



T.C
KTO Karatay Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı

**ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK KÖYLER VE TÜRKİYE İÇİN
LOJİSTİK KÖY ÖNERİSİ**

Serdar KÜÇÜK

KONYA
Ekim, 2019

ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK KÖYLER VE TÜRKİYE İÇİN
LOJİSTİK KÖY ÖNERİSİ

Serdar KÜÇÜK

KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı

Yüksek Lisans Tezi

KONYA
Ekim,2019

KABUL VE ONAY

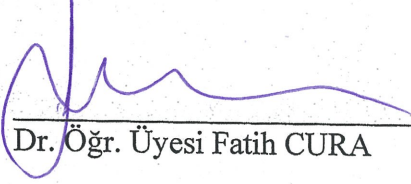
Serdar Küçük tarafından hazırlanan “Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler ve Türkiye İçin Lojistik Köy Önerisi” başlıklı bu çalışma, 04/10/2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Murat CANITEZ (Danışman)

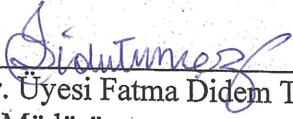


Prof. Dr. Mete SEZGİN



Dr. Öğr. Üyesi Fatih CURA

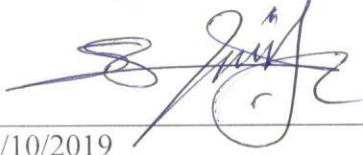
Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.



Dr. Öğr. Üyesi Fatma Didem TUNÇEZ
Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez/Proje Hazırlama ve Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.



04/10/2019

Serdar KÜÇÜK

TEŞEKKÜR

Tez çalışmasının bütün aşamalarında değerli tecrübesi, bilgi birikimi, samimiyeti ve bilimsel cömertliğiyle akademik altyapımın oluşmasında en büyük ve en önemli desteği veren ve tezimin hazırlanmasında bana yol gösterip tezimin şekillenmesinde en büyük katkıyı sağlayan değerli tez danışman hocam Prof. Dr. Murat CANITEZ,2011:'e en içten saygı ve teşekkürlerimi sunuyorum.

Yüksek lisans öğrenimim süresince her zaman kıymetli yardımlarını ve desteklerini gördüğüm saygı değer hocalarım Prof. Dr. Osman OKKA, Dr. Öğr. Üyesi Fatih CURA ve Ülkü ÇALIK'a en içten teşekkürlerimi sunuyorum.

Her konuda en büyük motivasyon kaynağım olan Eşim, Oğlum, Kardeşim ve Yeğenlerime desteklerinden dolayı sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

ÖZET

ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK KÖYLER VE TÜRKİYE İÇİN BİR LOJİSTİK KÖY ÖNERİSİ

KÜÇÜK, Serdar

Yüksek Lisans, İşletme Bölümü

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Murat Canitez,2011:

Ekim, 2019

Lojistik en basit anlamı ile ihtiyaç duyulan bir mal yada hizmetin zamanında ve en uygun maliyetle tüketiciye teslimini kapsayan bir organizasyonlar bütünü olarak tanımlamamız mümkündür. Bu teslimatın ortaya çıkabilmesi için sayısız Lojistik çözümler ortaya çıkar. Bu çözümlerden Lojistik açısından en önemlisi Deniz Aşırı ticareti kolaylaştıran ve ucuzlatan Konteyner ve Konvansiyonel Yük taşımacılığının ortaya çıkışıdır. Çok daha fazla ürünün, istenilen kaplarda tek bir araçla kıtalar arası harekâtına imkân sağlayan bu gelişme bugünün Dünya Ticaretine hala yön vermektedir. Deniz Ticaret Yolları Bütün dünya ülkelerini büyük bir rekabetin içine dahil etmiş durumdadır.

Sermayenin artık dünya üzerindeki en büyük güç olduğu, bireylerin, şirketlerin ve devletlerin sermayenin peşinden koştuğu günümüz ticari hayatında Küreselleşme ve Uluslararası Ticaret artık ülkeler için mecburiyet haline gelmiştir. Bu mecburiyetin farkına daha önce varan firma ve ülkeler Lojistik Sektörüne ve alt yapısına yatırım yapmaktan kaçınmamış ve bu alanda belirleyici olmayı başarabilmişlerdir.

Firma ve Ülkeler, küreselleşmenin getirdiği Uluslararası rekabetin içinde kendilerini bulmuş durumdadır. Avantaj ise Lojistiği daha doğrusu, Lojistik hizmetleri birbiri ile en doğru şekilde entegre edebilen ülke firmalar elde edecektir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Uluslararası Ticaret, Deniz Ticaret Yolları, Konvansiyonel, Entegre

ABSTRACT

THE FREIGHT VILLAGES IN INTERNATIONAL TRADE AND A FREIGHT VILLAGE MODEL SUGGESTION FOR TURKEY.

KÜÇÜK, Serdar

Master Of Business Administration

Supervisor: Pof. Dr. Murat Canitez,2011:

October, 2019

Importance of the Logistics concept has been increased as a sector day by day since the second world war that changed the world order. In near past, Logistics concept consisted of only transportation and shipping services but today with the information age, logistics has transformed into a whole different process and implementation of operations with integrating many systems to each other. Logistics concept has become a case, such as global competition, production technologies, production itself, consuming, and information Technologies which shape the 21th century and have an impact at macro level.

Briefly, after mentioning the historical development of the Logistics concept, the definition can be made as the following. Logistics; The product's journey with waiting, planning, applying, and controlling from the source of raw materials to the industrial area to be processed than until the retailers shelves for the last users. According to this definition, logistics is a long process with involvement of many operations. These operations may include various applications such as primarily transportation, storage, informatics, customs clearance, handling (palletizing, labeling, loading, unloading, transferring). Unfortunately, these operations are applied disorderly in Turkey while they are integrated to each other speed and cost effectively in almost all developed countries and in certain new developing countries.

The centers where logistic processes integrated to each other are called Freight Village. The Freight villages established in Europe, especially in Germany, France, Italy, Singapore in Asia, USA and Canada in America offer competitive advantages both the producers and the firms in logistic sector so they are able to give fast, flexible, and cost effective services.

Freight villages also offer opportunities to produce maximum benefits to all Logistics elements of the supply chain process in their activities.

Types of freight villages and freight centers and establishing freight villages are researched in this study. Results of the study revealed that establishing integrated freight villages, especially considering the current conditions in Turkey, is extremely important in terms of efficiency. As of today, Turkey is one of the top 3 countries with the largest highway vehicle fleet in the world. Benefitting fully from such a source will be possible with establishing the integrated freight villages. Freight villages; will make the international trade easier, will allow an increase in the volume of transported cargo, will offer positive contributions to increase country's export activities. Properly constructed and established freight villages will contribute significantly to the country's trade.

In this study, the importance and necessity of designing, establishing, and bringing the integrated freight villages into service for Turkey's Logistics sector has been revealed.

Keywords: Logistics, Freight Village, International trade, Transportation, Shipping, Trading

İÇİNDEKİLER

ONAY SAYFASI	iii
TEZ ETİK KURALLARI UYUM BEYAN SAYFASI	iv
TEŞEKKÜR	v
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
TABLOLAR LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
GİRİŞ.....	1

1. BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI

LOJİSTİK KAVRAMININ TANIMI, ÖNEMİ VE TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1.LOJİSTİK KAVRAMININ TANIMI VE ÖNEMİ.....	3
1.2. LOJİSTİK KAVRAMININ TÜRKİYE’DE VE DÜNYA’DA TARİHSEL GELİŞİMİ	10
1.3 KÜRESEL FİRMALARIN DOĞUŞU	13
1.4.LOJİSTİK KÖYLERİN SINIFLANDIRILMASI	14
1.4.1. Entegrasyon Derecesine Göre	14
1.4.2. Taşımacılık Hizmetinin Moduna Göre.....	14
1.4.3. Hizmet Alanına Göre	14
1.4.4. Büyüklüklerine Göre	14
1.4.5. Coğrafi Konumuna Göre	15
1.5. LOJİSTİK KÖYLERİN YER SEÇİMİ	15
1.6. LOJİSTİK KÖYLERİN UNSURLARI.....	17
1.6.1. Bölgesel Kalkınma ve Planlamanın Yapılması.....	17
1.6.2. Taşımacılık Kalitesi.....	17
1.6.3. Farklı Taşıma Türleri Kullanımının Geliştirilmesi	17
1.6.4. Lojistik Köylerin Faaliyetleri	18
1.6.5. Lojistik Köylerin Yönetim ve Organizasyon Yapısı.....	22
1.6.6. Lojistik Köy ile İlgili Mevzuatlar.....	23

2. BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ BİLEŞENLERİNİ DEĞERLENDİRİLMESİ

LOJİSTİKTE YERALAN TAŞIMA TÜRLERİ

2.1. TEMEL TAŞIMACILIK TÜRLERİ.....	27
2.1.1. Karayolu Taşımacılığı.....	27
2.1.2. Denizyolu Taşımacılığı.....	28
2.1.3. Demiryolu Taşımacılığı.....	29
2.1.4. Havayolu Taşımacılığı.....	30
2.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	31
2.1.6. Elektronik Taşıma.....	31
2.1.7. Diğer Taşımacılık Türleri.....	31
2.2. TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLERDE YER ALAN UNSURLAR.....	35
2.2.1. Depolama.....	36
2.2.2. Bilişim.....	37
2.2.3. Nakliye.....	37
2.2.4. Satın Alma.....	39
2.2.5. Müşteri İlişkileri.....	39
2.2.6. Gümrükleme.....	40
2.2.7. Talep Tahmini.....	42
2.2.8. Yedek Parça Yönetimi.....	42
2.2.9. Sigortalama.....	42
2.2.10. Tersine Lojistik.....	43

3. BÖLÜM

ULUSLAR ARASI PAZARLAMADA LOJİSTİK

3.1. LOJİSTİK FAALİYETLERE ARACILIK EDEN KURULUŞLAR (FORWARDERS).....	45
3.1.1. Freight Forwarder Kavramı ve İçeriği.....	45
3.1.2. FREIGHT FORWARDER'LARIN TEMEL TİCARİ FAALİYETLERİ....	46
3.1.3. Freight Forwarder'lar ve FIATA.....	47
3.2. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE TAŞIMACILIK VE TAŞIYICI İŞLEMLER....	47
3.3. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE AMBALAJ VE PAKETLEME.....	49

3.3.1. Ambalaj Kavramı ve Önemi	49
3.3.2. Ambalajların Ürüne Yönelik Kodlanması.....	49
3.3.3. Uluslararası Lojistikte Mastır Paketler ve Paketleme	50
3.3.4. Tehlikesiz Materyallerin Taşındığı Mastır Paketlerin İşaretlenmesi ve Etiketlenmesi.....	51
3.3.5. Tehlikeli Materyallerin Taşındığı Mastır Paketlerin İşaretlenmesi ve Etiketlenmesi.....	52
3.3.6. Mastır Paketlerin Elleçlenmesi ve Yüklenmesi	52
3.4. ANTREPO, SUNDURMA VE DEPOLAMA	52
3.4.1. Depo İşlemleri ve Süreçleri.....	53
3.4.2. Gümrüklü Antrepolar ve Antrepo Uygulamaları	54
3.5. GÜMRÜK MÜŞAVİRLERİ İHRACAT PAZARLAMASI VE İTHALATLA TEDARİKLEME.....	54
3.5.1. Gümrük Müşavirlik Mesleği ve İçeriği.....	54
3.5.2. İhracat Pazarlaması ve Uygulamaları.....	56
3.5.3. İthalatla Tedarikleme ve Uygulamaları.....	61
3.6. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE SİGORTA	62
3.6.1. Uluslararası Nakliyat Sigortaları ve Uygulamaları	62
3.6.2. Freight Forwarder'lar ve Sigorta.....	63
3.6.3. Malın Hasarı Durumunda Yapılacaklar	63
3.7. ULUSLARARASI GÖZETİM ŞİRKETLERİ.....	64

4. BÖLÜM

TÜRKİYE'YE YÖNELİK BİR LOJİSTİK KÖY MODEL ÖNERİSİ

4.1. LİTERATÜRDE KONU İLE İLGİLİ ÇALIŞMALAR.....	65
4.2. LOJİSTİK KÖY MODEL ÖNERİSİ	66
4.2.1. Lojistik Köylerin Oluşturulmasında Temel Dinamikler	66
4.2.2. Türkiye'de Lojistik Köy Gelişimi	66
4.2.3. Türkiye'de Lojistik Köyler.....	67
4.2.4. Avrupa'nın En İyi Lojistik Köyleri.....	68
4.2.5. Model Lojistik Köy Yerleşkesi	68
4.2.6. Model Lojistik Köy Yerleşkesi Özellikleri	71
4.2.7. Lojistik Köyde Verilecek Hizmetler	72
4.2.8. Lojistik Köy İçinde Yer Alacak Bina ve Tesisler.	72

SONUÇ.....	84
KAYNAKLAR.....	86
ÖZGEÇMİŞ.....	88



TABLÖLAR LİSTESİ

Şekil 1: Lojistik Faaliyetlerin Maliyetleri Kaynak :(Kara, 2009:12).....	6
Şekil 2:Avrupa Lojistik Pazarı, Yatırımlar	11
Şekil 3:Avrupa Lojistik pazarı	12
Şekil 4: Lojistik işletmesi organizasyon şeması örneği	19
Şekil 5: 2007 Yılı İtibariyle Sektör Değerinin Taşıma Yöntemine Göre Dağılım	33
Şekil 6: 2007 Yılı Sektör Değerinin Coğrafi Dağılımı	33
Şekil 7: Türkiye'de Taşınan Yük Miktarı Açısından Taşımacılık Türleri Yüzdeleri..	34
Şekil 8: Türkiye'de Taşınan Yük Miktarı Açısından Taşımacılık Türleri Yüzdeleri..	35
Şekil 9: İthalat Süreçleri.....	62
Şekil 10: Örnek Lojistik Köy Yerleşkesi,	70

ŞEKİLLER LİSTESİ

Tablo 1: Lojistik Faaliyetleri.....	5
Tablo 2: Ambalaj Kodlama Sistemi.....	50
Tablo 3: Tesisler için önerilen Alanlar.....	82



GİRİŞ

Geçmiş yıllardan beri süre gelen kavramlar düşünüldüğünde, son zamanlarda oluşan yenedünya düzeninde küreselleşme kavramı ile oldukça sık karşılaşılmaktadır. Yaşanan teknolojik gelişmeler doğrultusunda, içinde bulunulan yaşam gün geçtikçe dünya üzerindeki herkesi birbirine bağlayabilecek ve birbiri ile etkileşim içine sokacak bir yapı haline gelmeye başlamıştır. Bireysel, Toplumsal, Siyasi ve Ticari olarak Dünya artık çok büyük bir köy haline dönüşmüştür.

Kıt kaynaklar ile sınırsız talebi karşılamaya çalışan ve artık küreselleşen dünyada artan rekabet koşulları, firmaları; maliyet unsurlarından kurtulmaya zorlamıştır. Buradan hareketle şirketlerin genellikle azaltmaya çalıştığı en önemli maliyet kalemi olarak lojistik faaliyetleri karşımıza çıkmaktadır.

Son yıllarda lojistik kavramı ile oldukça sık karşılaşılmaktadır. Lojistik kapsadığı alan itibarı ile artık çok daha fazla insanı, şirketi, sektörü ve hatta devletleri doğrudan etkilemeye başlamıştır. Önceleri lojistik kavramı sadece taşımacılık olarak zihinlerde yer etmiş olsa da günümüzde, lojistiğin temel olarak içeriğinde oldukça farklı operasyonları barındırdığı bilinmektedir.

Bu çalışmada, lojistik faaliyetlerin, operasyonların ve süreçlerin, devlet yatırımı olarak ortaya çıkan lojistik köyler içerisinde nasıl organize edilmeleri gerektiği konusuna değinilmiştir. Lojistik köyler sadece belli başlı bir lojistik faaliyete hizmet etmemelidir. Ana hedefi üreticiden tüketiciye, şirketlerden devlet kurumlarına kadar geniş bir alanın ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetlerin Lojistik sürecini tamamlayarak nihai tüketiciye ulaştırılmasına maksimum seviyede katkı verebilmek olmalıdır.

Çalışmanın ilk bölümünde, lojistik kavramının tanımı ve tarihsel süreci, hangi operasyonları içerdiği, lojistik köylerin sınıflandırılması ve ilgili mevzuatlar gibi konular genel hatlarıyla anlatılmıştır. Çalışmamızın ikinci bölümünde ise lojistik sektörü bileşenlerinin değerlendirilmesi, sektörde inovasyon çalışmalarları ve ülke lojistik performansına katkıları konularına yer verilmiştir. Üçüncü bölümde ise deniz limanı olmayan şehirlerimize yönelik lojistik köy modelimiz yer almaktadır.

Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın temel amacı, Türkiye’de kurulmakta ve proje safhasında olan Lojistik köylere alternatif lojistik köy önerisi getirmektir. Bu öneriyi getirirken diğer ülkelerin kurdukları ve etkin şekilde kullandıkları lojistik köyler örnek alınmıştır.

Bu temel amaç çerçevesinde araştırmanın alt amaçları ise şu şekilde sıralanabilir: lojistik köyleri en etkili şekilde kullanabilme şartları, taşıma modlarının lojistik köy bünyesinde birbiri ile entegrasyon derecesinin artırılması, mevcut lojistik hizmet sağlayıcılarından maksimum seviyede faydalanılması, şehirlerin ticari yapısına uygun Lojistik köylerin oluşturulması, taşımacılıktan lojistiğe dönüşümün lojistik köyler vasıtası ile yapılması, sektörel kümelenmeler ile maliyet avantajlarının elde edilmesi.

Araştırmanın Önemi

Araştırma kapsamında, Türkiye ekonomisinin, ihracat ve ithalat yapısına en uygun lojistik köylerin belirlenmesi, çok büyük miktarlar ödenerek yapılan lojistik köylerden maksimum faydanın elde edilmesi, entegre lojistik köylerden hedeflenen katma değer en üst seviyeye çıkarılması konuları ile alakalı fayda umulmaktadır.

Araştırmanın Kapsamı

Bu bilgiler ışığında çalışmanın ilk bölümünde lojistik kavramı hakkında bilgiler verilmektedir. Lojistik kavramının farklı tanımları, Dünya ve Türkiye üzerindeki tarihsel gelişimi ve lojistik köyler hakkında ilgili literatürler taranarak temel bilgiler verilmiştir. İkinci bölümde uluslar arası ticarete lojistik bileşenlerinin değerlendirilmesi yapılmıştır. Üçüncü bölümde; son yıllarda devletimizin büyük yatırımlar yaparak farklı şehirlerde kurduğu lojistik köylere alternatif bir model oluşturulmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI

LOJİSTİK KAVRAMININ TANIMI, ÖNEMİ VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Lojistik kavramı, 1990'lı yıllardan itibaren değişen yeni dünya düzeninde oldukça sık karşılaşılan bir kavram haline gelmiştir. Bu nedenle bu bölümde lojistik kavramının tanımına, önemine ve tarihsel gelişimine değinilecektir.

1.1.Lojistik Kavramının Tanımı ve Önemi

Lojistik, Yunanca “logistikos” kelimesinden gelmekte olup, kelime anlamı olarak hesapta beceriklilik anlamı vardır.

Lojistiğin ilk kez kavram olarak ortaya çıkışı ise İkinci Dünya Savaşı' nın yapıldığı yıllara denk gelen 20. Yüzyılda gerçekleşmiş; Bowersox' un öncülüğünde ise akademik alandaki çalışmalara girmiştir. Bu yıllarda lojistik sadece tedarik edilecek malzemelerin veya malların taşınması olarak kullanılmaktaydı. Bu malzemelerin tedariği yapılırken, özellikle savaş zamanlarında, mümkün olan en kısa zamanda elde edilmesi ön planda kalmaktaydı.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, ekonomide küreselleşme ve birlik oluşumlarının gerçekleşmesi, rekabet düzenine zemin hazırlamıştır. Bu oluşumlardan bazıları AT(Avrupa Topluluğu) ile başlayan ancak daha sonra ismi Avrupa Birliği haline gelen topluluk ile beraber, EFTA (European Free Trade Area), NAFTA (North America Free TradeArea) topluluklarıdır. Bu yıllarda yapılan birlikler lojistik alanındaki yeniliklere de ivme kazandırmıştır. Nihayetinde 1980'li yıllarda 15-20 yıllık bir süreyle kapsayan zaman diliminde lojistik alanında önemli değişiklikler gerçekleştirilmiştir.

21. yüzyıla girildiğinde, lojistik sadece zaman kısıtı altındaki bir ulaştırma problemi olmaktan çıkmış; endüstri mühendisliği, insan kaynakları, makine mühendisliği, elektrik mühendisliği, bilişim sektörü gibi uzmanlık alanlarını da içinde barındıran bir sektör haline gelmiştir.

