&ordering=&searchphrase=all> (16.04.2015).

- http://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/Erzurum-Haberleri/erzurum-lojistik-koyde-ikinci-etap-start-aliyor_85270 (16.04.2015).

- <http://www.kha.com.tr/>

EKLER

EK-1 Lojistik Sektör Uzmanlarına Uygulanan Kars Lojistik Köyü Kurulabilirliğine İlişkin Görüşme Formu

Türkiye’de kurulan lojistik köylerin bilimsel açıdan araştırılmasına yenisini eklemek amacıyla Kars Lojistik Köy’ünü araştırmaktayım. Kurulması söz konusu olan Kars Lojistik Köyü’nün kurulabilirliğine, avantaj ve dezavantajlarına, katkılarına ilişkin görüşlerinizin önemli olduğu düşüncesi ile bu sorular hazırlanmıştır. Düşüncelerinizi paylaştığınız ve gösterdiğiniz ilgi için teşekkür ederim.

Feyza Kır
Kilis 7 Aralık Üniversitesi
Sosyal Bilimler Yüksek Lisans Öğrencisi

SORULAR

1. Lojistik açıdan Kars ilinin potansiyeli, avantajları-dezavantajları nelerdir? Kars’ta lojistik köy kurulması doğru bir karar mıdır?
2. Kurulacak olan lojistik köy için Kars yeterli ulaşım altyapısına sahip midir?
3. Kurulacak olan lojistik köy uygun bir konuma, arazi yapısına ve alt yapı sistemlerine(elektrik, su, doğalgaz, telekomünikasyon ... gibi) sahip midir?
4. Lojistik köylerin sahiplik, finansman ve yönetim modeli nasıl olmalıdır?

	Sahiplik	Finansman	Yönetim
Kamu			
Kamu-Özel			
Özel sektör			

5. Yer seçim kriterlerinin ağırlıkları nasıl olmalıdır?
(Önem derecesi; “en yüksekte en aza” 1,2,3,4,5... şeklinde sıralayınız).

<u>Arazi</u> <input type="checkbox"/> Arazi büyüklüğü(şehre optimal mesafede yeterli büyüklükte araziler) <input type="checkbox"/> Genişleme imkanı <input type="checkbox"/> Altyapısı(Enerji, su, yol, vb.) <input type="checkbox"/> Fiziksel şartları(arazinin topografyası, jeolojik yapısı ve doğal afetlere açık olup olmaması)	<u>Maliyetler</u> <input type="checkbox"/> Arazi <input type="checkbox"/> Tesis <input type="checkbox"/> Kullanıcılara maliyeti
<u>Yakınlık(mesafe)</u> <input type="checkbox"/> Üretim merkezlerine <input type="checkbox"/> Tüketim merkezlerine <input type="checkbox"/> Havaalanına <input type="checkbox"/> Demiryoluna <input type="checkbox"/> Otoyola <input type="checkbox"/> Limana	<u>Sosyo-ekonomik faktörler</u> <input type="checkbox"/> Çevresel etkiler(Gürültü, görüntü ve hava kirliliği) <input type="checkbox"/> Trafığe etkisi <input type="checkbox"/> Ekonomik yaşama etkisi

6. Kurulacak olan lojistik köyün şehre, bölgeye, ülkemize yapacağı katkılar nasıl olacaktır?

7. Bir sınır şehri olan Kars'ın Kafkasya ve Orta Asya ile bağlantı noktası durumunda olması lojistik köyün burada kurulmasına ne derece etkisi vardır?

8. Kars lojistik köyü hangi şehir/lere ve ülke/lere gönderi yapılımalı(hinterland)?

ÖZGEÇMİŞ

Feyza Kır 1990 yılında Kahramanmaraş'ta doğdu. Orta Öğrenimini Kahramanmaraş'ta tamamladı. 2012 yılında Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü'nden mezun oldu. 2013 yılında Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Yüksek Lisans Öğrenimine başladı. Daha sonra Kilis 7 Aralık Üniversitesi'ne yatay geçiş yaptı ve burada yüksek lisans eğitimini tamamladı. Orta düzeyde İngilizce bilen Kır, bu alanda çalışmalarına devam etmektedir.

VITAE

Feyza Kır was born in Kahramanmaraş, in 1990. She got secondary education in Kahramanmaraş. In 2012 she attended the Faculty of Economics and Administrative Sciences at Kahramanmaraş Sütçü İmam University and was graduated from Department of Business. In 2013 she began her MA at Institute of Social Sciences at the University of Gaziosmanpaşa. Later she made the transition to Kilis 7 Aralık University and she completed MA. She continues to work in this field and she can speak English at intermediate level.