Uzmanlık alanlarının artmasıyla beraber lojistikte dikkat edilmesi gereken hususlar da optimizasyona giden yolda artmış, yeni sistemler ortaya çıkararak küreselleşmenin de beraberinde gelen rekabet ortamında “en iyi” olma düşüncesinin içinde yer edinmiştir.

Gelişen teknoloji ve ilerleyen zaman neticesinde lojistik, eskiden sadece ulaştırma, nakliye zihniyetiyle yapılan bir operasyon iken artık tüm sistemleri içinde barındıran, tedarik zincirinin önemli bir halkası ama asla bütünü olmayan bir yapı haline gelmiştir. Son yıllarda karşımıza çıkan lojistik köylerinin kurulması ile ilgili yapılan çalışmalar da lojistiğin günümüzde ne kadar önemli bir konu haline geldiğinin göstergesidir.

Günümüzde lojistiğin tanımı olarak yapılan birçok tanımla karşılaşmaktadır. SOLE (Lojistik Mühendisleri Birliği) 'nin yaptığı açıklamalara göre lojistik;

“Mamullerin ömrü boyunca, verimli kaynak kullanımı sağlamak amacıyla, herhangi bir anda gerekli müdahaleleri yaparak daha etkin kaynak harcaması yapılmasıdır.”

Bu açıklamayı Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) daha düzgün bir tanım haline getirmiştir:

“Lojistik; müşteri isteklerini karşılamak üzere hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir.”

Üçüncü bir tanım olarak lojistik kavramı Türk Dil Kurumu Genel Sözlüğü kısmında şu şekilde tanımlanmıştır;

“Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” dır.

Bu tanımlardan hareketle bir tanım denemesi yapmak gerekirse lojistik; “kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla tedarik zincirinin ilk halkası olan hammadde tedariklerinden, son halkası olan müşteri memnuniyetine kadar yer alan süreçte, malzemelerin taşınması, depolanması, gümrükten geçirilmesi gibi faaliyetlerde zaman, maliyet gibi mevcut kısıtları minimize ederek maksimum faydayı en etkin şekilde sağlama çalışması” dır.:(Kara, 2009:12)

Geçmişteki taşımacılık kavramının bir düzey gelişmiş ifadesi olan lojistik kavramı, ürünün üretildiği noktadan alınarak depolarda tutulması, stoklanması, ürünün istenilen yerlere ve istenilen şekilde teslim edilmesi ve bütün bu işlerin planlı, en verimli ve en hızlı şekilde yapılmasıdır (Çevik ve Kaya, 2010: 23). Lojistik faaliyeti,

ulaştırmayla birlikte, ürünü ihraç eden ülke ve firma ile ithal eden ülke ve firma arasındaki ulaştırma öncesi bilgi akışı, iletişim kanallarını ve ulaştırma sonrası depolama işlemlerini kapsamaktadır (Vallee, 2011: 82).

Tablo 1: Lojistik Faaliyetleri

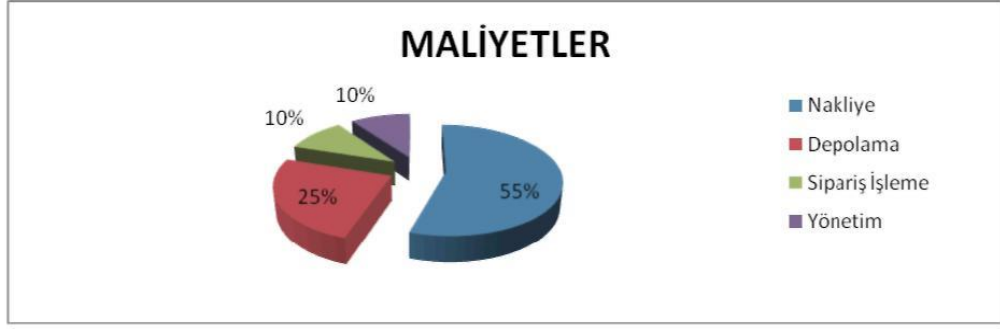
ANA FAALİYETLER	DESTEK FAALİYETLER
Müşteri Hizmetleri	Depo/dağıtım merkezi yer seçimi ve yerleşimi
Taşıma ve Trafik Yönetimi	Dokümantasyon akışı
Envanter Yönetimi	Ürün/envanter akışı
Depo/Depolama Yönetimi	Üretim planlama
Elleçleme	Satın alma
Talep Yönetimi	Yedek parça ve satış sonrası hizmet, destek
Sipariş Yönetimi (Bilgi iletişimi ve sipariş işleme)	Geri dönüşüm, tersine lojistik
Koruyucu Ambalajlama	Sigortalama, gümrükleme

Kaynak: Sahavet G., (2006). “Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi”, İstanbul Ticaret Odası,

Bugüne kadar yapılan çalışmalarda, şirketlerin maliyet yüzdelerine bakıldığında en çok maliyete sebep olan faaliyetlerin lojistik faaliyetler olduğu görülmektedir. Bu nedenle şirketler, bu maliyetleri düşürmek adına, müşteri memnuniyetinden de elde edilen kazançları düşünerek lojistik maliyetler üzerine çalışmışlardır.

Günümüzde yer alan küresel rekabet de düşünülürse, artık şirketler ekstra maliyetlere tahammül edememekte, bu nedenle kendilerini bu yarışta geride bırakacak maliyetlerden kurtulmak veya onları azaltmak istemektedirler.

Bu lojistik faaliyetlerinin yol açtığı maliyet yüzdelerine göz atılacak olduğunda,



Şekil 1: Lojistik Faaliyetlerin MaliyetleriKaynak :(Kara, 2009:12)

Gökhan Kara, “Lojistik Yönetimi”, 1. Baskı, İstanbul 2009, s. 12’den derlenmiştir.

Şekil 1’den de anlaşılacağı üzere, lojistik faaliyetleri içerisinde en çok hacme sahip maliyet kalemi nakliye operasyonlarıdır. Nakliye faaliyetleri, tüm maliyetler içerisinde yarısından fazla, yani yüzde 55’e yakın bir kısma sahip olmaktadır. Hemen ardından gelen en önemli maliyet kalemi yüzde 25’lik bir paya sahip olan depolama faaliyetleridir. Bu maliyet yaratan operasyonlar içerisinde son sırayı paylaşan diğer kalemler ise sipariş işleme ve yönetim unsurlarıdır.

Buradan da anlaşılacağı üzere, şirketler için en önemli maliyet yaratan faaliyetlerin lojistik faaliyetler olduğu düşünüldüğünde, lojistik faaliyetlerden de en önemli iki tanesi, yani nakliye ve depolama ele alındığında, bu iki unsur üzerine yoğunlaşılması ve oluşabilecek en az maliyetle operasyonların gerçekleşmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Zaten bu iki kaleme dikkat edildiği takdirde rekabetçi düzende, pazara hâkim olma ve karlılık payını artırma şansı da elde edilecektir.

Yukardaki örnekten anlaşılacağı üzere lojistik maliyetlerin birbirlerine oranı konusunda birçok makale ve tez yazılmıştır. Lojistik maliyetleri aşağıdaki şekilde de sınıflandırmak mümkündür.

- Taşıma Maliyetleri %40- %52
- Depolama Maliyetleri %20- %25
- Yönetim Maliyetleri %10- %15
- Bilgi Lojistiği %5- %10
- Sigorta Giderleri %5- %10
- Yetki Belgeleri ve Resmi Harcama Kalemleri %3- %5

Bu listede verilenler yapılan araştırmalarda ortaya çıkan yüzdelik dilimlerin alt ve st sınırlardır. Lojistik maliyetleri belirleyen unsurları tahmin edebiliriz fakat bu unsurların toplam maliyet içindeki yüzdelik dilimlerinin hesap edilmesinin pek kolay olmadığını bilinmesi gerekir. 100.000 Euro bedelli bir proje taşımasındaki yönetim maliyetinin %10 lara ulaşmasının mümkün olmayacağı fakat taşıma maliyetinin %52 lere kadar çıkabileceğinin tahmin edilmesi zor değildir. Buna karşı 1000 Euro navlun bedelinde %10 luk yönetim maliyeti veya %20 lik depolama maliyetinden de bahsedilemeyeceğİ birçok taşıma için söz konusudur. Sonuç olarak görüleceğİ üzere lojistik maliyet kalemlerinden, taşıma maliyeti en yüksek orana sahiptir. Lojistik giderlerin minimize edilmesi için ilk başta taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesi rasyonel bir yoldur.

30 yıl önce ülkemizdeki uygulamada lojistik kavramının neyi ifade ettiğİ sorusuna alınacak cevap nakliye iken, bugün gelinen noktada bu cevap artık; taşıma modlarının birbirine entegre edildiğİ, bir malın üreticiden tüketicie en hızlı, en ucuz ve herhangi bir zarar görmeden ulaştırılma amacını güden bilgi transferi dahil olmak üzere, planlama, nakliye, depolama, elleçleme, süreç yönetimi, sonuçlandırma, geri bildirimleri ve farklı iş kollarını da kapsayan organizasyonların tamamı olacaktır.

Farklı lojistik unsurların birbirine entegre edilmesi, planlama ve süreç yönetimi hususlarını ise ayrı bir değİlendirmeye tutmalıyız. Bu 3 unsur Türkiye'nin lojistik algısını farklı bir noktaya götüren, geliştiren, birbirine bağlı ihtiyaçlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lojistik sadece 800x1200 Euro paletlerin taşınması olmaktan çok ötelere ulaşmış durumdadır. Lojistiğİn ulaşamadığı hiçbir emtia yadacanlı varlık yoktur. Tohumların taşınmasından, ürünün fabrikaya taşınmasına ve depolanmasına, işlendikten sonra tüketicie ulaştırılmasına, tüketiciden sonra artıklarının geri dönüşüm yada atık alanlarına taşınmasına kadar uzana sürecin tamamı lojistiğİn konusudur. Emtia ise sadece sebze meyve değildir, yer altı ve yer üstü kaynakları ve madenler, petrol ve doğalgaz gibi tehlikeli ve riskli yanıcı ve patlayıcılar, bombalar, silahlar, makinalar, insanlar, hayvanlar, bitkiler, hammaddeler, işlenmiş ürünler vb....Taşınacak her emtia için farklı lojistik zmler üretilmesi gerekmektedir. 500 Tonluk bir termik santral türbinin taşınması, Venezuela'dan Türkiye'ye doğalgaz taşıması, Avusturalya'dan Türkiye'ye getirilen angusların taşınması, Konya'dan Suriye'ye yapılan un taşımaları gibi yüzlerce hatta binlerce farklı emtianın taşınması, yer değiştirmesi, bekletilmesi için binlerce farklı lojistik zme de ihtiyaç duymaktadır.

Başarılı bir lojistik süreç için farklı ürünlerin, ülkelerin, şehirlerin, insanların, mevzuat ve kanunların, coğrafi şartların, ihtiyaçların, maddi imkanların, şirketlerin, iklim koşullarının, taşıma modlarının ve çok daha fazla farklı unsurun çok iyi bir şekilde planlanması gerekir. Lojistiğin, yapılacak her hatada maliyetlerin ve zaman kaybının arttığı bir süreç olduğu asla unutulmamalıdır. Yumurtanın çuvalarla taşınmayacağına bilinmesi en güzel örneklerden bir tanesi olabilir.

Başarılı bir planlama süreci oluşturulurken, yukarıda bahsedilen farklılıklar dikkate alınmalı ve buna göre doğru seçimler yapılmalıdır. Başarılı bir lojistik planlamada doğru seçimler nasıl yapılır? Bu sorunun cevabını bulmak için aşağıdaki sorular ve bunlara benzer emtia ile ilgili diğer sorularında cevaplarını bilmek gerekecektir.

- Taşınacak emtia nedir?
- Bu emtianın nakliye, aktarma, depolama ve bekleme sürecinde herhangi bir tedbir almaya gerek var mıdır?
- Bu emtianın taşınması için en uygun araç veya araçlar nedir?
- Hangi güzergâh seçilmelidir?
- Sürecin başlatılması için en uygun tarih nedir?
- Tahmini hizmet zamanlaması, transit süre nedir?
- Sevkiyat esnasından emtia, çevre, taşıyanın güvenliği için hangi tedbirler alınmalıdır?
- Taşımanın başlatılıp bitirilmesi için gerekli kanuni izinler, belgeler nelerdir?
- Bu emtia ile ilgili bir yasaklama veya kısıtlama var mıdır?
- Lojistik sürecin bütçesi nedir?
- Zaman, maliyet, güvenlik gibi lojistik unsurlar açısından en uygun taşıma modu nedir?
- Hangi lojistik hizmet sağlayıcısı firma nerde, ne zaman ve hangi hizmetleri sunacaktır?

Bu soruların cevapları lojistik planlamada doğru seçimleri belirleyecektir. Bir malın bulunduğu noktadan, olması istenen yere, doğru seçimlerle taşınması sürecinin planlanması yapıldıktan sonra süreç yönetimi başlayacaktır. Süreç yönetimi ile başarılmak istenen birden farklı lojistik unsurun doğru zamanda, doğru yerde, doğru

lojistik unsurun tedariğinin sağlanması ve takibi olarak da tanımlanabilir. Süreç yönetimi planlamanın ne kadar doğru seçimler yaptığını, kâğıt üstünde yapılan planlamanın uygulamada ne kadar başarılı sonuçlar verdiğini ortaya koyacaktır. Planlamada yapılan hatalar, iyi bir süreç yönetimi ve takibi ile bertaraf edilebilir. Lojistik süreç başlamadan yani emtia hareket ettirilmeden önce, süreç yönetimini üstlenen firma ya da kişilerin dikkat etmesi gereken hususlar ise,

1.Bilgi transferi; emtianın paketlenme biçimi, lokasyonu, ne zaman harekete hazır olacağı, ağırlığı ve ölçüleri vb.... gibi bilgilerin teyidi.

2.Emtianın taşınması için gerekli yasal izinler veya gerekli belgelerin teyidi.

3.Taşımayı, depolamayı, elleçlemeyi gerçekleştirecek Lojistik hizmet sağlayıcıların yasal yetkinlikleri ve kapasitelerinin teyidi.

4.Süreçte baştan sona emtianın karşı karşıya kalabileceği riskler ve bu risklerin minimize edildiğinin teyidi.

5.Araç, firma, güzergâh, depo, sigorta poliçelerinin doğru seçiminin teyidi

Lojistik süreç başladıktan sonra ise süreç yönetimi;

6.Emtia'ya uygulanan, yükleme, tahliye, sigortalama, depolama, elleçleme faaliyetlerinin zamanında, doğru yerde ve doğru zamanda yapılmasını,

7.Lojistik hizmet sağlayıcılarının, emtiaya doğru zamanda ve yerde müdahale etmelerini,

8.Emtianın üreticisi ve alıcısına bilgi akmasını,

9.Emtianın bir sonraki lojistik hizmete hazır hale getirilmesini,

10. Bir sonraki lojistik hizmet tedarikçisinin doğru zaman ve yerde hazır olmasını,

11. Lojistik hizmet tedarikçilerinin verdikleri hizmeti değerlendirmelerini sağlamalıdır.

Görüleceği üzere süreç yönetimi aynı zamanda ve daha çok bilgi lojistiğini kapsamaktadır. Günümüzün ticaret hayatında küresel ve yerel boyutta en önemli lojistik unsurlardan bir tanesi de bilgi lojistiğidir. Sağlıklı kurulan bilgi lojistiği aynı anda süreç yönetiminin hatalarını bertaraf edebilir.

Hem planlamanın hem de süreç yönetiminin başarılı bir şekilde farklı lojistik unsurları birbirine entegre etmesi, kompleks bir lojistik sürecin başarıya ulaşmasını

kolaylaştıracaktır. Uluslararası ticaretin, dünya ticaretine tamamen yön verdiği, maliyet ve zaman tasarrufu yapmaya, fiyatların kontrol altında tutulmasına imkân verdiği bir ticari düzen içinde uluslararası lojistiğin önemi de hayati derecelere ulaşmış durumdadır. Ülkeler için lojistik artık üretim ve tüketim kadar değerli hale gelebilmiştir.

1.2. Lojistik Kavramının Türkiye’de ve Dünya’da Tarihsel Gelişimi

Lojistik, her ne kadar yeni yeni oluşan bir kavram gibi gözükse de aslında eski zamanlardan beri hayatımızda oldukça önemli bir yere sahiptir. Lojistiğin önemiyle ilgili tarihten örnekler verecek olursak;

Kartaca İmparatorluğu kralı Hannibal’ın M.Ö 221’de Roma İmparatorluğu ile yaptığı savaşta, ordusundaki fillere ve binlerce askere rağmen Alp’leri aşması,

Büyük İskender’in bugünkü Makedonya’dan başlayarak Anadolu, İran ve Afganistan üzerinden Hindistan’a kadar olan ilerleyişi,

İstanbul’un fethinde, dönemin Osmanlı padişahı II. Mehmet’in gemileri karadan yürütmesi örnek olarak gösterilebilir. (Keskin, 2008:115)

Osmanlı İmparatorluğu zamanında da savaş zamanlarında askeri personelin sayıca üstünlük kurması görüşü, lojistik kavramını önemli bir kavram haline getirmiştir. Çünkü, askeri personelin yiyecek, içecek, barınma vs. gibi temel ihtiyaçlarının karşılanması önemli bir durumdur. Tüm bunlara askeri mühimmatın da ekleneceği düşünülecek olursa, lojistik ihtiyacının oldukça önemli olduğu anlaşılır.

Sefer zamanlarında gıda malzemelerinin bozulmadan saklanması sorun haline gelmiş, ancak bu sorun, bölgesel stoklama sistemi ile çözülmeye çalışılmıştır. Bu sistemin de beraberinde getirdiği en önemli dezavantaj ise tarımdan veya iklimden doğan aksaklıklar nedeniyle, yerel yöneticilerin orduya tam anlamıyla bu gıda desteğini verememesidir. (Keskin, 2008:117)

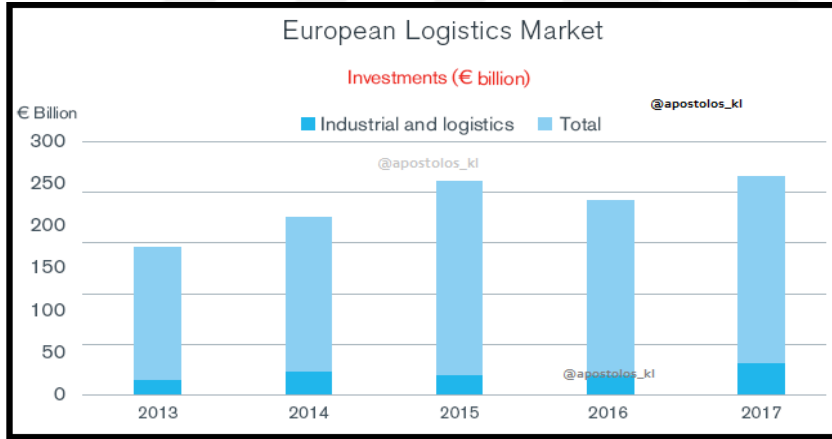
İklim özelliklerinin de oldukça önemli olduğu göz önünde bulundurulduğunda, zaman içinde, sefere çıkma zamanlarında iklime dikkat edilmeye başlanmıştır. Bu nedenle, Osmanlı İmparatorluğu’nun yaptığı seferler “doğu seferleri” ve “batı seferleri” olmak üzere ikiye ayrılmıştır.

Avrupa’da ise lojistik alanındaki tarihsel olaylara örnek olarak, Alman ordularının Fransa’ya karşı 1940 yılında yaptığı sefer, yine Alman ordularının “Barbaros Operasyonu” adını verdikleri Rus işgali amacıyla çıktıkları seferden soğuğa dayanamamaları seferden başarısızlıkla dönmeleri ve bu seferin Alman tarihinin ilk

yenilgisi olması, Amerika Birleşik Devletleri'nin üç haftaya yakın sürede tamamladıkları Irak operasyonu ve Mısır Piramitleri' nin inşası verilebilir.

Avrupa, siyasi birlik çerçevesinde lojistik faaliyetlerine 1957 yılında imzalanan Roma Anlaşması ile başlamıştır. Bu anlaşma ile, Avrupa Birliği topluluğu olarak lojistik çalışmalar yapan birlik genel anlamda altyapı eksikliklerini gidererek, taşımacılığın önünü açmayı hedeflemektedir. Bu anlamda, topluluğa katılan yeni üye ülkeler de Avrupa'daki bu lojistik pazarına oldukça katkı sağlamaktadır. (Keskin, 2008:139)

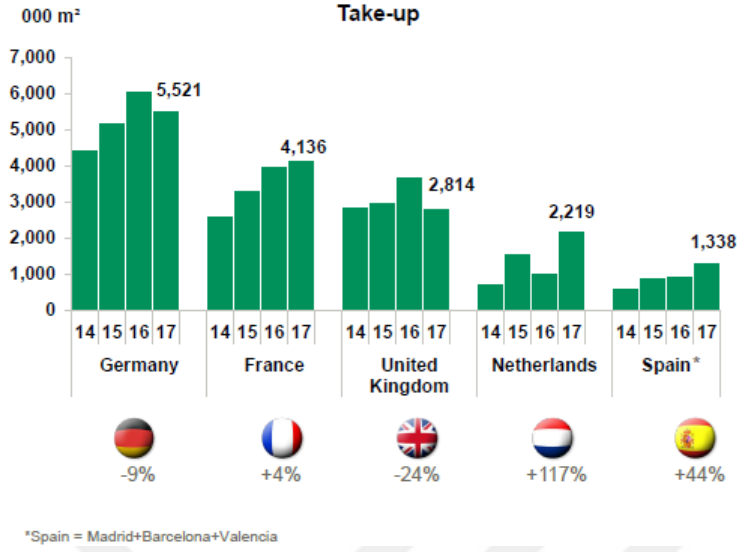
Avrupa Birliği, yaptığı çalışmalar dolayısıyla değişik yapılar oluşturmakta ve lojistik faaliyetlerini bu yapılara bırakmaktadır. Örneğin bu bağlamda, Trans-Avrupa Şebekeleri (Trans-European Networks, TENs) ve TARGET Sistemi mevcut hale getirilmiştir. Trans-Avrupa Şebekeleri'ndeki asıl amaç, üye ülkelerdeki ulusal ulaştırma sistemlerinin yerine tek bir sistem kullanmak, böylelikle entegre bir yapı meydana getirmektir. TARGET sisteminde ise ana amaç, üye ülkeler için ortak ödeme sistemi gerçekleştirmektir. Böylelikle ödemeler hızlı ve güvenli bir şekilde yapılacaktır.



Şekil 2:Avrupa Lojistik Pazarı, Yatırımlar

Warehouses over 5,000 sqm

Take-up in 5 countries : +2% in 2017 (vs 2016)



European Logistics Market: €40 billion of investment in 2017, 26.02.2018

Şekil 3: Avrupa Lojistik pazarı: 2017 yılında 40 milyar Euro'luk yatırım, 26/02/2018

Şekil 2 ve Şekil 3 'te görüldüğü üzere, Avrupa gibi gelişmiş bir bölgede Lojistik yatırımlar bitmiş değil, en gelişmiş ülkeler çok daha fazla lojistik yatırım yapmaktan geri durmamaktadır. Avrupa'da 2017 yılında Lojistik yatırım seviyesi 40 Milyar Euro seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu yatırımın büyük kısmı Avrupa'nın en gelişmiş ülkeleri Almanya, Fransa, İngiltere, Hollanda ve İspanya tarafından yapılmıştır. Yine bu ülkeler Avrupa'nın en fazla nüfusuna sahip, teknolojik olarak en gelişmiş, coğrafi olarak da Hollanda hariç en büyük alana sahip ülkeleri konumundadır. Bu ülkeler, sahip oldukları teknoloji ile ürettikleri ürünü sadece kendi ülkelerine değil bütün dünyaya en verimli şekilde ulaştırmayı başarmak adına Lojistik altyapı yatırımlarına devam etmektedir. Lojistik altyapı yatırımlarından bir tanesi olan depolama alanlarına yapılan yatırımların her yıl artarak devam ettiğini de söylemek mümkündür. Lojistik köyler, depolama alanları, Intermodal taşımacılık, gelişmiş limanlar gibi alt yapı yatırımları gelişmiş ülkelere daha kolay benimsenirken gelişmekte olan ülkelere altyapı yatırımları farklılaşmaktadır. Gelişmekte olan ülkelere altyapı yatırımları ise karayolu yapmak, araç satın almak, gümrük binaları yapmak gibi. Bu ülkelere örnekler ise Romanya, Bulgaristan, Polonya, Slovakya ve AB ülkesi olmasa da Sırbistan'dır

Ayrıca lojistiğin tarihsel gelişimi farklı açılardan incelenecek olursa,

1980'li yıllara gelindiğinde, daha kurumsal, merkezi bir yapı ile süreçlerin en etkin biçimde kullanılmasının amaç edinilmiş olduğu görülebilir. Bu seneler süresince

tablodan da anlaşılacağı gibi süreç optimizasyonuna ve maliyet kavramlarına önem verilmeye başlanmıştır.

1990'lı yıllarda ise lojistik, yavaş yavaş işletmelerin tüm faaliyetleri ile entegre edilmesi gereken bir bütün olarak düşünülmüş ve kalite kavramı ön plana çıkmıştır. Kalite yönetimi kapsamında davranışsal yönetim, insan ilişkileri yönetimi, sistem yönetimi gibi teoriler geliştirilmiş ve günümüzde toplam kalite yönetimi anlayışıyla, lojistik sektöründe olduğu gibi başka sektörlerde de iyileştirmelere gidilmiştir.

İçinde bulunulan 2000'li yıllar itibariyle lojistik ve tedarik zinciri kavramları beraber anılmakta olup, lojistik kavramı, tedarik zincirinin bir alt başlığı haline gelmiştir. Teknolojik gelişmeler ve yenilikler doğrultusunda maliyetin en aza indirilmesi ön planda tutularak, günün koşullarına uygun ve etkili hizmetin sağlanması amaç edinilmiştir. Gerçekleşen teknolojik gelişmelerden dolayı da artık firmalar internet ve sosyal paylaşım ağları gibi, gerçekte var olan yapılarının yanında sanal dünyadaki yapılardan da yararlanmaya başlamışlardır.

1.3 Küresel Firmaların Doğuşu

Uluslar arası ticaretin artması lojistik ve hareket ile alakalı bütün hacimlerin büyümesini ve hızlanmasını gerekli kılmıştır. 1950'den bu yana etkisi her geçen gün artan küreselleşme, uluslar arası firmaların doğuşuna ve gelişip büyümesine sebep olmuştur. Kapitalizmin ilkeleri doğrultusunda sürekli büyüme iştahı ile hareket eden bu firmalar sürekli maliyetlerini düşürmeye, doğal olarak karlarını maksimize etmeye çalışmaktadır.

Amacı her ne olursa olsun kar etmek olan global firmalardan bazılarının ciroları milyonlarca vatandaşı, doğal kaynakları, üretim ve hizmet tesisleri olan ülkelerin gayri safi milli hasıllarını bile geride bırakmayı başarmıştır. Bu tür firmalar özellikle teknolojik ürünlerin üretim ve ticaretini yapmaktadır.

Bu firmaların karlarını maksimize edebilmeleri, küresel ticaretin daha da yaygınlaşması, hızlandırılması, kolaylaştırılması için uluslararası ticaretin önündeki engelleri ortadan kaldırmaya yönelik olarak ifade edilen ticari birliklere, serbest ticaret anlaşmalarına, ürünlerin bütün dünya tarafından tanımlanmasının yapıldığı TARIFF olarak bilinen ve ülkemizde de geçerli olan GTIP (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Numara sistemi) sisteminin bütün ülkeler tarafından kabul edilmesi ve bunlara benzer birçok anlaşma ve düzenlemelerin yapılmasını gerekli kılmıştır.

Dünya üzerinde her ürünün ticareti yapılmaktadır. Her ürün ticari anlamda belli sınırlar ve yasal çerçeve içinde hareket ettirilmektedir. Genel manada eşyanın, ürünün, emtianın hareket ettirilmesi lojistiğin konusu iken, dünya ticaretinin günümüzde ulaştığı nokta, birbirinden farklı binlerce lojistik süreçte gerekli kılmıştır. Her ürün kendisine özel bir lojistik çözüme ihtiyaç duymaya başlamışken artık her müşteri de kendisine ait özel lojistik çözümlere ihtiyaç duymaktadır.

1.4. Lojistik Köylerin Sınıflandırılması

1.4.1. Entegrasyon Derecesine Göre

a. Entegre olmayan lojistik merkezleri: Sadece aktarma işlerinin yapıldığı merkezlerdir.

b. Entegre merkezler: Aktarmaya ilaveten, lojistikle ilgili tüm kurumların içinde yer aldığı lojistik sektör kümelenmeleridir (Tanyaş 2010).

1.4.2. Taşımacılık Hizmetinin Moduna Göre

a. Tek modlu (Unimodal) merkezler: Sadece bir tek taşımacılık modunun kullanıldığı merkezlerdir.

b. Çok modlu (Multimodal) merkezler: Birden fazla taşımacılık modunun kullanıldığı, yük ayrıştırma/birleştirme işlemlerinin yapıldığı merkezlerdir.

c. Modlararası (Intermodal) merkezler: Yüklerin kap değiştirmeksizin diğer taşımacılık moduna/modlarına aktarıldığı merkezlerdir (Tanyaş 2010).

1.4.3. Hizmet Alanına Göre

a. Kentsel lojistik merkezler: Esas olarak kentsel lojistiğe yönelik merkezlerdir. Ulusal ve uluslararası lojistik ihtiyaçlara da cevap verirler.

b. Bölgesel lojistik merkezler: Bölgesel lojistik ihtiyaçların yanısıra ulusal ve uluslararası lojistiğe yönelik merkezlerdir.

c. Sektörel Lojistik Merkezler (Tanyaş 2010)

1.4.4. Büyüklüklerine Göre

a. Küçük – yıllık elleçleme kapasitesi 5.000 TEU'dan az

b. Orta – yıllık elleçleme kapasitesi 5.000-20.000 TEU arasında

c. Büyük – yıllık elleçleme kapasitesi 20.000-40.000 TEU arasında

d. Çok büyük – yıllık elleçleme kapasitesi 40.000 TEU'nun üzerinde
(TEU: Twenty feet equivalent unit/ 20 feetlik konteynere eşdeğer birim) (Tanyaş, 2010).

1.4.5. Coğrafi Konumuna Göre

- a. Karasal lojistik merkezler: Doğrudan deniz bağlantısı olmayan merkezlerdir.
- b. Kıyusal lojistik merkezler: Doğrudan deniz bağlantısı olan lojistik merkezlerdir (Tanyaş 2010).

2.6 Yönetim Yapılarına/Sahipliliklerine Göre

- a. Özel sektöre ait lojistik merkezler
- b. Kamu sahipliğindeki lojistik merkezler
- c. Kamu özel sektör ortaklığı (PPP: Public Private Partnership) yapısındaki lojistik merkezler (Tanyaş, 2010).

1.5. Lojistik Köylerin Yer Seçimi

Lojistik merkezin yerinin belirlenmesi önemli bir adımdır. Farklı taşımacılık modlarının aynı anda kullanılabilmesi, yer seçimini öncelikli etkileyen kriterdir. Seçilecek yerin demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolu bağlantılarının olmasına dikkat edilmelidir.

Farklı seçim kriterleri göz önünde bulundurularak lojistik merkez kurulması için en iyi karar alınmalıdır. Lojistik merkez seçiminde dikkat edilmesi gereken kritik noktalar:

- a. Uygun arazi ve altyapı
- b. Coğrafi konum, doğal yapı ve arazi kullanım durumu
- c. Jeolojik yapı
- d. Taşımacılık kalitesinin sağlanabilmesi
- e. Intermodal taşımacılık olanakları
- f. Sosyal yapı
- g. Kültürel, tarihsel ve doğal varlıklar
- h. Kentleşme ve planlama kararları
1. Yakın çevrenin ekonomik gelişimi

- i. Nüfusun yıllık gelişimi
- j. Bölgedeki endüstrilerin sayısı
- k. Demografik faktörler

Avrupa Birliği tarafından desteklenen ve bütçesi yaklaşık 5 Milyon Euro olan “Promoting Intermodal Freight Transport in South East Europe” isimli proje kapsamında Güney Doğu Avrupa’da yük taşımacılığı incelenmiştir. Proje kapsamında, faaliyetlerine devam etmekte olan veya öneri durumundaki lojistik merkezlerin değerlendirilmesi için Delphi anket tekniği ile uzman görüşleri alınarak bir değerlendirme yöntemi oluşturulmuştur. Bu yöntem kapsamında bir lojistik merkez üç temel kriter ile değerlendirilmektedir; (i) jeostratejik, (ii) arazinin uygunluğu ve (iii) planlama güvenliği. Bu üç kriter, alt kriterleri ve ağırlıkları aşağıda verilmiştir.

- a. Jeostratejik (%60)
- b. Konum (%40)
- c. Taşıma Bağlantı Ağları (%20)
- ç. Arazinin uygunluğu (%25)
- d. Planlama Güvenliği (%15)

Jeostratejik kriteri lojistik merkezin yer seçiminin stratejik olarak değerlendirilmesi için tanımlanmıştır ve önemi yüzde 60 olarak belirlenmiştir. Lojistik merkezinin merkezi yük taşıma noktalarına göre konumu ve taşıma ağlarına bağlantısı jeostratejik kriterinin iki alt kriteri olarak tanımlanmıştır. Uzman görüşleri doğrultusunda arazinin uygunluğu kriterine yüzde 25 önem verilmiştir. Bu kriter altında, mevcut ve gelecekte beklenen kapasite kullanımı, arazinin büyüklüğü ve genişletilebilirliği, çevreye etkileri vb. konular ele alınmaktadır.

Son kriter olan planlama güvenliği ile arazinin tek veya çok sahibinin olması, kamu veya özel mülkiyet olması gibi özellikler ile ulusal veya bölgesel planlar açısından uygunluğu ele alınmaktadır. Her kriter altında, çeşitli göstergeler tanımlanmıştır.

Örneğin “arazinin uygunluğu” altında “büyüyebilirlik”, veya “taşıma ağlarına bağlantı” altında “ulusal otoyol ağına bağlantı” gibi. Uzman görüşlerinden faydalanılarak, her bir göstergenin aynı kriter altındaki diğer göstergelere göre önemi belirlenmiştir (İZTO, 2009)

1.6. Lojistik Köylerin Unsurları

1.6.1. Bölgesel Kalkınma ve Planlamanın Yapılması

Alan kullanımını optimize etmek ve çevreyi korumak (Şehrin belli bölgelerinde ve dağınık vaziyette verilen lojistik hizmetlerin ortaya çıkardığı yoğun trafiği lojistik köylere taşıyarak) için lojistik şirket ihtiyaçlarına göre belirli kriterlere dayandırılarak altyapı sistemleri kurmak için bölgesel planlamanın yapılması ve alt yapı sistemlerinin rasyonalize edilmesi gerekmektedir. Lojistik köyler mutlaka kuruldukları şehre ve o şehrin ekonomik unsurlarına bir kalkınma fırsatı sunmalıdır.

1.6.2. Taşımacılık Kalitesi

Bu konuda anahtar sözcük “uzmanlaşmak” tır. Lojistik Köyler öncelikle imalat sektörüne mümkün olan en iyi hizmeti sağlamalıdır. Ayrıca taşıma maliyetlerindeki artışın ve sektördeki rekabet ortamının kontrol edilmesinde bir avantaj oluşturmaktadır. Taşımacılık kalitesinin artırılması içi sektörel kümelenme bir araç olarak kullanılabilir.

Lojistik köylerin içinde faaliyet gösteren tüm firmaların ana amaçları aşağıda yer alan konularda yüksek kalite sağlamak olmalıdır.

- a. Taşıma araçlarından yararlanma seviyesinin optimizasyonu
- b. Lojistik zincirin optimizasyonu
- c. Depoların kullanım seviyesinin optimizasyonu
- d. İş gücü organizasyonlarının optimizasyonu
- e. Toplam taşıma maliyetlerinin azaltılması
- f. Toplam endüstriyel maliyetlerin azaltılması
- g. Personel maliyetlerinin azaltılması
- h. Lojistik şirketlerin toplam cirolarının artması

1.6.3. Farklı Taşıma Türleri Kullanımının Geliştirilmesi

a. Taşımacılık ve lojistik şirketler tarafından idare edilen yük akışlarını birleştirmek

b. Uzun menzilli seyahatlerde blok mekik trenler ve uygunsa mavnalar kullanarak uygun taşımacılık ve sinerjik çözümler (demiryolu / karayolu / iç(inland) suyolları / kısa mesafe deniz taşımacılığı) önermek

1.6.4. Lojistik Köylerin Faaliyetleri

Bu başlıkta açıklanacak tüm işlerin lojistik köyünün yönetimi tarafından yapılması gerekmektedir.

1.6.4.1. Altyapı Sistemi İhtiyaçlarının Belirlenmesi

- a. Karayolu bağlantıları
- b. Demiryolu bağlantıları
- c. Havayolu bağlantıları
- d. Limanlarla bağlantılar

1.6.4.2 Lojistik Köyünün Yapı Planının Aşağıdaki Maddeler Göz Önüne Alınarak Belirlenmesi

Lojistik merkezler kombine taşımacılığa imkân veren alanlarda kurulması gerektiğinden, bu alanlarda farklı taşımacılık modlarını kolaylaştıracak altyapı, bina ve ekipmanların bulunması zorunludur. Ayrıca, farklı taşımacılık modları arasındaki bağlantıyı sağlayabilmek amacıyla ilgili elleçleme ekipmanları, sistemler ve işgücü gerekmektedir. Lojistik merkezlerde bulunması gereken alan, bina ve ekipmanlar şu şekilde sıralanabilir (İZTO, 2009):

- a. Çeşitli büyüklükteki depolar
- b. Karayolu-demiryolu bağlantılı depolar
- c. Dağıtım merkezlerinde raflama
- d. Konteynır elleçleme
- e. Materyal elleçleme ekipmanları
- f. Soğuk hava depoları
- g. Çoklu taşıma terminali
- h. Hava kargo terminalleri
- ı. 3. parti lojistik hizmet sağlayan firmalar için gerekli açık alanlar
- i. Havacılık endüstrisi için gerekli açık alanlar
- j. Entegre faaliyetlere imkân tanıyan tesisler
- k. İdari binaları
- l. Sosyal tesisler

m. Eğitim merkezi

n. Sağlık merkezi

1.6.4.3 İş Planı

Yukarda bahsedilen ihtiyaçlar belirlendikten sonra, o bölgenin ekonomik unsurları ve kapasitelerinin artırılmasına sağlayacak, aynı zamanda etkin lojistik çözüm ve hizmetler sunabilecek altyapının planlanması gerekecektir. Lojistik Köy proje safhasından itibaren hizmet vermeye başlamasına kadar bütün bir sürecin planlanması için bir iş planına ihtiyaç duyulur. İş planı uygulayıcıları, Lojistik Köy yönetiminde de görevlerine devam etmeleri tavsiye edilir.

1.6.4.4. Genel Altyapı Sisteminin, Depoların ve Entegre Servislerin Oluşturulması

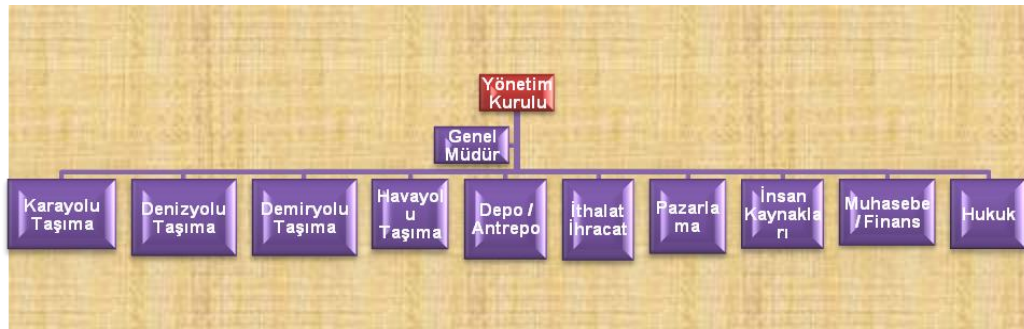
Lojistik köyünü yöneten firma yapı planı ve iş planı tamamlandıktan sonra tüm altyapı sistemlerinin yapımından sorumludur.

1.6.4.5. Taşımacılık İşletmelerine Arazi Kiralanması / Depoların ve Ofislerin Kiralanması/Depoların ve Ofislerin Satışı

Lojistik köyünün yönetim şirketi, kiralama veya satışla ilgili tüm prosedürlerden (ticari ve kanuni) sorumludur.

1.6.4.6. Lojistik Köyün İdari, Ticari ve Operasyonel Olarak Yönetilmesi

Lojistik köyünün yönetim şirketi müşterek arazinin tüm bakım ve yönetim işlerini üstlenir.



Şekil 4: Lojistik işletmesi organizasyon şeması örneği

Lojistik İşletmesi, faaliyet alanı gereği müşterilerden gelen talep doğrultusunda taşıma organizasyonu, dağıtım, depolama, ambalajlama, gümrükleme ve sigorta benzeri hizmetleri sağlamakla yükümlüdür.

Bütün bu fonksiyonların tam zamanında ve sağlıklı bir şekilde yapılandırılmasında bütün işletme bölümlerine sorumluluklar düşmektedir.

Uluslararası taşımacılık ve lojistik işletmeleri ölçek ve faaliyet alanlarına göre farklı organizasyon yapılarına sahip olabilmektedirler. Bu bakımdan her işletmenin kendi içerisindeki bölümleri, sorumlulukları ve faaliyet sınırları da değişim göstermekte ve bir anlamda özgünlük taşımaktadır.

Örnek organizasyon şemasında da görüleceği üzere lojistik işletmesi, yönetim kuruluna bağlı bir genel müdür ve ona bağlı işletme fonksiyonlarına dayalı bölümlerinden oluşmaktadır.

Tepe yönetimi işletme politikalarının belirlenerek stratejik kararların alındığı ve diğer tüm bölümlerin bağlı bulunduğu mercidir. Bir işletmenin başarıya ulaşması tepe yönetiminin izleyeceği politikalar ile doğrudan bağlantılıdır. Tepe yönetimi işletme bölümlerinin çalışmalarını denetler, bölümlerden aldığı düzenli raporlarla mevcut durumun değerlendirilmesini yaparak gelecek yıllarla ilgili plan ve programları belirler.

Organizasyon oluşturulurken iş bölümü yapılmasında ve işlerin belirli bir ölçüde göre gruplanmasının önemi çok büyüktür. İş gruplamasında amaç, yetki ve sorumlulukların kesin olarak birbirinden ayrıldıkları iş kümeleri meydana getirilir. Yoksa amaç organizasyon estetik bir görünüm kazandırmak değil, aksine bu yapı ile amaçlara etkin ve verimli biçimde ulaşmaktır.

Lojistik faaliyetlerde yurtiçi ve uluslararası organizasyon yeteneği ve işletme ölçeği büyüdükçe, bölümlerin sayısı ve uzmanlık artabilmekte, yetki ve sorumluluklar ise farklılaşabilmektedir.

İşletme içerisinde tüm taşımacılık türlerine ait, karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu operasyonları için ayrı ayrı bölümler bulunabilmektedir. Bu durum hiç kuşkusuz işletmenin büyüklüğü ve faaliyet alanının genişliğini göstermektedir.

Lojistik hizmetlerin işletme içerisinde sahip olduğu bölümleri aşağıdaki şekilde 3 başlık altında toplayabiliriz.

- a. Lojistik işletmelerde yer alan farklı özelliklere sahip bölümler
- b. Lojistik alan uzmanlığına dayalı bölümler
- c. Temel işletme fonksiyonları içerisinde lojistiğe dayalı bölümler

Lojistik Uzmanlığa Dayalı Bölümler

- a. İhracat- İthalat Bölümü
- b. Operasyon Bölümü

- c. Filo Bölümü
- d. Havayolu Kargo Bölümü
- e. Denizyolu Bölümü
- f. Demiryolu Bölümü
- g. Depo- Antrepo Bölümü
- h. Gümrükleme Bölümü
- 1. Taşıma İşleri Organizatörlüğü Hizmetleri Bölümü
- i. Proje Lojistiği Bölümü
- j. Fuar ve Etkinlik Lojistiği Bölümü

k. Sigorta Bölümü

l. Hukuk Bölümü

Temel İşletme Fonksiyonlarına Dayalı Bölümler

- a. Pazarlama Bölümü
- b. İnsan Kaynakları Bölümü
- c. Muhasebe Bölümü
- d. Finans Bölümü
- e. Bilgi İşlem Bölümü
- f. Kalite ve İş Geliştirme Bölümü
- g. Satın alma Bölümü
- h. İdari İşler Bölümü

Bütün bu bölümlerin sektörde faaliyet gösteren her lojistik işletmesinde var olması düşünülemez; gerekli olan bölümler işletme faaliyet alanı genişledikçe veya uzmanlık alanları ya da kurumsallaşma düzeyi arttıkça ihtiyaca göre ortaya çıkmaktadır.

Lojistik odaklı bölümler ile geleneksel işletme fonksiyonları arasındaki uyum ve entegrasyon işletmenin Pazar başarısında büyük rol oynar (<http://nacitopcuoglumyo.gantep.edu.tr>).

1.6.4.7. Lojistik Köylerde Bulunması Gereken Temel Servisler

- a. Lojistik merkez içinde haberleşme ve ulaşım hizmetleri

- b. Gümrük bölgesi
- c. Park, yükleme ve boşaltma için alanlar
- d. Restoran ve kafeler
- e. Araç yıkama donanımlı dolum istasyonları
- f. Liman, havalimanı ve lojistik merkez arasında düzenli ulaşım hizmeti
- g. Lojistik merkezde faaliyet gösterecek firmalar için tesis kiralama hizmeti
- h. Ofis hizmetleri
- ı. Banka ve sigorta hizmetleri
- i. Hukuk büroları
- j. Güvenlik hizmetleri
- k. Lojistik merkez içinde lojistik bilgi sistemi kullanımını destekleyici hizmetler (İZTO 2009)

1.6.5. Lojistik Köylerin Yönetim ve Organizasyon Yapısı

Özel-Kamusal Ortaklık yapısı (PPP) lojistik köylerin yönetiminde en yaygın ve etkili organizasyon yapısıdır.

Sermaye paylaşımı kamusal ve özel ortaklar arasında farklı yüzdelerle yapılmaktadır.

Hissedarlar:

- a. Ulusal ve bölgesel kara planlaması yapan Kamu otoriteleri
- b. Ulusal ve bölgesel demiryolu firmaları
- c. Bölgesel taşımacılık kurumları
- d. Ticaret odası
- e. Bankalar
- f. Sigorta şirketleri
- g. Endüstriyel kurumlar

1.6.6. Lojistik Köy ile İlgili Mevzuatlar

10 Kasım 2008 Tarih ve 27050 (Mükerrer) Sayılı Resmî Gazete 'de yayınlanan Organize Sanayi Bölgeleri Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile; OSB tanımları arasına “İhtisas OSB” eklenmiştir.

İhtisas OSB; aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dâhil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB olarak geçmektedir.

1.6.6.1. 4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri kanunu

Madde 3 – (Değişik: 23/10/2008-5807/1 md.)

Bu Kanunun uygulanmasında;

Bakanlık: Sanayi ve Ticaret Bakanlığını,

Organize Sanayi Bölgeleri (OSB): Sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, çarpık sanayileşme ve çevre sorunlarını önlemek, kentleşmeyi yönlendirmek, kaynakları rasyonel kullanmak, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak, sanayi türlerinin belirli bir plan dâhilinde yerleştirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla; sınırları tasdik edilmiş arazi parçalarının imar planlarındaki oranlar dâhilinde gerekli idari, sosyal ve teknik altyapı alanları ile küçük imalat ve tamirat, ticaret, eğitim ve sağlık alanları, teknoloji geliştirme bölgeleri ile donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dâhilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan ve bu Kanun hükümlerine göre işletilen mal ve hizmet üretim bölgelerini,

Onaylı sınır: Yer seçimi sonucunda sınırları tasdik edilmiş OSB alanlarıyla birlikte, OSB'nin faaliyetleri için zorunlu olan ve Bakanlığın uygun gördüğü; teknik altyapılara ilişkin tesis ve bağlantı hatları ile teknik donatı alanlarının yer aldığı OSB dışındaki alanları,

İhtisas OSB: Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB'yi, Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu (OSBÜK): OSB'lerin kendi aralarında yardımlaşmaları ve ortak sorunlarını çözüme kavuşturmalarını sağlamak üzere oluşturulacak OSB üst kuruluşunu,

1.6.6.2. KHK/640 Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

Görevler

MADDE 2- (1) Gümrük ve Ticaret Bakanlığının görevleri şunlardır:

e) Geçici depolama yerleri, antrepolar, ambarlar, lojistik merkezleri, tasfiyelik eşya depoları, mağazalar ve satış reyolları açılması ve işletilmesine izin vermek, işletmek, işlettirmek ve denetlemek; gümrük mevzuatına göre tasfiyelik hale gelen eşyanın tasfiye işlemlerini yürütmek. (8/8/2011 tarihli ve 649 sayılı KHK'nin 19 uncu maddesiyle, bu bentte yer alan "ambarlar," ibaresinden sonra gelmek üzere "lojistik merkezleri," ibaresi eklenmiş ve metne işlenmiştir.) Gümrükler Genel Müdürlüğü

MADDE 7- (1) Gümrükler Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

ç) Serbest dolaşıma giriş, ihracat, yeniden ihracat, imha, gümrüğe terk işlemlerinin uygulanmasını sağlamak ve serbest bölgeler, lojistik dış ticaret bölgeleri, dış ticaret merkezlerindeki gümrük işlemlerini yürütmek.

Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü (8/8/2011 tarihli ve 649 sayılı KHK'nin 23 üncü maddesiyle, bu maddenin birinci fıkrasının (ğ) bendinden sonra gelmek üzere (h), (ı), (i), (j) bentleri eklenmiş ve mevcut (h) bendi (k) bendi olarak teselsül ettirilmiştir.)

MADDE 15- (1) Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

h) (Ek: 8/8/2011-649-KHK/23 md.) Bakanlığın faaliyet alanına giren gümrük denetimine ve iç ticarete konu eşya hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması ve uygulanması ile söz konusu eşyanın taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasına yönelik çalışmalarda bulunmak, bu amaçla yapılacak çalışmaları koordine etmek, lojistik merkezleri kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek.

(Karar Sayısı: KHK/649 Avrupa Birliği Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılması; 6/4/2011 tarihli ve 6223 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak, Bakanlar Kurulu'nca 8/8/2011 tarihinde kararlaştırılmıştır.)

1.6.6.3. KHK/637 Ekonomi Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

Karar Sayısı: KHK/637

Ekonomi Bakanlığının kurulması; 6/4/2011 tarihli ve 6223 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak, Bakanlar Kurulu'nca 3/6/2011 tarihinde kararlaştırılmıştır.

MADDE 12- (1) Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

a) Kalkınma planları ve yıllık programlar çerçevesinde yurtiçi ve yurtdışında serbest bölgeler, lojistik serbest bölgeleri, ihtisas serbest bölgeleri, özel bölgeler, dış ticaret merkezleri ve lojistik merkezlerinin kurulması, yönetilmesi ve işletilmesi ile ilgili ilke ve politikaların tespiti konusunda çalışmalar yapmak, araştırma, planlama ve koordinasyon faaliyetlerini yürütmek.

c) Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde yapılabilecek üretim, alım satım, depolama, kiralama, montaj demontaj, bakım onarım, kıyı bankacılığı, bankacılık, sigortacılık, finansal kiralama ve diğer faaliyet konularını belirlemek.

ç) Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilere faaliyet ruhsatı vermek veya verilmiş belgeleri iptal etmek.

1.6.6.4. KHK/233 Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

Kanun Hük. Kar. nin Tarihi: 8/6/1984 No: 233

Genel Hükümler

Kapsam ve Amaç

Madde 1 – 1.Bu Kanun Hükmünde Kararname, iktisadi devlet teşekkülleri ile kamu iktisadi kuruluşlarını ve bunların müesseselerini, bağlı ortaklıklarını ve iştiraklerini kapsar.

2. Bu Kanun Hükmünde Kararnamenin Amacı;

İktisadi devlet teşekkülleri ile kamu iktisadi kuruluşlarının ve bunların müesseselerinin, bağlı ortaklıklarının kurulmasını, iştiraklerinin teşkilini, özerk bir tarzda ve ekonominin kurallarına uygun olarak yönetilmelerini,

İktisadi devlet teşekküllerinin ekonomik gereklere uygun olarak verimlilik ve karlılık ilkeleri doğrultusunda kendi aralarında ve milli ekonomi ile uyum içinde çalışarak sermaye birikimine yardım etmelerini ve bu suretle daha fazla yatırım kaynağı yaratmalarını,

Kamu iktisadi kuruluşlarının kendilerine verilen görev ve kamu hizmetlerini ekonomik ve sosyal gereklere uygun olarak verimlilik ilkesi doğrultusunda yürütmelerini,

İktisadi devlet teşekküllerinde ve kamu iktisadi kuruluşlarında ve bunların müesseseleri ile bağlı ortaklıklarında 17/4/1984 tarih ve 2983 sayılı Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımlarının Hızlandırılması Hakkında Kanun'un uygulanması ile ilgili iş birliği ve koordinasyon esaslarını,

İktisadi devlet teşekküllerinin, kamu iktisadi kuruluşlarının ve bunların müesseseleri ile bağlı ortaklıklarının amaçlarına ulaşabilmelerini sağlamak için denetlenmelerini,

Düzenlemektir.

Teşebbüsler

Teşebbüslerin kurulması:

Madde 3 – 1. Teşebbüsler Bakanlar Kurulu kararı ile kurulur.

2. Yeni bir teşebbüsün kurulmasında ve mevcut bir müessese veya bağlı ortaklığın teşebbüs haline getirilmesinde, ekonomik ihtiyaçlar gözetilir.

3. (Değişik: 24/7/2000-KHK-615/1 md.; İptal: Ana. Mah.nin 2/11/2000 tarihli ve E.:2000/72, K.:2000/46 sayılı kararı ile.; Yeniden düzenleme: 25/1/2001-4622/1 md.) Teşebbüslerden iktisadi devlet teşekkülü olanlar, anonim şirket şeklinde de kurulabilir. Anonim şirket şeklinde kurulan iktisadi devlet teşekküllerinde Türk Ticaret Kanunu'nun 277 'nci maddesinde sözü edilen beş kurucunun bulunması şartı aranmaz, genel kurul ve denetçiler bulunmaz.

4. Teşebbüsün merkezi, Koordinasyon Kurulunca tespit edilir ve değiştirilebilir.

Teşebbüslerin nitelikleri:

Madde 4 – 1. Teşebbüsler tüzelkişiliğe sahiptir.

2. Teşebbüsler, bu Kanun Hükmünde Kararname ile saklı tutulan hususlar dışında özel hukuk hükümlerine tabidir.

3. Teşebbüsler, Genel Muhasebe Kanunu ile Devlet İhale Kanunu hükümlerine ve Sayıştay'ın denetimine tabi değildir.

4. Teşebbüslerin sorumlulukları sermayeleri ile sınırlıdır. Teşebbüslerin sermayesi, ilgili bakanlığın talebi üzerine Koordinasyon Kurulunca tespit edilir.

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ BİLEŞENLERİNİ DEĞERLENDİRİLMESİ

LOJİSTİKTE YER ALAN TAŞIMA TÜRLERİ

Lojistikte kullanılan birçok taşımacılık çeşidi bulunmaktadır. Temel taşımacılık türleri olarak bahsedilen çeşitte, operasyonlarda tek taşımacılık kullanılırken, bazı operasyonlar diğer taşımacılık türleri olarak bahsedilen birden çok taşımacılık türünü de içerebilmektedir. (Erceis, 2010:11)

2.1. Temel Taşımacılık Türleri

Lojistikte yer alan faaliyetlerden biri olan taşıma, bir diğer ifadeyle nakliye, 6 çeşitten oluşmaktadır. Bunlar,

- Karayolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığı
- Boru Hattı Taşımacılığı
- Elektronik Taşıma' dır.

2.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Tarihte çok önemli bir yeri olan karayolu taşımacılığına ait gelişmeler dünya bazında ele alındığında, II. Dünya Savaşı sonrasında oldukça artış göstermiştir. Geçmişten beri, en yaygın olarak kullanılan ve en çok tercih edilen taşımacılık türüdür. Ülkemiz de aslında bulunduğu konum itibariyle bu taşımacılık türüne oldukça yatkındır. Zaten tarihte de İpek Yolu'nun kullanılması, Kral Yolu'nun kullanılması, Baharat Yolu'nun kullanılması da karayolu taşımacılığının aslında hayatımızın içinde yer aldığına dair bir göstergedir.

Karayoluna ait yenilikler ve düzenlemeler, ülkemiz için 1950'li yıllara dayanmaktadır. Bilhassa 1980'li yıllardan sonrası gerek teşviklerin artması gerekse yerli ve yabancı sanayi yatırımlarının ülkeye gelmesi ile karayolu taşımacılığının gelişme süreci adeta ivme kazanmıştır. Zaman içerisinde ticaretin gelişmesi ve Türkiye'nin ihracata daha ağırlık vermesi, bu taşımacılık türündeki kullanım oranını da arttırmıştır. (Megep, 2009:6)

Karayolu taşımacılığının bazı avantajları ve dezavantajları mevcuttur.

Avantajları:

- Düşük maliyet,
- Taşımada kolaylık,
- Esnek hareket imkânı sağlaması,
- Alternatif seferlerin bulunması,
- Ürünün farklı taşıma şartlarına uygun seçimlerin yapılmasına olanak sağlaması

Dezavantajları:

- Parsiyel malların yoğun olduğu durumlardaki olası gecikmeler,
- Karayolu Ulaştırma Mevzuatına uygun olmayan malların taşınmaması,
- Hava koşullarının sert olduğu durumlarda taşımanın zorlaşması,
- Altyapı yetersizlikleri bulunan bölgelerdeki noktalara sefer olmaması ya da olan seferlerdeki aksamalar
- Çok detaylı yasal düzenlemeler

Uluslararası karayolu taşımacılığının belli standartlarda yapılmasını amaçlayan bazı kuruluşlar bulunmaktadır. Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU), Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA) bunlardan birkaçıdır.

Avantajlarının yanında dezavantajları bulunsa da karayolu taşımacılığı, ülkelerde oldukça fazla karayolu bulunduğundan dolayı, hızlı ve kolay olması sebepleriyle günümüzde en yaygın olarak kullanılan taşımacılık türüdür. Şu anda Türkiye’de yürürlükte olan Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 11.06.2009 tarih ve 27255 sayılı Resmî Gazete ‘de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmeliğin yürürlüğe girmesi ile 25.02.2004 tarih ve 25384 sayılı Resmî Gazete de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır. (<http://www.iesob.org.tr> /Erişim Tarihi: 16.04.2015)

2.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı tarihte ilk olarak M.Ö. Mısırlıların kullandığı botlar ile gerçekleşmiştir. Ülkemizin de üç yanının denizlerle çevrili olması ve ülke içinde de birçok iç su olarak adlandırılabilir nehir, ırmak vs. gibi suyollarına sahip olduğu düşünüldüğünde oldukça avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Dünya’da denizyolu ile taşımacılık, kabotaj taşımacılığı ve uluslararası taşımacılık olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Kabotajda, uluslararası ticaret göz ardı edilerek ülkelerin kendi içindeki taşımacılığı yer almaktadır. Uluslararası taşımacılıkta ise, ticari bakış açısı işin içine girerek, uluslararası ticaret koşullarına uygun bir biçimde yapılan taşımacılık türüdür. (<http://www.iesob.org.tr/>Erişim Tarihi: 16.04.2015)

Ayrıca denizyolu taşımacılığında sağlanan hizmetin sürekliliği düşünüldüğünde, iki ana kavram üzerine yoğunlaşabiliriz. Bunlardan birincisi Layner Taşımacılık, ikincisi ise Tramp Taşımacılık’ tır. Layner taşımacılıkta hizmetin sürekliliği esas alınıp, yük olmadığı durumlarda da gemi seferleri düzenlenmektedir. Tramp Taşımacılıkta ise, tamamen geminin optimum şekilde kullanılması amaç edinerek, sürekli sefer olmayıp, ancak gemi dolduğunda sefer gerçekleştirilmektedir.

Denizyolu taşımacılığının da avantaj ve dezavantajları mevcuttur. Güvenilir, düşük maliyetli ve birden çok malın aynı anda taşınabilmesine olanak sağlaması açılarından ele alındığında, bu özellikler denizyolu taşımacılığına avantaj katmakta, ancak diğer taşıma türlerine nazaran daha yavaş olması da bu taşımacılık türü için dezavantaj yaratmaktadır.

Dünya’da ve Avrupa’da denizyolu taşımacılığına verilen öneme bakıldığında, ülkemizin her ne kadar üç tarafı denizlerle çevrili olsa da bu konumundan diğer ülkeler kadar yararlanamadığı da ortaya çıkacaktır. Deniz yoluyla yapılan ticarete, dünya ticaretine hakim limanların ilk on listesi yapıldığında, bu limanların sırasıyla, Singapur, Hong Kong, Kaohsiung (Tayvan), Rotterdam, Busan (Güney Kore), LongBeach, Hamburg, Los Angeles, Antwerp ve Shanghai limanları olduğu görülmektedir. 2003 yılı verilerine göre, toplam konteyner taşımacılığında söz sahibi olan limanların arasında Kuzey Avrupa limanlarının olup hiçbir Akdeniz limanının olmaması oldukça dikkat çekicidir.

Uluslararası taşımalarda, ülkelerin suyollarına sahip olmadığı durumlarda denizyolu taşımacılığı kullanamayacağı anlamı taşınmamalıdır. Herhangi bir ülkeden yola çıkan mallar, denizyolunu kullanarak nihai noktaya gidebilir ve hatta başka alternatif yolları da kullanabilir. Ancak denizyolu taşımacılığı günümüzde genel olarak, sıvı veya gaz maddelerin taşınmasında tercih edilen yöntemlerden biridir.

2.1.3. Demiryolu Taşımacılığı

Dünya’ da demiryolu taşımacılığı ile ilgili gelişmelere göz atmak gerekirse, ilk lokomotif 1804 yılında geliştiren isim Richard Trevithick olarak bilinmektedir. Daha

sonrasında çeşitli lokomotif ve trenler ile beraber, gelişen teknoloji doğrultusunda yeni demiryolları yapılmıştır. (Capineri, Randelli, 2007:100) Türkiye de ise, demiryolu tarihi ilk olarak 1856 yılında başlamakta ve Türkiye 'nin ilk demiryolunun İzmir-Aydın arası olduğu bilinmektedir.

Zaman içinde ülkemizin çeşitli yerlerine de demiryolları yapılmış, ancak halen daha istenilen seviyeye ulaştırılamamıştır.

Demiryolu taşımacılığında da diğer taşıma türlerinde olduğu gibi avantaj ve dezavantajlar mevcuttur. Örneğin bu taşıma türü daha çok, düşük değerli ve zaman kısıtı olmayan malların taşınmasında daha sık tercih edilen bir yöntemdir. Ayrıca düşük maliyetli olması, diğer taşıma türlerindeki yoğunlukları hafifletmesi, kaza risklerinin az olması ve çevre kirliliği ile mücadelede alternatif bir yol olması avantaj unsurları olarak sayılabilir. Ancak tüm bunların yanında, denizyolu taşımacılığında olduğu gibi yavaş olması ve ülkelerdeki demiryolu ağlarının her bölgeye yapı(a)maması, bu taşımacılık türünün dezavantajlarını oluşturmaktadır.

Son yıllarda, her ne kadar demiryolu taşımacılığının önemine değinilse de bu taşıma türünün tercih edilmesi yine de istenen seviyelerde olmamaktadır. Bunların nedenleri arasında devletin demiryollarına, diğer taşıma türlerine olduğu kadar ağırlık vermemesi, bütçeden yeterli miktar ayırmaması, bürokratik engellerin olması yer almaktadır. Artık karayollarının yoğunluk kazandığı ve zaman zaman içinden çıkılmaz hale geldiği günümüzde, demiryollarından yararlanmak ve diğer türlerdeki yükü hafifletmek önemli bir hamle olarak görülebilir. Nitekim bazı gelişmiş ülkelerdeki ulaşım yapılarına göz atıldığında, demiryolu kullanımının daha çok olduğu görülebilmektedir. (Sarılğan, 2011:76)

2.1.4. Havayolu Taşımacılığı

Yolcu ve yük taşınmasında önemli bir taşıma unsuru haline gelen havayolu taşımacılığı, özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında hız kazanmış ve günümüzde yaygın kullanılan bir taşımacılık türü haline gelmiştir. Havayolu taşımacılığı, son birkaç yıla kadar pek kullanılmayan bir ulaşım türü iken, son zamanlarda bilhassa yolcu taşımacılığında önemli yol kat etmiştir. Bu hızlı artışta özellikle Ulaştırma Bakanlığı'nın yürütmüş olduğu "Bölgesel Havacılık Projesi" 'nin katkısı büyüktür. Bu proje ile beraber özel işlem vergisi ve eğitime katkı payları gibi maliyet unsurlarında indirim gidilmiş, bu durum da özellikle yolcu taşımacılığında artışa yol açmıştır.

Bunların yanında, en hızlı ulaşım türü olması, ekonomik ve sosyal ilişkilerin güçlenmesinde ivedilik kazandırması havayolu taşımacılığının en büyük avantajı olarak sayılabilmekte iken, en maliyetli taşımacılık türü olması da bu taşımacılığın en önemli dezavantajını oluşturmaktadır. Maliyetli olması sebebiyle, taşınan malların katlanılabilir maliyet açısından, değerinin yüksek olması gerekmektedir. (Sarılğan, 2011:77)

2.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Genellikle sıvı, gaz, petrol gibi ürünlerin taşınmasında tercih edilmektedir. Güvenilir, ekonomik olma ve uzun mesafeli sıvı ya da gazların taşınması gibi hususlar, bu taşımacılık türü için avantaj teşkil etmekte iken, yatırım maliyeti yüksek bir taşımacılık çeşidi olması da bu tür için en önemli dezavantaj unsurudur. Ayrıca bulunduğu ülkenin jeopolitik açıdan değerli olduğu düşünüldüğünde de, siyasi ilişkilerde önemli etkiler yaratabilmektedir.

2.1.6. Elektronik Taşıma

En yeni taşımacılık çeşidi olarak malların veya evrakların bir yerden bir yere taşınmasında kullanılmaktadır. Bilişim teknolojileri geliştikçe ve yayıldıkça bilgiye ulaşmak ta maliyetli bir yol haline dönüşmektedir. Küresel ticareti de kolaylaştıran ve çok geniş kitleler tarafından yapılmasını sağlayan e-ticaret firmalarının ortaya çıkarak Alibaba, Amazon gibi dev firmalara dönüşmesinde Elektronik Taşımanın rolü azımsanmayacak derecededir.

2.1.7. Diğer Taşımacılık Türleri

Lojistikte yer alan temel faaliyetlerin dışında, bu temel faaliyetlerin karması olarak sayılabilecek diğer faaliyetler de operasyonlarda mevcuttur. Bunlar;

2.1.7.1. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık, taşımanın yapılması esnasında karayolunu en az kullanarak tüm taşıma türlerinden yararlanabilmesidir. Yani, karayoluna alternatif olarak, mal veya hizmetin, deniz, demir yolu gibi diğer alternatif yollarla gerçekleştirilmesidir. Buradaki amaç, işletme içinde veya işletmeler arasında gerçekleştirilen taşımada, optimum fayda ve maliyeti verecek yöntemle en kısa zamanda taşınmadır.

Kombine Taşımacılık, taşımanın çıkış noktasından varış noktasına kadar en az iki taşıma modu ile (karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu) taşınması demektir.

Son yıllarda , mesafe ve ulaşım açısından sorunlu taşımaların maliyeti düşük olan demiryolu ve denizyolu taşımacılığının kombine edilmesi ile gelişmiş bir taşıma şeklidir.

Kombine Taşımacılıkta, Sevkiyatı yapılan mal en az 2 taşıma modu (karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu) kullanılır. Farklı taşıma modları olmasına rağmen bu taşıma tamamen bir bütün olarak planlanır. Taşıma modları bu taşıma türünde birbirine entegre edilirler. Hız, emtia, maliyet ve ulaşım olanakları gibi faktörler sevkiyat planlanırken dikkate alınmalı ve taşıma modu/ modları belirlenmelidir. Konteyner veya Dorseleri çeken Tırlara/ Kamyonlara yani karayolu araçlarına yüklenecek malzeme, fabrikadan çıkış yaptıktan sonra demiryolu, havayolu yada denizyolu araçlarına aktarılacakları liman yada aktarma merkezlerine indirilir. Taşınan malzeme, gerekli elleçleme ve gümrükleme gibi işlemlerin ardından 2. taşıma moduna bağlı araca yüklenir. Karayolu ile toplanan farklı tür ve özellikte eşya Konsolidasyona tabi tutulur. Yani taşınacak mallar belli şartlar altında 2. Taşıma moduna aktarılacakları yerlerde toplanırlar ve sınıflandırılırlar. Konsolidasyonu tamamlanmış mallar sefer tarih ve saatini bekleyen 2. Taşıma modu ile 2. Limana ulaştırılırlar. Gerekli ise elleçleme ve gümrükleme işlemlerinden sonra Eşya tekrar Karayolu aracına yüklenerek, belirlenen hedefe doğru hareket ettirilir. Bu şekilde DoortoDoor / Kapıdan Kapıya teslim şekli de Kombine edilmiş taşımacılık vasıtası ile gerçekleştirilir.

2.1.7.2. Intermodal Taşımacılık

Bazı yerlerde kombine taşımacılıkla aynı anlamda kullanılmaktadır. Kombine taşımacılıkla arasında ufak bir fark bulunan intermodal taşımacılığa göre, UNCTAD' in iki kavram için yapılan tanımlarından yararlanarak, intermodal taşımacılıkta yüke el değmemesine değinilmemiş, kombine taşımacılıkta ise kapıdan kapıya (doortodoor) teslim olması üzerinde durulmuştur. İki kavram arasındaki temel fark budur. (Paksoy, 2010:2)

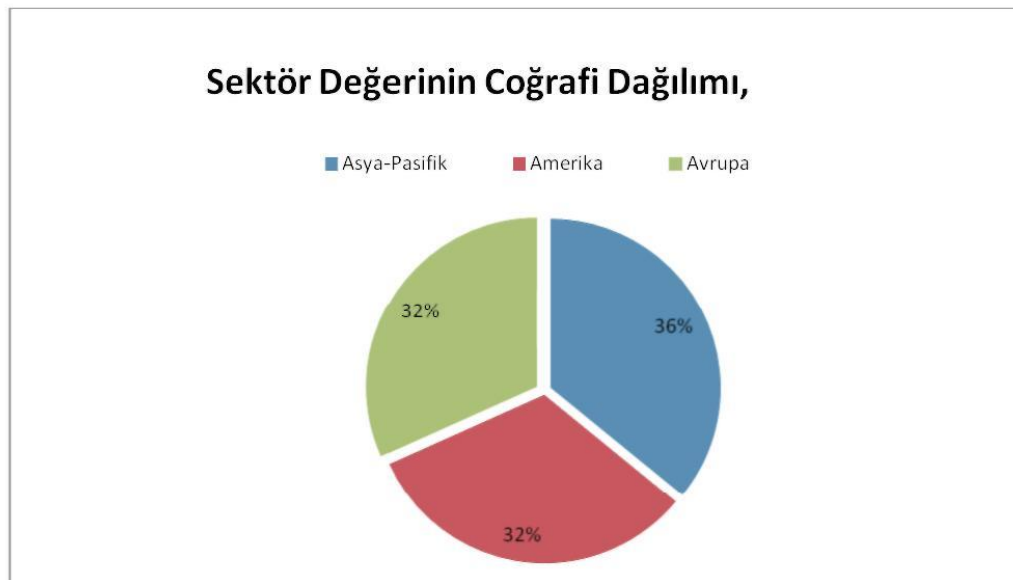
Intermodal taşımacılık türünde ürün içinde bulunduğu kaptan dışarı çıkarılmaz. Bu kap en çok Konteyner olarak karşımıza çıkmaktadır. Sevkiyatı yapılacak eşya konteynere yüklendikten sonra, konteyner kara, deniz, demir, hava yolu araçlarını kullanarak nihai alıcıya ulaştırılacaktır. Konteyner haricinde farklı bir intermodal taşıma türü aracı da Dorselerdir. Eşyanın yüklendiği dorseler, RO-RO olarak bilinen Gemiler ile Limanlar arasında seyahat edebilmekte bazı durumlarda gemilerden indirilip RO-LA olarak bilinen Tır ve Dorselerin taşınması için üretilmiş vagonlarla Demiryolunda da seyahat etmektedir. Bu durumda eşyanın içinde bulunduğu kap 3 farklı taşıma modunu

da kullanarak İntermodal Taşıma Türü ile DoortoDoor / Kapıdan Kapıya teslim şeklini gerçekleştirmiş olur.



Şekil 5: 2007 Yılı İtibariyle Sektör Değerinin Taşıma Yöntemine Göre Dağılımı
Kaynak: (Paksoy, 2010:2)

Şekil 5 incelendiğinde, taşıma yöntemlerinin sektör içerisindeki dağılımı görülebilmektedir. İlk şekil ele alındığında, karayolu taşımacılığının daha kolay ve alternatifli yollar içermesi nedenleriyle en çok yüzdeye sahip olduğu açıkça ortadadır. Hemen ardından gelen yüzdeleri yüksek konu ise altyapı ile ilgili çalışmalardır. Bu orandan da anlaşılacağı üzere, son yıllarda lojistik ve taşımacılık altyapısına verilen önem gün geçtikçe artmaktadır. Bundan sonra ise denizyolu taşımacılığı ve havayolu taşımacılığı gelmektedir.



Şekil 6: 2007 Yılı Sektör Değerinin Coğrafi Dağılımı Kaynak: (Paksoy,2010:2)

Yukarıdaki şekilde (Şekil6) görüldüğü gibi, kıtalararası olarak konu ele alındığında ise, Asya-Pasifik ülkeleri ilk sırada yer almakta, Amerika kıtası ikinci sırada gelmekte ve Avrupa ise üçüncü sırada yer almaktadır. Buradan da Asya-Pasifik

ülkelerinin lojistik sektöründe verdiği önemin ne kadar büyük olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.



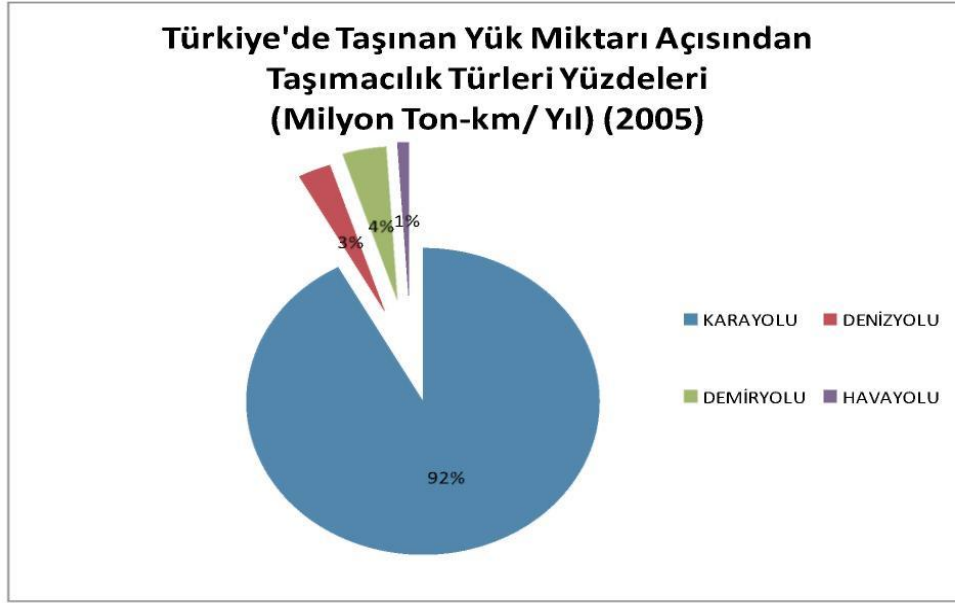
Şekil 7: Türkiye'de Taşınan Yük Miktarı Açısından Taşımacılık Türleri Yüzdeleri
Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr> Erişim Tarihi, 26.04.2015

Not: THY AO'nun Mayıs 2006 tarihinde özelleşmesi nedeniyle havayoluna ait veriler derlenememektedir.

Şekil 7'ye göre, havayolu dışındaki diğer taşımacılık türleri için 2009 yılı itibariyle ülkemizde taşınan yük miktarları bilgisine ulaşılmıştır. Tercih olarak ilk sırada gelen karayolu taşımacılığı, taşıdığı yük itibariyle yine yüzdeler dilim olarak ilk sırada yer almaktadır. Deniz ve demiryolları için taşınan yük miktarları her ne kadar bu senede eşit gibi gözükse de ülkemizde demiryollarının ulaşımında çok tercih edilmemesi ve özellikle 2012'de kapanacak demiryolları hatlarının çokluğundan dolayı demiryollarının yük taşıma yüzdesi giderek düşecektir.

Türkiye'de Durum böyle iken ülkemiz ithalat ve ihracat işlemlerinde en yüksek payı denizyolu almaktadır. Onu karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığı takip etmektedir. Konsolidasyon ve Konvansiyonel yük taşımacılığı arttıkça bu oran denizyolu lehine çoğalacaktır. Demiryolu taşımacılığına yapılan yatırımlar bitirildiğinde Demiryolu taşımacılığının bugün sahip olduğu taşıma kapasitesini 4 katına çıkaracağı öngörülmektedir.

Ülkenin birçok şehrinde kurulan Havalimanları, bugün havayolu ile seyahati hem çok kolay hem de ucuz hale getirmiştir. Türk Hava Yolları gibi bir firma yerelden aldığı güçle bütün dünya tarafından tanınan bir marka haline dönüşmüştür.



Şekil 8: Türkiye'de Taşınan Yük Miktarı Açısından Taşımacılık Türleri Yüzdeleri
Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr> Erişim Tarihi, 26.04.2015

Şekil 8 'de görüldüğü gibi, 2005 yılı itibariyle, taşımacılık türlerinin yıl bazında taşınan yük miktarlarına bakıldığında, karayolunun kolay, alternatifli ve yatırım olarak en çok yatırım çeken tür olduğu düşünüldüğünde yine ilk sırada yer aldığını görebilmekteyiz. Ardından, en yüksek paya sahip olan demiryollarının ve sonrasında gelen denizyolları taşımacılığının, 2007 yılında aynı seviyede olacağı görülecektir. Bu bilgiler de Avrupa ve Uzak Doğu'da olduğu kadar, demiryolları taşımacılığında yeteri kadar yararlanamadığımızı açıkça göstermektedir. Grafikte havayolu taşımacılığı bu yıl itibariyle geri planda kalmasına rağmen, özelleşmeye başladığı bu yıllardan sonra, yük ve yolcu taşımacılığında elde ettiği yüzde payın giderek arttığı düşünülmektedir.

2.2. Temel Lojistik Faaliyetlerde Yer Alan Unsurlar

Tedarik zinciri, lojistik faaliyeti gibi olan birçok faaliyeti içinde barındıran bir sistemdir. Tüm bu faaliyetlerin, birbirini tamamlayan faaliyetler olması nedeniyle geçmişte sadece taşımacılık olarak görülen lojistik, diğer kavramlardan ayrı düşünülemeyen bir yapı haline dönüşmüştür.

Tedarik Zinciri'nin yapısını oluşturan lojistiğin temel faaliyetlerine bakılacak olursa, bunlar; (Tanyaş, 2005:11)

- Depolama
- Bilişim
- Nakliye

- Satın Alma
- Müşteri İlişkileri
- Gümrükleme
- Talep Tahmini
- Yedek Parça Yönetimi
- Sigortalama
- Tersine Lojistik

olarak sıralanabilir.

2.2.1. Depolama

Tedarik zinciri operasyonlarında en önemli sayılabilecek unsurlardan biri de depolama faaliyetleridir. Depo yönetimi etiketleme, paketleme, toplama ve hatta son montaj gibi bazı ilave operasyonları da içerisinde barındırmaktadır. Depolama durumu, tedarik zincirinin her safhasında karşımıza çıkabilmektedir. Örneğin perakendeci, üretici, dağıtıcı adımlarında da depolama mümkündür. Depolama faaliyetlerinde genellikle büyük miktarlarda gelen ürünler küçük miktarlı paletlere dağıtılarak (müşteri talepleri ve gideceği destinasyonlar gibi kriterler de göz önünde bulundurularak) farklı araçlara yüklenebilmektedir. Paketleme aşamasında depolarda genellikle palet kullanıldığı gibi, ayrıca kutu, sepet gibi malzemeler de kullanılmaktadır. Paketleme aşamasında seçilen malzemenin geri dönüşümlü olması ilk başlarda maliyetli gibi gözükse de tedarik zincirinin tümüne bakıldığında gerek işletme için gerekse çevre için oldukça faydalı ve az maliyetli olduğu anlaşılmaktadır.

Etkin bir depo yönetimi, şirketlere maliyet avantajının yanı sıra, rekabet üstünlüğü de sağlamaktadır. İç ve dış müşterilere gönderilecek, onlardan gelecek iade mallar depolarda gerekli şartlara göre muhafaza edilmelidir. Etkin bir depolama faaliyeti için, depo içerisi oldukça sistematik bir şekilde çalışmalı, depoda kullanılan bilişim altyapısı mükemmel, personel de bilinçli olmalıdır. Depolarda tahmini yöntemlerden yararlanılarak belli miktarda malzeme tutulmalı, olası durumlar göz önünde bulundurularak fazla malzeme bulundurulmasına izin verilmemelidir. Ancak fazla malzeme bulundurmamaya dikkat ederken de ani ihtiyaçlara yanıtız kalınmamalı, bu nedenle bir emniyet stoğu da bulundurulmalıdır. Optimum düzeyde bir depolama faaliyeti göstermek için envanter bilgileri iyi tutulmalı, malzeme temini için gerekli sürelerle dikkat edilmelidir. (Wakeland, Cholette, Venkat, 2001:213-214)

2.2.2. Bilişim

Bilişim faaliyetleri, insan ve teknolojiyi bir araya getiren bir unsur olarak ele alınabilmektedir. Bilişim sistemlerinden yararlanmak için teknolojiyi iyi takip etmek ve teknik özellikler konusunda bilgili olmak gerekmektedir. Bilişim sistemlerini ve yeni teknolojiyi kullanan işletmeler, pazarda etkin söz sahibi olmakta ve müşteriler için tercih sebebi olmakla beraber, küresel rekabette bir adım ön plana çıkmaktadırlar. Güncel teknolojiyi kullanmak için öncelikle, şirketin yapısının, ürün özelliklerinin, hizmet alanlarının, müşteri profilinin iyi belirlenmesi gerekmektedir. Etkin bir bilişim sistemi altyapısı, işletmelere maliyet avantajı sağlamakta, müşteri portföyünü genişletmekte ve şirket karlılığına da etki etmektedir.

Bilişim faaliyeti olarak işletmeler son zamanlarda ERP yazılımlarını kullanarak gerek işletme içi faaliyetlerde gerekse işletme dışı faaliyetlerde optimum fayda sağlamayı amaç edinmektedirler. Bu konu ile ilgili ayrıntılı bilgiler ileriki bölümlerde paylaşılacaktır. (Wakeland, Cholette, Venkat, 2001:213-214)

2.2.3. Nakliye

Lojistik ve tedarik zincirinin temel yapı taşı olarak sayılabilecek operasyonlardır. Nakliye faaliyetleri ileriki bölümlerde de ele alınacağı gibi karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu, boru hattı taşımacılığı gibi birçok operasyondan oluşmaktadır. Bu sayılan her taşımacılık türünün kendi içinde farklı artıları ve eksileri mevcuttur. Bu nedenle taşınması düşünülen ürünün özellikleri, müşteri talepleri ön planda tutularak hangi yol ile taşınacağına iyi karar verilmelidir. (Wakeland, Cholette, Venkat, 2001:213-214)

Nakliye operasyonlarında, her ne kadar farklı türler mevcut olsa da genellikle dört tür üzerinde yoğunlaşmıştır. Bunlar karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığıdır. Örneğin Amerika için durum ele alındığında, taşıma faturaları göz önünde bulundurularak taşıma türleri incelendiğinde, nakliye operasyonlarının yüzde 75'ine yakın kısmının kamyon veya tırla yapıldığı anlaşılmaktadır. Hava yolu taşımacılığı ise genellikle uzun mesafelerde tercih edilen bir taşımacılık türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı olaylar Avrupa'da ele alındığında ise, denizyolu taşımacılığı daha ön plana çıkmaktadır.

Bu bilgilere ek olarak, nakliye sadece tek bir taşıma yolu ile de yapılmamaktadır. Birden çok taşıma türünü içeren nakliye yöntemleri de mevcuttur.

Yapılacak olan nakliyede dikkat edilmesi gereken unsurlardan bazıları şu şekilde sıralanabilir:

1. Amortismanlar,
2. Navlun bedeli,
3. Şoför ücreti,
4. Sigorta bedeli,
5. Yakıt
6. Teslim ve ödeme şekilleri vs.

Yük planlamasında dikkate alınması gereken birçok nokta vardır. Örneğin firma açısından en önemli ölçüt aracın kar etmesi ve müşteri memnuniyetidir.

Tedarikçi açısından, aracın varışında gümrük işlemlerinin zamanında yetişip, erken boşa çıkması ve dönüş seferini alıp hızlı bir şekilde yola çıkmasıdır.

Müşteri açısından malın hızlı, ekonomik ve sağlam şekilde taşınmasıdır.

Gümrükçü açısından malların gümrük sahasına zamanında giriş yapması, tam yüklenmesi ve evraklarının zamanında hazırlanabilmesidir.

Yurtdışı acente açısından, zamanında ve tam evrak ile nihai noktaya varış yapması ve navlun ücretinin ekonomik olmasıdır.

Optimum planlamada bu ölçütlerin hepsi dikkate alınırken zaman planlaması doğru yapılmalıdır. Zaman planlaması doğru yapılmamış bir program yukarıdaki hiçbir ölçütü karşılayamaz. Zaman planlaması aşamasından sonra gelecek olan aşama ise araç tedariki ve yük programının yapılmasıdır. Yüklerin zaman planlaması için gerekli olan bazı bilgiler vardır. Örneğin malzemeler ne zaman, hangi gümrükten çıkışlı olmak üzere nerede hazır bulundurulması gerektiği, yüklerin hacim ve kilo bilgilerinin neler olduğu, yüklerin birbiri ile kombine edilebilirliğinin ne olduğu, yüklerin hangi sıra ile boşaltılacağı, yüklerin gidiş güzergâhlarının neler olduğu, aracın kara ya da Ro-Ro güzergâhı tercihi gibi bilgiler yükleme yapılmadan önce tedarik edilmelidir.

Kombinasyon aşamasında, gelen siparişler yukarıdaki bilgiler ile karşılaştırılarak; En uygun araç tipine karar verilmelidir,

Yüklerin istiflenebilirlik durumuna göre mallar arası birleştirmeye uygunluk durumuna karar verilmelidir.

Yüklerin toplam satış navlunu ile aracın alış rakamı arasındaki kar marjını maksimize edebilmek için gerekir ise farklı mallar ile değişiklik yapılmalıdır.

2.2.4.Satın Alma

Satın alma, kişi veya işletmelerin ihtiyaçları doğrultusunda üçüncü kişilerle temasa geçerek gerekli ürün veya hizmetlerin bedeli karşılığında alınmasını ifade etmektedir. Satın alma sürecinde takip edilmesi gereken bazı adımlar vardır. Öncelikle ihtiyaç duyulan ürünler ve miktarları belirlenmelidir. Sonrasında malzeme talebinin ilgili şirket birimi tarafından onaylanması gerekir. Malzeme talebinin onaylanmasından sonra, ilgili kişiler bu malzemelerin ilk olarak alınıp alınmayacağını kontrol etmektedirler. Eğer ilk olarak alınmıyorsa, daha önce irtibatla bulunulan ve tedarik edilen yerlerden alınması, pazarlık ve güven yaratma konuları göz önünde bulundurulduğunda faydalı olacaktır. Eğer ilk olarak alınması gereken malzeme veya malzemeler var ise, bunlar için pazar araştırması yapılarak, uygun görülen tedarikçilerle irtibata geçilmelidir. Tedarikçilerden alınan fiyatlar doğrultusunda, en iyi ve maliyet açısından uygun hizmeti veren işletme ve/veya kişilerle anlaşarak tedarikçiden talep yapan işletme yönüne doğru sevkiyat sağlanmaktadır. Satın alınan her malzeme, nihai üründeki kaliteyi de etkilediği için, düzenli olarak satın alımlarda kontrol yapılmalıdır. Elde edilen malzemeler duran varlık, ticari varlık, ara mal, hammadde veya Ar-Ge faaliyetlerine katılacak maddeler de olabilmektedir. (Çetin, 1998:271)

2.2.5.Müşteri İlişkileri

Müşteri ilişkileri, işletmelerin son derece önem verdiği bir kavramdır. Geçmiş yıllarda, arz edilen malların alternatifli olmaması ve bazı işletmelerin tekelinde olması dolayısıyla, müşteri ilişkileri yönetimi konusu işletmelerde oldukça geri planda kalan bir yapı halindeydi. Ancak teknolojinin gelişmesi ile, küreselleşen dünyada mal ve hizmetlere ulaşmak artık daha kolay bir olay haline gelmiştir. Bununla birlikte, artık tekeli işletmeler yavaş yavaş ağırlığını kaybetmiş, onlara alternatif birçok işletme aynı sektörde faaliyet gösterir hale gelmiştir. Tüm bu gelişmeler, rekabetçi dünya düzeninde müşteri odaklı satışı ön plana çıkararak müşteri ilişkileri yönetimini önemli hale getirmiştir.

İşletmeler artık, müşteri kaybının kendilerine önemli derecede zararı olacağını bilincine varmışlardır. Bu nedenle var olan müşterileri de ellerinde tutmanın çabası içine girmenin yanı sıra, yeni müşterilere nasıl ulaşılabileceğinin de hesabını yapmaya başlamışlardır. Yoğun rekabet ortamı, müşteriyi oldukça önemli bir konuma getirmiştir.

Müşteri tercihlerinde ön plana gelmek isteyen işletmeler, tüm süreçlerinde iyileştirmelere gitmeye çalışarak, en iyi ve en kaliteli hizmeti vermeyi amaç edinerek, buldukları pazarda tercih sebebi olma yollarını aramaya gitmişlerdir.

Son yıllarda müşteri ilişkileri yönetimi (CRM) kavramı oldukça sık kullanılan bir terim haline gelmiştir. CRM kavramı, içerdiği ana başlıklar olarak incelenmek istediğinde, her ne kadar istenildiği kadar genişletmek mümkün olsa da genellikle dört ana başlıktan oluşmaktadır. Bunlar:

- Müşteri Seçimi,
- Müşteri Edinme,
- Eldeki Müşteriyi Kaybetmeme,
- Müşteri Derinleştirme'dir.

Bu noktada, işletmelerin yapısına ve sunduğu hizmetlere uygun müşteri profiline ulaşmanın yanı sıra, eldeki müşteriyi memnun halde tutarak daha uzun vadede yine işletmelere sadakatli hale getirme de bu aşamalarda önemlidir. Son yıllarda müşteri derinleştirme konusu da işletmelerin dikkat ettiği müşteri ilişkileri konusunda oldukça önemli hale gelmiştir. Müşteri derinleştirme kavramı temelde, müşterilerin işletme ürünleri için yaptığı harcamaların artırılmasını, hatta farklı ürünlerini de talep etmesini amaç edinmektedir. (<http://fbe.emu.edu.tr>.Erişim Tarihi., 22.04.2015)

İşletmeler müşterilerini elde tutmak ve onları ürünleriyle ilgili bilinçli hale getirmek için iletişim araçlarını (e-mail, sms vs.) da sonuna kadar kullanmakta, her türlü haberden onların bilgilenmesini sağlamaktadırlar. Tüm bu gelişmeler, müşteri ilişkileri yönetiminin önemine vurgu yapmaktadır. Ancak gelecekte, CRM kavramının yerini CEM (CustomerExperience Management) alması beklenmektedir. Bu düşüncenin altında yatan temel de şudur ki, müşterilerin gün geçtikçe iletişim bilgilerine ulaşılması daha kolay hale gelmektedir. Artık müşteriye ulaşmak kadar, onların olumsuz izlenimlerini de öğrenmek ve hızlı bir şekilde feedback sağlamak da önemli hale gelmektedir. Bu kapsamda müşteri deneyim ve izlenimlerinin yönetimi de, müşteri ilişkileri yönetiminin vazgeçilmez bir parçası haline gelecektir.

2.2.6. Gümrükleme

Gümrükleme süreci, sadece vergi kontrolünün sağlanmasında değil, ülkeye giren ve çıkan malların kontrolünün yapılmasında da oldukça önemlidir. Bu kapsamda faaliyet gösteren devlet kurumları ve gümrük faaliyetlerini gerçekleştiren, hızlandırmayı

amaç edinen özel işletmeler de mevcuttur. Yasa ve yönetmeliklere bağlı olarak gerçekleştirilmek zorunda olan bu süreçte dikkat edilmesi gereken birçok madde vardır ve tüm bu maddeler mevzuatta toplanmıştır. Örneğin ithali yasak mallar veya ihracı yasak malların ülkeye giriş-çıkışı ile ilgili maddeler kesin olmakla birlikte, yapılması için izin alınması şarttır. (İhracı yasak mallar listesi Ek 1’de, ihracı yasak ve ön izne bağlı mallar listesi Ek 2’de, ihracı kayda bağlı mallar listesi Ek 3’de, ithali yasak mallar listesi Ek 4’de gösterilmiştir.) Gümrük işlemlerinde, gerekli olan evraklar ve izinler tam olmadıkça gümrük izinleri alınamaz ve malzemeler gümrüklerden giriş ya da çıkış yapamaz. (Winer, 2001:104)

Hiçbir malzeme ihracat beyannamesi açılmaksızın yurtdışı edilemez. Gümrük firmaları düzenledikleri ihracat beyannamelerine A.TR Dolaşım belgesi ve gerekli ise malzemenin imal edildiği ülkeyi gösteren Menşei Şahadetnamesini (Certificate of Origin) düzenler.

Gümrük faaliyetleri, kapsam olarak geniş olması sebebiyle oldukça uzmanlık isteyen faaliyetlerdir. Lojistik faaliyetleri içerisinde de önemli bir yere sahip olan gümrük faaliyetlerini gerçekleştirmek için kurulmuş özel şirketler de mevcuttur. İthalat ya da ihracat yapılacağı zamanlarda, şirketler artık out-sourcing denilen dış kaynak kullanımına ağırlık vermekte, bu sayede kendi operasyon maliyetlerini düşürerek bu alanda uzmanlaşmış şirketlerle çalışmayı tercih etmektedirler. Örneğin lojistik firmaları için gümrükleme işlemlerini takip eden kişi veya kişilere beyannameler teslim edilir. Hangi malların hangi araç ile çıkış yapacağını planı yapıldıktan sonra;

- Firmalardan konşimento talimatı alınarak kayıt işlemleri yapılır,

Yüklerin navlun bilgileri sisteme işlenir,

Tır karnesinin yazılması için lojistik firmaların ilişkide olduğu gümrük departmanlarına yük listesi ve dosyası iletilir.

Gümrük birimi tır karnesine listedeki yükleri işler ve varış gümrük noktasını yazar. Açılan beyannameler ile ilişkilendirerek tır tescilini gerçekleştirir. Araca CMR formlarını teslim eder ve araç yola çıkar.

Dış kaynak kullanımı ile ilgili son dönemlerde sıkça rastladığımız 3.Parti Lojistik(3PL) ve 4. Parti Lojistik (4PL) kavramlarına değinmek gerekirse,

3.Parti Lojistik(3PL):

Birinci parti olarak adlandırılan üretici, toptancı veya tedarikçilerle, ikinci parti olarak adlandırılan müşteriler arasında mal ve hizmet akışını sağlayan işletmeler ve yaptıkları işlerdir.

4. Parti Lojistik (4PL):

Kendi organizasyonlarının tüm kaynaklarını, teknolojilerini kullanarak, 3PL şirketlerden de yararlanan, tedarik zincirindeki operasyonları üstlenen şirketlerdir.

2.2.7. Talep Tahmini

Talep Tahmini, müşterilerin gelecekteki talep edeceği mal ve hizmet miktarlarının tahmin edilmesi işlemidir. İyi bir talep tahmininin yapılması için müşterilerin iyi tanınması gerekmektedir. Onların özellikleri, profilleri iyi analiz edilmeli ve daha önceden eğer talep edilmiş miktarlar var ise, gelecekle ilgili tahminlerde bunlardan yararlanılmalıdır.

İyi talep tahmini sürecinde, tahmini yapılacak ürünle ilgili bilgiler toplanmalı, ne sıklıkla müşterilerin talep edildiğine bakılmalı, en uygun tahmin yöntemi kullanılmalı ve bu yöntemin sonuçları iyi incelenmelidir.

Talep tahminlerinde, regresyon analizi ve zaman serileri başta olmak üzere, bazı istatistikî yöntemler kullanılmaktadır. Bu yöntemler için modeller iyi kurulmalı, parametreler iyi belirlenmeli, uygun yöntemin hangisi olacağına iyi karar verilmeli, talebi etkileyen faktörler belirlenmelidir. Bu şekilde ulaşılan veriler doğru ve güvenilir bir şekilde elde edilmeli, sonuçları da iyi araştırılmalıdır.

2.2.8. Yedek Parça Yönetimi

Tedarik zinciri içerisinde yer alan, satış sonrası hizmetler olarak da geçen yedek parça yönetimi oldukça önemli bir konudur. Müşteri memnuniyeti sağlanmasında, doğru yerde ve doğru zamanda müdahale etme açısından yedek parça hizmetleri, şirketlere artı katan unsurların başında gelmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, yedek parça stok kontrollerinin iyi yapılması, stok hareketlerinin iyi izlenmesi ve fazla stok bulundurmaya izin vermemektir. Ancak tüm bunlar yapılırken, etkin bir yedek parça hizmetinin verilmesi de aksatılmamalıdır.

2.2.9. Sigortalama

Bu faaliyetler, olası bir sorunla karşılaşıldığında müşteriler ile satıcıları karşı karşıya getirmemek adına önceden yapılan güvence işlemleridir. Sigortalama

faaliyetlerinde iki tarafın da sorumlulukları, yükümlülükleri belirlenerek süreçler işlemektedir. Taraflar iş yapmadan önce anlaşmalarda belirlenen maddelerle bu faaliyetleri sürece dâhil etmektedirler. (Stock, 2001:44)

2.2.10. Tersine Lojistik

Tersine lojistik kavramı ilk olarak 20. Yüzyılda Lambert ve Stock tarafından, “Tek yönlü bir yolda yanlış gitmek” olarak ortaya atılmıştır. Bu tanım zaman içinde uygulamaların farklılık göstermesi ile kendini geliştirmiştir. Literatürdeki tüm tanımlardan yola çıkarak tersine lojistiği şu şekilde açıklayabiliriz; ürün değerinin yeniden kazandırılması amacıyla yapılan müdahaleler, yeniden üretme veya yok etme müdahalelerinin tümünü içeren faaliyetler bütünüdür. Bu açıklamadan yola çıkarak tersine lojistiğin aslında ileri yönlü lojistiğin tam zıddı olarak anlaşılması gerektiğini anlamaktayız. Çünkü tersine lojistik, lojistik sürecinin her aşamasında olan ve ürün ile ilgili kısmen ya da tamamen müdahale gerektiren faaliyetleri barındırarak ürünün değerini, kalitesini arttırmayı hedeflemektedir.

İşletmelerde maliyet çeşitlerine bakıldığında, lojistik maliyetlerin bu maliyetlerde oldukça önemli bir yer edindiği görülebilir. Lojistik faaliyetler içinde de çok önemli bir yere sahip olan maliyet unsuru tersine lojistik faaliyetleridir. Tersine lojistik faaliyetlerinin maliyetinin yüksek olmasının nedeni, insan unsurunu içinde barındırıyor olmasıdır. Müşterilerden geri gelen sipariş dışı, eksik, hatalı, istenen özelliklerde olmayan malların iadesinde zaman, yer ve para kısıtları, şirketlere oldukça yüklü maliyetlere neden olmaktadır. Özellikle tersine lojistiği önemli bir maliyet unsuru yapan kriter nakliye olarak görülebilir. Çünkü ileri yönlü lojistiğe bakıldığında üretim sonrasında yapılan nakliye için teslim edilecek malların çok olduğu düşünüldüğünde ve istenen fiyatta anlaşıldığı takdirde, nakliye maliyeti katlanılabilir hale gelmektedir. Ancak tersine lojistikte, ileri yönlü lojistikte olduğu gibi yığın halinde çok mal olmadığı için nakliye maliyetleri oldukça yüksek gelmektedir. Hele bir de tüm bunlara iade mallardaki ürün çeşitliliği, gidilecek yerlerdeki farklılıklar da eklendiğinde, ürünlere uygun fiziki şartların bulunamadığı operasyonlarda nakliye maliyetleri daha da artacaktır.

Tersine lojistik operasyonlardan günümüzde oldukça fazla yararlanmaya çalışsak da, bu oran halen çok düşük seviyelerde kalmaktadır. Geri dönüşüm kutularının varlığı, depozitolu içecekler vs. gibi kampanya ve uygulamalar, aslında tersine lojistik maliyetlerinin azaltılmasına yönelik maliyetlerdir.

Tüm bu tersine lojistik operasyonlarına aslında ticari gözle de bakmamak gerekmektedir. Çünkü çevreye duyarsızca atılan her madde, toplumların geleceğine de etki etmektedir. Örneğin, sadece belli bir mekanizması bozuk çıkmış ürünün iadesinde, o ürünün yeniden çalıştırılması ya da çalışmayan kısmının değiştirilerek diğer kısımlarından yararlanılması, çevreyi korumaya karşı da önemli atılmış bir adımdır.

Özetle, tersine lojistik operasyonları öngörülebilir operasyonlar olmayıp, takibi zor ve maliyeti yüksek operasyonlardır. Tüm bu operasyonların akılcı, planlı ve koordineli yapılması işletmelere olduğu kadar çevreye de yararlı hale gelecektir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLAR ARASI PAZARLAMADA LOJİSTİK

3.1.LOJİSTİK FAALİYETLERE ARACILIK EDEN KURULUŞLAR (FORWARDERS)

3.1.1 Freight Forwarder Kavramı ve İçeriği

Freight forwarder; taşıma türlerinde söz konusu olan paketleme, dağıtım, depolama, sevkiyat, gümrükleme, evraklama ve sigorta gibi lojistik işlemlerinde var olan hizmetlerin gerçekleştirilmesi amacıyla iktisadi ve sosyal ağa sahip ve bu işlemlerin gerekli olduğu hallerde hizmetleri gerçekleştiren ve bağımsızlığa sahip kuruluştur.

Başka bir tanımla, satıcıya ve alıcıya gerekli lojistik işlemlerini düzenleyen, kısa sürede teslim almış olduğu ürünü güvenli şekilde ulaştıran işletmedir. (Canitez,2011:, 2011:53)

Freight forwarder farklı türlerde sınıflandırılması yapılmaktadır;

- a) Özel Hizmet Sağlayan
- b) Tek Hizmet Sağlayan
- c) Bağlantılı Hizmet Sağlayan
- d) Sistem Hizmeti Sağlayan

Yaygın olarak şu işlemleri gerçekleştirirler; (Canitez,2011:54)

- a) İthalatçı ve ihracatçı ile taşıyıcı faaliyetlere aracılık etmek,
- b) Söz konusu ürünün taşınmasıyla gerekli olanları tespit etmek
- c) Taşıma fiyatını tespit etmek
- d) Varış noktasının ve geçiş güzergahlarındaki taşıma kurallarını öğrenmek
- e) Taşıyıcı vasıtanın imkanlarını tespit etmek
- f) Boşaltımla ve yüklemeyle ilgili düzeni kontrol edip, organize etmek
- g) Taşıma belgelerini hazırlamak
- h) Taşıtmak istediği aracı seçmek ve taşıma zamanının belirlemesi faaliyetleri arasındadır.

3.1.1. FREIGHT FORWARDER’LARIN TEMEL TİCARİ FAALİYETLERİ

3.1.1.1. Freight Forwarder ve Uluslararası Taşımacılık

Freight Forwarder firmaları taşımacılık konusunda tüm faaliyetleri yerine getirmek için uluslararası pazarlarda önemli bir role sahiptirler. bu firmalar taşıma esnasında birden çok araçların kullanılmasını, bu araçlar arasında planlamanın yapılmasının ve taşımacılık için gerekli tank, konteyner gibi araçların sağlanmasını gerçekleştirirler. Freight Forwarderlar gerek ithalat, gerek ihracat, gerekse transit ticaret işlemlerinde yapılacak olan taşıma yollarıyla ilgili özellikleri ve kuralları bilmelidir. her bir işlemlerde görev ve sorumlulukları değişebilmektedir.

Uluslararası taşımacılık işlemlerinde Freight Forwarder’ın sorumluluklarını şu şekilde belirtebiliriz;

- a) Dağıtım ve gerekli depolama işlemleri
- b) Gümrükleme işlemleri
- c) Sigorta faaliyetleri
- d) Taşıma türü ile taşıyıcının seçimini yapmak
- e) Varış ve çıkış ülkelerindeki lojistik işlemlerini planlamak, yönetmek ve koordinasyon sağlamak
- f) İthalatçı ve ihracatçı ülkede güvenli teslim almak ve teslim etmek.

3.1.1.2. Freight Forwarder’lar ve Temsilcilik

Taşıma işlemini gerçekleştirmek isteyen kişinin hesabına ve namına işlem yaparak, lojistik işlemlerinde temsilci sıfatı görürler. amir sıfatında müşterisinin isteklerine göre lojistik işlemlerini planlar. bu işlemleri gerçekleştirirken acenta freight forwarderlar aracılığı ile işlemlerin kontrollü şekilde olmasını sağlar. acenteler yardımı ile yapsada tüm sorumluluk ve görev koordinasyonları amir olan freight forwarderlara bağlıdır.

3.1.1.3. Freight Forwarder’lar ve Yük Konsolidasyonu

Yük konsolidasyonu; miktar olarak az olan yüklerin parsiyel konumda birleştirilerek daha az maliyetle sağlamaktır.

Forwarder’ların bu konuda bazı yaklaşımlar uygularlar.; (Canitez,2011:57)

- Full Konteynır Parsiyel: İşletme yalnızca kendi müşterilerinin yüklerini parsiyel olarak tek konteynıra doldurur. Dolu olarak aktarma limanına gönderir. En büyük özelliği ilgili forwarder'ın malların yükleyicisi olarak tanınması ve bu taşıma da bütün sorumluluğa sahip olmasıdır.
- Parsiyel Konteynır: Birden çok işletme tarafından eşyaların yüklenmesiyle konteynır doldurulur. Forwarder işletmelerin araçları ve deposu olması gereklidir. Buna düzensiz yüklemede denir.
- Co-load Konteynır: Yapılacak olan yükleme konsoldisyanu yapacak olan acentenin bulunan deposunda ya da liman terminalinde gerçekleşir. Gümrük antrepolarında gümrükleme yapılır.

3.1.1.4.FreightForwarder'lar ve Depolama Faaliyetleri

Önemli işlemlerinden birisi depolamadır. Bazı forwarder firmaların antrepoları mevcuttur. Buralarda depolama faaliyetlerini gerçekleştirirler. Depolamaya ek paketleme ve ambalaj işlemlerine yerine getirirler.

3.1.2. FreightForwarder'lar ve FIATA

Tüm dünyadaki freightforwarder'ların üye olduğu dünya çapındaki bir kuruluştur. Bu kuruluş üyelerin haklarını savunur ve tanıtımlarına yardımcı olur. 31 Mayıs 1926 senesinde Avusturya'nın Viyana kentinde kurulmuştur.

FIATA lojistik sektöründe, IATA (The International Air Transport Associations), IRU (International Road Transport Union), UIC (International Union of Railways), ICC (International Chamber of Commerce) ve CCC (TheCustomCo-operationCouncil) için işlemler yapar ve hareket eder. (Canitez,2011:59)

3.2.ULUSLARARASI LOJİSTİKTE TAŞIMACILIK VE TAŞIYICI İŞLEMLER

Taşımacılık konusu lojistiğin bir alt başlığı olarak ifade edilmektedir. Özellikle uluslararası yapılan işlemlerde gerek taşıma modları gerekse uyulması gerekli kurallar bütünü vardır. Uluslararası pazarlamada taşımacılık işlemlerinin zamanında, zarar görmeden alıcıya teslim edilmesi bu faaliyetler için son derece önemlidir. Taşımacılık sektöründe tüm işlemlerin titizlikle yapılıp, takip edilmesi gereklidir. Söz konusu taşıma

modunda gerekli kurallar, evraklar, malların zamanında teslimi için gerekli işlemler yakından takip edilmeli ve herhangi bir problemde anında müdahale edilmelidir. Uluslararası ticarete dört modda taşımacılık faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Bu modlar kara, hava, deniz ve çok modlu taşımacılıktır.

1. Kara Taşımacılığı

Taşımacılık faaliyetlerinde en çok tercih edilen karayolu taşımacılığıdır. Bu taşımacılık sayesinde kişiler alıcının belirlediği yere kadar tek bir vasıta ile ulaştırılmasına imkan sağladığı gibi dolaysız biçimde teslim edilmesini sağlar. Maliyetleri varış yerinin uzaklığı ve yük miktarına göre değişmektedir. Buna ek olarak demiryolu taşımacılığı ise diğer kara taşımacılığıdır. Demiryolu büyük yüklerin taşınması için maliyetin en az olduğu sektördür. Ulaşım zamanı olarak yavaş olsa da yüksek hacimli olması nedeniyle tercih edilen moddur. Petrol ve doğalgaz taşımacılığı için ise kullanılan kara modu da sabit tesisatlarla sağlanır. Bu tür ürünler için en uygun olan taşımacılık faaliyeti tesisatlarla olan taşımacılıktır.

2. Hava Taşımacılığı

Bu mod diğer modlara göre az tercih edilen bir yoldur. Böyle olmasının nedeni fazla maliyetli olmasından kaynaklıdır. Taşıma modları arasında güvenilir ve hızlı olmasına rağmen genelde çok acil ürünlerin taşınmasında tercih edilir. Uçak yakıtlarının maliyetli olmasından kaynaklı olarak taşıma ücreti fazla olması bu taşımacılığın tercih konusunda diğerlerine nazaran daha azdır.

3. Deniz Taşımacılığı

Deniz taşımacılığı diğer türlere göre yavaş ulaşım aracı olmasına karşı diğerlerinin maliyetinden daha da uygundur. Aynı zamanda bu ulaşım aracı sayesinde miktar olarak çok ve ağırlık olarak yüksek hacimli mallar taşınır. Bu özelliği bakımından daha ithalatçı ve ihracatçı açısından daha çok tercih edilen taşıma türüdür. Tek dezavantaj diyebileceğimiz bu ulaşımın liman yerleri olarak sınırlandırıldığını söyleyebiliriz. İç su yollarında da kullanılır ve örnek verecek olursak Tuna nehrinde yapılan taşımacılıkla Karadenizden Hollandaya uzanan bir imkan sağlamaktadır.

4. Çok Modlu Taşımacılık

Adından da anlaşılacağı gibi birden fazla taşıma modunun kullanılmasıdır. Çok modda taşıma yolu hem kara olarak devamında hem de deniz yolu olarak yapılmasına imkan sağlar. Yalnız bilinmesi gerekir ki burada yine de tek anlaşma kullanılır yalnızca taşıma işlemi gerçekleştirecek firmalar bunun koordinasyonunu sağlamakla görevlidir.

3.3.ULUSLARARASI LOJİSTİKTE AMBALAJ VE PAKETLEME

3.3.1. Ambalaj Kavramı ve Önemi

Ambalaj: Söz konusu ürünün üretici taraftan nihai tüketiciye sağlanmış olan tedarik zincirinde ürünün eksiksiz ve tam olarak ulaşabilmesi için gerekli koruyucuya denir.

Ambalajın fonksiyonlarını şöyle sıralayabiliriz. (Canitez,2011:63);

- a) Tanıtma
- b) Koruma
- c) Bilgilendirme
- d) Barındırma
- e) Stok kontrol
- f) Elleçleme
- g) Dikkat çekme

Ambalaj konusu ürünün çıkacağı ve varış noktası açısından önemli bir unsurdur. Üretici firma ürünün türüne göre ambalajı düzenlemesi gerekir. Suya dayanıklı, rutubete dayanıklı, yapışkanlığını yitirmemesi için özel materyaller gibi önlemlerin yapılması gereklidir. Ambalaj konusunda hem ihracatçı hem de ithalatçı ülkenin doğa şartlarını da göz önünde bulunması gereklidir. Ambalaj ürünün açılmadan önce tanıtması gereken açıklamalar yer almalıdır. Bu konuda ambalaj da kullanılan maddenin ve maliyetinin de dikkatli seçilmesi, çevreye uyumlu olması da gereklidir. En önemli diğer unsur ise ürünün ambalajı konusunda dış ülkelerdeki var olan yasal zorunlulukların öğrenilip bu düzenlemelere göre oluşturulmasıdır.

3.3.2. Ambalajların Ürüne Yönelik Kodlanması

Ambalajlarda mallar için kodlar vardır. Kanada ve Amerika da geçerli olan Evrensel Ürün Kodları geçerlidir. Buradaki kodlar UniformCodeCouncilInc aracılığı ile yönetilir. Dünyada 90 ülkeden fazla geçerli olan “Uluslararası Mal Kalemleri Numaralandırma Örgütü” kod sistemi vardır. Bu kod sistemlerinin yapısal özellikleri şu şekildedir. (Canitez,2011:64-65)

Evrensel Ürün Barkod Sistemi

K	Kontrol Numarası
N	Sistem Karakter Numarası
MMMMM	Mala Verilen Numara
ÜÜÜÜÜ	Üreticiye Verilen Numara
Uluslararası Mal Kalemleri Numaralandırma Örgütü	
K	Kontrol Numarası
ÜÜÜ	Ülke Üye Kod Numarası
MMMMM	Üreticinin Belirlediği Mal Numarası
İİİİ	Üreticinin Kayıt Numarası

Kaynak:MuratCanitez,2011:

Tablo 2: Ambalaj Kodlama Sistemi

3.3.3. Uluslararası Lojistikte Mastır Paketler ve Paketleme

Mastır paket; taşınacak malın gümrüklemesi ve araca yüklenmesi için lojistik bakımından oluşturulan nihai kaptır. (Canitez,2011:66) Bunlar:

- a) Karton Kutular (CorrugatedCarton Box)



- b) Tahta Sandıklar (WoodenCrate)



- c) Torba ve Çuvallar (BagandSack)



d) Tahta Kutular(Wooden Case or Box)



e) Varil ve Özel Konteynırlar (Drum and Container)

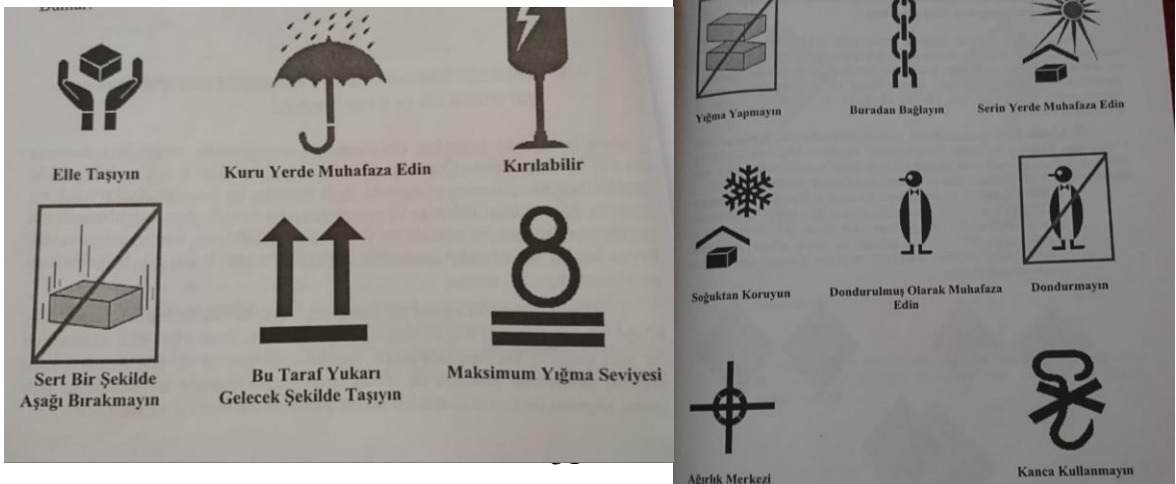


f) Palet



3.3.4. Tehlikesiz Materyallerin Taşındığı Mastır Paketlerin İşaretlenmesi ve Etiketlenmesi

Mastır paketlerin uluslararası ticarete taşınması sırasında paketlere gerekli etiketlenme ve işaretlenme yapılmalıdır. Varış ülkesinin doğa olaylarına veya ürünün türlerine göre aşağıdaki etiketler yapıştırılmalıdır.



3.3.5. Tehlikeli Materyallerin Taşıdığı Mastır Paketlerin İşaretlenmesi ve Etiketlenmesi

Etiketlenme konusu tehlikesiz maddeler için de gerekliyken, tehlikeli maddeler için daha da önemlidir. United Nations kuruluşu tarafından tehlikeli maddeler için etiketlenmeyi ayrı başlıklarda incelemiştir.



3.3.6. Mastır Paketlerin Elleçlenmesi ve Yüklenmesi

Elleçleme kelimesi ingilizcehandling kelimesinin çevrimi olarak kullanılmaktadır. Bu kelimenin anlamı malların makine yardımıyla ya da insan emeği ile diğer yerden başka yere taşınması olarak tanımlanmaktadır. Malların türüne göre farklı elleçleme yöntemleri kullanılır. Örnek olarak forklift ile paletler elleçleme yapılır.

Bu paketlerin yüklenmesinde ise dikkat edilmesi gereken paketlere göre istiflenmeli ve bu şekilde yerden tasarruf edilmelidir. Yükleme sırasında paketlerin ağırlıkları ve özellikleri göz önünde bulunmalıdır. Paketlerin uzunlukları, yükseklikleri ve eni hesaplanarak araca en etkin biçimde yerleştirilmelidir. Konteynır ölçüleriyle beraber lojistik açısından yüklemeler iyi derecede istiflemek maddi yönünden tarafa pozitif yansır.

3.4.ANTREPO, SUNDURMA VE DEPOLAMA

Uluslararası ticaret yapan lojistik firmalar için önemli kavramlar antrepo, sundurma ve depolamadır. Antrepo, gümrüklemenin yapılacağı yerlere yakın olan,

vergilerinin henüz ödenmemiş olduğu ticari ürünlerin korunması için konulduğu kapalı mekandır. Sundurma ise bu depolamanın yapılacağı yerde sadece üstünün kapalı olup yan tarafların açık olduğu mekandır.

3.4.1. Depo İşlemleri ve Süreçleri

Depo işlemler söz konusu olan ürünlerin korunması, elleçleme, saklanması, data yönetimi, kalite kontrol gibi faaliyetleri kapsar. Depo yerlerinde gerçekleşen bazı işlemler şöyledir: (Canitez,2011:78)

- Ürünleri teslim almak
- Malın türüne göre istifleme yapmak
- Malın türüne göre saklanmasını sağlamak
- Deponun ısı, ışık ve ses özelliklerini ürünlere göre sağlamak
- Depo içerisinde bilgisayar, kodlama gibi bilişim işlemlerini kurmak
- Bilgi yönetimini organize edip, kullanmak
- Depoda ürünlerin stoklanmasını, birleştirilmesini ve gerekli alanların boşaltılmasını koordine etmek
- Ürünlerin sevkiyatlarını yapmak
- Ürünlerin araçlara yüklenmesini sağlamak
- Taşıma türlerine göre uygun araçlara taşıyıcı yönlendirmek
- Sevkiyat yapmadan önceki gerekli etiketlerin kontrol edilmesi, yapıştırılması ve mastır paketlere konulmasını sağlamak
- İsteğe göre ürünleri birleştirmek
- Bu işlemleri gerçekleştirmek için raf, forklift vb. ürünleri bulundurmak
- Bu depoların amaca ve işe uygun şekilde verimli kullanmak depo işlemleridir.

Depolama işlemlerinin sınıflandırma, ayırma, tahsis etme, biriktirme ve toplama olarak temel fonksiyonları yerine getirirler.

Kısaca depo da gerçekleştirilen temel iş aşamaları şöyle sıralanabilir; (Canitez,2011:79)

- Ürünün fiziksel olarak depoya girişi, genel kontrollerinin yapılması, paketleme gerekliyse bu işlemlerin yapılması.
- Fiziksel olarak ürünlerin ilgili kısımlara yerleştirilmesi, belirlenen raflarda istiflenmesinin yapılması.
- Ürünlerin depodan çekilmesi, bunu forklift, asansör ve hareketli raflar yardımı ile depo içerisinde hareketi sağlanması.

- Ürünlerin aynı yerleşim yerine ya da müşteriye gönderileceklerin birleştirilme işlemi yapılır. Kalite kontrolü yapılan ürünlerin gönderme zamanında zarara uğramaması için mastır paketlere yerleştirilir.
- Son olarak ürünlerin depodan çıkışı yapılarak yükleme olacak araçlara yüklenmesidir.

3.4.2. Gümrüklü Antrepolar ve Antrepo Uygulamaları

Gümrüklü Antrepo; ihracata konu olan ürünün gümrük gözetimine tabii olarak izin verilerek konumlandırılan yerlerdir. Bu yerlerin işletme sahiplerine “Antrepo İşleticisi” denir. (Canitez,2011:80)

Gümrükle antrepolar iki türdedir. Genel ve özel antrepo çeşitleridir.

a. Genel Antrepolar

- F tipi : Gümrük idarelerince işletilen antrepo türüdür.
- B tipi: İşletmeci olan kişinin sınırlı sorumlulukta olduğu ve yalnızca bu antrepoyu kiralar.
- A tipi: İşletmeci olan şirket stokta bulunan ürünlerin kayıtlarını almak mecburiyetindedir. Bunlara ek olarak gümrük vergilerini işletmeci olan kişi ödemek zorundadır.

b. Özel Antrepolar

- E tipi: Kullanan kişi ve işleten kişi aynı olduğu özel çeşitlerden bir tanesidir. Firmanın bizzat depolamaya yaptığı alandır.
- D tipi: Bu türde de kullanan ve işleten kişi aynıdır. Ancak burada malın gümrük fiyatlandırılmasının antrepoya geldiği gün yapılır ve bu eşyanın serbest dolaşıma girebilmesine olanak sağlar.
- C tipi: işleten ve kullanan kişinin aynı kişi olması ve ürünün tamamından işleticinin sorumluluğu olduğu antrepodur.

3.5.GÜMRÜK MÜŞAVİRLERİ İHRACAT PAZARLAMASI VE İTHALATLA TEDARİKLEME

3.5.1. Gümrük Müşavirlik Mesleği ve İçeriği

“Gümrük Müşavirlik İzin Belgesi” almayı hak kazanan serbest meslek kişilere “Gümrük Müşaviri” denir.

3.5.1.1.Gümrük Müşavirinin Görevleri

Gümrük müşaviri, söz konusu olan mal ile alakalı gümrük işlemlerini takip etmek ve koordine etmek görevidir. İmzalamış olduğu beyanname ve belgelerin direkt sorumlusudur. Gümrük müşavirleri, yardımcılarını görevden uzaklatırdıklarında düzenlemekle sorumlu olduğu ilişik kesme belgesini hazırlamak diğer bir görevidir. Gümrük müşavirleri kanuni ve ticari defterlerini, sözleşmelerini, vekaletnamelerini, yazılı olan faks, mektup , telgrafları, masraflarına ilişkin belgeleri, düzenlemiş oldukları faturaları 5 sene ellerinde tutmak zorundadırlar.

3.5.1.2.Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği ve Uygulaması

Gerçekleştirecekleri tespit işlemleri yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin şunlardır:

- a) Tüm malların giriş ve çıkış faaliyetlerinin özel antrepoda tespitinin yapılması
- b) Altışar aylık zamanlar itibariyle özel ve genel depolardaki stok kayıtlarının tutulması
- c) Depoların adres değişikliği, tadilatı, açılışı, genişletilmesini yönelik ön araştırmanın yapılması
- d) Satıcı ve alıcının düzenlediği ATR belgesi ve EUR.1 dolaşım belgesini mevzuata uygunluğunu ve 6 aylık zamanlar da kontrolünü tespit etmesi
- e) Menşei ülkenin tespit edilmesi,
- f) Geçici ithalatta olan eşyanın sürenin değerlendirilmesi bakımından rejime uygun yapıldığının tespit edilmesi
- g) Süre uzatımlarında dahilde işleme iznine ilişkin isteklerin değerlendirilmesi
- h) İşleme rejimi kapsamında gümrük kontrollü eşyanın ibrazının tespit edilmesi.

Yalnızca akaryakıtların bulunduğu antrepoların tespit ve kontrol işlemlerini gümrük idaresinin görevli kıldığı gümrük memurları yapar.

3.5.1.3.Gümrük Müşavirliği Koşulları

Gümrük müşaviri olma şartları şunlardır:

- a) TC vatandaşı olmak
- b) Tam ehliyeti sahip birey olmak
- c) Kanunda belirtilen suçlar sebebiyle hüküm giymemiş olmak
- d) Disiplin ve ceza soruşturmasıyla memuriyetten uzaklaştırılmamış olmamak
- e) Lisans mezunu olmak
- f) Gümrük müşavir yardımcılığını 3 yıl yapmak

g) Yapılan sınav sonucuna göre başarılı olmak.

Yukarıda bahsedilen şartlara ek olarak 3 yılını şube müdürü, gümrük muhafaza müdürü, başmüdür ve yardımcısı sıfatlarında gümrük idaresinde 10 sene görev yapmış veya emekliye ayrılmış olan kişilerde yapılacak sınavda başarılı olanlar girmektedir.

3.5.2. İhracat Pazarlaması ve Uygulamaları

İhracat pazarlaması; müşterilerin ihtiyaçlarını, tercihlerini ve isteklerini belirleyip kazanç elde edebilmek amacıyla firmanın imkanlarını kullanmak, planlamak ve denetlemek için bu işlemlerin uluslararası da yapılmasıdır.

Malın ihracat olarak kabul görebilmesi için;

- a) İntaç yani fiili ihracat yapılmalı
- b) Kambiyo taahhüdünün sonlandırılması
- c) İlgili mevzuata uygun olması gereklidir.

İhracat pazarlama süreci 11 adımdan oluşmaktadır. İlk ve en önemli adımı ihracat yapabilmek için tacir sıfatının kazanılması gereklidir.

3.5.2.1.İhracatçı Sıfatının Kazanılması

Sıfat kavramı kazanması temelde tacir olması ve buna bağlı olarak vergi mükellefi sıfatına da sahip olmalıdır. Bu özelliklere göre ihracatçı kavramını yeniden tanımlamak gerekirse; ihracatçı birliklerine üyeliği bulunan tüzel ve gerçek kişi tacirlerin vergiye tabi olanlar ile, esnaf odasında kaydı bulunan jointventure, sanatkarlar ve esnaflar ile konsorsiyumlardır.

İhracatçı birliğine üye olmak için gerekli dokümanlar şunlardır;

- a) Üye olunacak birlikten alınıp doldurulması gereken dilekçe
- b) İmza sirküleri belgesinin fotokopisi
- c) Vergi numarasının bulunduğu fotokopi
- d) Ticaret sicil gazetesi
- e) Taahhütname
- f) Faaliyet belgesi
- g) Ortaklık sözleşmesi jointventure veya konsorsiyumlar için gereklidir.

İhracat birliğine üye olurken giriş ücreti ödenir. Buna ek olarak üyeler her yıl Mayıs ayında aidat ödemesi yaparlar. Üye olan firmalar ihracat yaparken bu üyeliğini gösteren ilgili belgeyi gümrükçü işletmeye teslim eder.

3.5.2.2.Pazar ve Müşterilerin Bulunması

Uluslararası ticaret yapabilmek için pazar araştırmasının yapılması ve müşterinin bulunması ihracatçı için önemli bir dönüm noktasıdır. Bu araştırmayı doğru ve etkin biçimde yapması gerekir. Müşteri bulma konusunda firma da ilk olarak İngilizce bilen bir dış ticaret elemanı bulundurmak zorundadır. Bunun yanında bu elemanın aktif olması, iletişim yeteneğine sahip olması, kendini sürekli olarak yeni müşteriler bulma konusunda geliştirmelidir.

Firmaların ihracat konusunda kendini geliştirmesi ve teşvik etmek amacıyla firmalara devlet tarafından destek verilmektedir. Bunlara ek olarak günümüzde Kosgeb tarafından da kendini tanıtmaya ve geliştirme için ek destekler vermektedir.

Müşteri bulma konusunda üretici olup resmi olarak hiç ihracat yapmayan bir firma, ihraç kayıtlı olarak aracı firmaya ürünlerin satışını yapmıştır. Bu satış sonrası aracı firma gümrük beyannamesini üretici firmaya göndermesi lazımdır. Çünkü üretici firma bu satıştan KDV iadesi alması gereklidir. Bu iletişim sonrasında günümüzde firmalar gümrük beyannamesinde yazılı adrese, üretici dolaysız olarak ulaşmaya başlamış ve kendi ihracatını yapmaya devam etmiştir. Buda aracı firmalar için kötü bir bilgi aktarımı olurken, üreticinin kendini ihracat konusunda geliştirmiştir. Böyle yapan firmalar müşterilerini kolay yoldan bulmaya başlamıştır. Bu davranış iş ahlakı çerçevesinde etik değildir.

Ek olarak firmalar aynı işi yapan başka firmalarda deneyim yapmış personeli istihdam ederek, kişinin tecrübelerinden yararlanabilir. Böylelikle müşteri bulma konusunda kolaylık sağlanır.

Başka müşteri bulma yollarından birisi de birbirini tamamlayan iş kollarıyla iletişimde olarak sağlayabilmektedir. Örnek verecek olursak, yurtdışına kuru kayısı satan bir firmanın ihracat yapmış olduğu firmanın isteği doğrultusunda, kuru üzüm üreten başka firma ile iletişime geçmesine yardımcı olmasıyla benzer iş kollarındaki işletmelere müşteri konusunda yardımcı olabilmektedir.

Müşteri ve pazar araştırmasında yukarıda bahsettiğim yollar birkaç pazar ve müşteriyle iletişim sağlamaktadır. Asıl internette yapılan araştırma ve raporlar daha çok müşteriye ulaşmayı sağlamaktadır ve daha etkin araçtır. İnternet üzerinden yapılan araştırma için öncelikle firmalar ürettikleri ürünün GTİP numaralarını bilmek zorundadır. Bu numarayı belirlemek için şu sitelerde araştırma yapılabilmektedir;

- www.gumruk.gov.tr
- www.gumrukmevzuat.com
- www.uktradeinfo.com

GTİP numarasını belirlediğimiz ürün için sonraki aşama hedef pazarların bulunmasıdır. Bu pazarlar için hazırlanan raporların incelenmesi gereklidir. Söz konusu raporlara şu website aracılığı ile ulaşmamız mümkündür:

- www.igeme.org.tr
- www.ebi.nl
- www.stat-usa.gov
- strategis.ic.gc.ca
- www.researchandmarkets.co.uk
- www.marketresearch.com
- www.mindbranch.com
- www.intracen.org

Raporların incelenmesinden sonra firmalara ulaşabilmek için bazı veri tabanları mevcuttur. Bunlar aşağıda belirtilmiş ve gtıp numarası ile sorgulayarak ulaşabileceğimiz sitelerdir:

- unstats.un.org/unsd/comtrade
- www.alibaba.com
- www.kompass.com
- www.europages.com
- www.thomasglobal.com
- www.dtm.gov.tr
- www.abmankara.gov.tr
- www.tika.gov.tr
- openaccess.dialog.com
- www.tradeprofiles.com
- www.uktradeinfo.com
- www.mercantil.com
- directory.camaras.org

Yukarıdaki siteler firma bazında ürünlere göre listelenirken, aşağıdaki siteler ülkeler bazında firmalara ulaşmak için yardımcı olacaktır.

- globaledge.msu.edu
- fita.org
- openaccess.dialog.com

- intracen.org
- reenic.utexas.edu
- exportmichigan.com

Bu web siteleri aracılığı ile potansiyel pazar ve müşterilerin bulunmasına yardımcı olmaktadır. Ürün ve ülke bazında yapılan araştırma ihracatçı firmaların ürünlerini en etkin pazarlayabilir.

Müşteri bulma işlemlerinden bir diğeri fuarlar ve organizasyonlara katılım göstermektir. Fuarlarda yüz yüze konuşarak müşteri bulmak, ürünlerin demolarını görmek hem ihracatçı hem de ithalatçı için etkin bir iletişimdir. Fuar konusunda devlet ihracatçılara büyük ölçüde destek sağlamaktadır. Bu konuda devlet tarafından yardım edilen fuarların listesi, tarihi, türü ve alan konusunda bilgiyi “foreigntrade.gov.tr” aracılığı ile ulaşmak mümkündür. Yurtdışındaki fuar organizasyonların belirlenmesi ve seçilmesi için “auma.de” web sitesi son derece önemli olan yardımcı kaynaktır.

Fuar işlemlerinde temelde üç türde ayırım olduğu söylenebilir. Bunlar :(Canitez,2011:94)

- a) Sergiler: İktisadi başarılarla karşı yerel ve uluslararası düzenlenen organizasyonlardır.
- b) Ticari Fuarlar: Nihai tüketicilerle birlikte satıcı olan firmaların bir araya gelerek, alım-satım yapma işlemlerinin gerçekleştirilmesini yardımcı olan organizasyondur.
- c) Spesifik Fuarlar: Belirlenen bir ürün için yapılan organizasyondur.

Firmalar fuarlar aracılığı ile müşterilerle yüz yüze görüşmenin yanında, rakiplerini yakından tanımayı, diğer firmaların yeniliklerini görmeye, hızla gelişen teknolojiye ayak uydurmaya, firmasını yurtdışında tanıtmaya imkanı elde etmeye, iş çevresini genişletmeye fuarlar önemli bir yardımcıdır. Firmaların dünya çapında yapılan pekçok fuarı seçerken kendi ürünlerini pazarlayabileceği alanlar için açılan türde fuarları tercih etmelidir. Bunun yanında maliyetleri göz önünde bulundurma ve fuarın müşteriye ulaşma potansiyelini analiz etmelidir. Firma için yapılacağı yer ve zaman önemli ve organizatörlerle iletişim halinde olarak oraya gitmeden istekleri ve ihtiyaçlarını belirlemelidir.

3.5.2.3.Potansiyel Müşterilerle Detayların Görüşülmesi

Belirlenen firmalar sonrasında ilgili ürünün detaylarının görüşülmesi gereklidir. Firmaların bünyesinde pazarlama personelinin çok iş düşmektedir. Öncelikle firmalarını karşı tarafa tanıtmalı, sonrasında ürünün kalitesi, kaliteyle ilgili belgeleri,

söz konusu ürünü istediklere miktara göre fiyatını söylemeyi, bunun yanında yapılacak ticari işlemin ödeme türü, teslim şekli, yeri ve zamanı, ilgili belgeleri hazırlama ve paketleme işlemleri ile ilgili bilgileri aktarmalıdır. Burada elemanın detaylı bilgi verme iletişim için devamlılık sağlanmasına yardımcı olacaktır.

3.5.2.4.Müşteriyle Anlaşma Yapılması

Bir sonraki aşama müşteriyle anlaşma işleminin yapılmasıdır. Detaylar her iki taraf içinde onaylanmış ise proforma fatura ile yazılı olarak yapılması her iki taraf için yanlış anlaşımaların önüne geçmesine yardımcı olacaktır. Proforma faturaların gönderilip, imzalanmasıyla anlaşmanın sağlanmış olduğu anlaşılır.

3.5.2.5.Akreditifin Bildirilmesi

Pek çok ödeme yönteminin olmasına rağmen dış ticarete en güvenilir olan akreditif ödeme yöntemi kullanılmaktadır. Bundan dolayı ödeme yöntemi akreditif olarak yapılması anlaşılmış ise bankalar aracılığı ile ihracatçıya akreditifin açıldığı bildirilmelidir. Bu sayede ihracatçı üretime başlar. Ödeme yöntemi karlısıklı olarak her iki tarafı koruduğu için tercih edilir.

3.5.2.6.Malların Hazırlanması

Anlaşması yapılan ve proforma da belirtilen özelliklere göre ürünlerin üretimi uygun olmalıdır. Belirlenen gönderim zamanına göre söz konusu ürünlerin hazırlanması gereklidir.

3.5.2.7.Belgelerin Hazırlanması

Malın gönderimi için önemli olan belgeler bulunmaktadır. Özellikle ihracatçı ticaret yapacağı ülke ile kendi ülkesi arasında yasal zorunluluğu bulunan belgeleri hazırlamakla yükümlüdür. İhracatçı firma tarafından hazırlanan ve Türkiye’de işleme alınacak dokümanlar şunlardır;

- a) Türkçe çeki listesi
- b) Türkçe ticari fatura
- c) Gümrük çıkış belgesi
- d) Dolaşım belgesi
- e) Menşei şahadetnamesi
- f) İsteğe bağlı olarak sağlık sertifikası, kontrol belgesi hazırlanmalıdır.

İthalatçı ülkede işleme alınacak dokümanlar şunlardır;

- a) Teslim türüne göre ürünün mülkiyetini temsil eden belgeler
- b) İngilizce çeki listesi

- c) İngilizce ticari fatura
- d) Dolaşım belgesi
- e) Sigorta poliçesi
- f) Menşei şahadetnamesi
- g) İsteğe bağlı olarak kalite belgeleri hazırlanmalıdır.

3.5.2.8.Gümrüklemenin Yapılması

Evraklar hazırlandıktan sonraki aşama malların gümrükleme yapılma aşamasıdır. Her ülkeye göre bu evraklar farklılık gösterse de genel olarak ticari fatura, dolaşım belgesi, çeki listesi ve gümrük beyannamesi olması gereken dokümanlardır. Hazırlanan dokümanlarla birlikte gümrükte gerekli kontrol sağlandıktan sonra gümrük idaresi tarafından gümrükleme işlemleri söz konusu araca yüklemesi yapılır.

3.5.2.9.Ürünleri Sevk Aracına Teslim Edilmesi

Hazırlanan ürünler evrakları da gümrük idaresince teslim alınmış ürünlerin anlaşılın taşıma moduna göre bu taşımayı yapacak araçlara teslim edilmesi gereklidir.

3.5.2.10. Sonuç İşlemlerinin Yapılması

Sonuç işlemi olarak dört temel faaliyet söz konusudur. Bunlar;

- HİİB taahhütlerinin kapatılması,
- DİİB taahhütlerinin kapatılması,
- KDV iade tutarlarının alınması
- Türk-Eximbank taahhütlerinin kapatılması gereklidir.

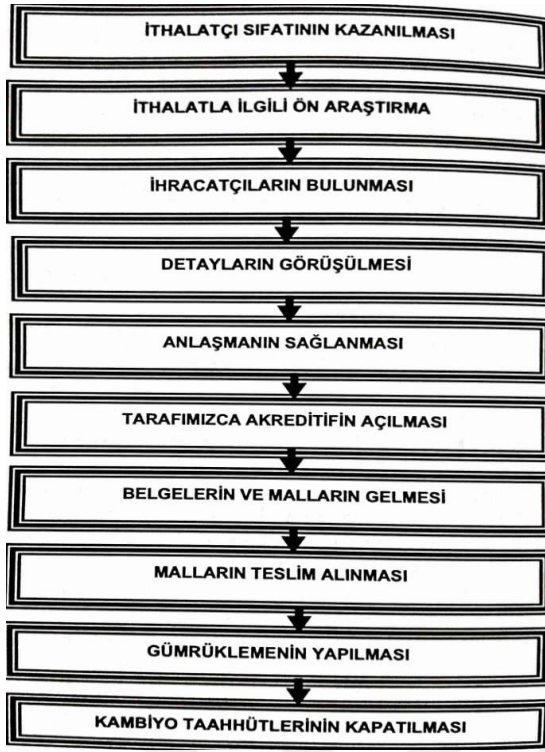
3.5.2.11.Kambiyo Taahhütlerin Sonlandırılması

İhracat bedelinin kayıtlı ülkeye getirilmesi zorunludur. Mevzuata göre ihracat tanımından artık çıkarılmıştır. Kambiyo takip ve zaman sınırlamaları kaldırılmıştır.

3.5.3. İTHALATLA TEDARİKLEME VE UYGULAMALARI

İthalat; ürünün yürürlükte bulunan gümrük mevzuatı çerçevesinde ürünü kendi ülkesine transfer etmesidir. Temelde üç tür vardır. Bunlar; (Canitez,2011:107)

- Bedelli ithalat
- Bedelsiz ithalat
- Geçici ithalat



Şekil 9: İthalat Süreçleri

Yukarıda şekilde ithalatın temel süreçlerini belirtilmiştir.

3.6.ULUSLARARASI LOJİSTİKTE SİGORTA

3.6.1. Uluslararası Nakliyat Sigortaları ve Uygulamaları

Taşımacılık sektöründe iki grupta sigortayı incelemek mümkündür. Bunlar “taşıyıcının sorumluluk sigortaları” ve “emtia sigortaları”dır.

Emtia sigortası dediğimiz, taşıma sırasında karşılaşma olasılığı olabilecek hasar, kayıp ve zararlara karşı yapılabilen sigorta türüdür. Bu tür 4 temel risk için yaptırılır; kırılma, çalınma, hasar ve ithalatçı firmaların yanılıcı bildirimlerine karşı olur. Bu riskler 3 grupta toplanır: tam, geniş ve dar teminat.

Taşıma işlemlerinde poliçe çeşitleri de vardır. Bu türler nakliyat sigortalarında şunlardır: Kati, abonman ve flotan poliçelerdir.

- Abonman: Bir senelik yapılan sigortalarda olan poliçe çeşididir.
- Flotan: Sigorta anlaşmalarında detayların sonradan belirtileceğine yönelik teminat verilen diğer adıyla muvakkat poliçe denilen türdür.
- Kati: Tüm bilgilerin sigortada yer aldığı poliçelerdir.

Taşıyıcının sorumluluk sigortaları, taşımacılıkta malın yüklendiği zamandan, varışa ulaştığı zamana kadar gerçekleşebilecek risklerin üstlenmesidir. Karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılıktaki işlemler için sigorta yapılmaktadır.

3.6.2. FreightForwarder'lar ve Sigorta

Freightforwarder, sigorta yaptırılan sıfatı konumundadır. Bu yüzden üreticiden alınıp alıcıya verilmesine kadar işlem süreçlerinde freightforwarder taraftır. Sigorta aşamasında karşılaştıkları riskler 3 temeldedir. Bunlar;

- a) Depoda karşılaşılabilecek riskler
- b) Taşıyıcı vasıta da ve süreçte karşılaşılabilecek riskler
- c) Sigorta aracılık işlemleri

3.6.3. Malın Hasarı Durumunda Yapılacaklar

Hasar öncesinde taşımayı yapacak olan araç sürekli takip edilmelidir. Taşıma firması ve sürücüler basiretlidir, firma gerekli dokümanlara ek olarak izni olmalıdır. Aracın taşıma güzergahındaki hava şartlarına uygun kontrolleri yapılmış olmalıdır.

Hasarın olduğu durumda sigorta şirketleri hasar raporunu detaylı olarak düzenlemelidir. Bu raporda hasarın gerçekleştiği yer ve zaman, detaylar ile taşıma yeri ve anlaşması, firma bilgileri gibi bilgiler yer almalıdır. Bilgilere ek olarak sigorta firması gümrükle ilgili dokümanlar, malın mülkiyetini gösteren doküman, fatura, sözleşme gibi belgeleri teslim almalıdır.

Belgeler konusunda taşıma türüne göre gerekli belgelerin ayrımı şu şekilde yapılmıştır.

Hava ve denizyolu olduğu zaman gerekli belgeler şunlardır: (Canitez,2011:129)

- a) Hasar olduğuna yönelik beyan
- b) Sigorta poliçesinin aslı
- c) Hasar fotoğrafları
- d) Konşimento
- e) Tutanak raporu
- f) Gümrük belgeleri
- g) Faturalar
- h) Teslim modu bilgileri
- i) Taşıyıcıyı kiralayan ve ödeme bilgileri

Kara ve demiryoluyla olması durumunda sigorta işlenmesi için belgeler şunlardır:

- a) Hasar beyanı
- b) CIM, CMR
- c) İrsaliye
- d) Tutanak raporu
- e) Ehliyet ve ruhsat

- f) Alkol olup olmadığını gösteren rapor
- g) Fatura
- h) Gümrükle ilgili dokümanlar
- i) Kiralayan bilgileri
- j) Ödeme bilgileri
- k) Teslim şeklinin bilgisi
- l) Müşteri yazışmaları ve sorumluluk yazısı
- m) Alaka diğer dokümanlar.

Hasar sonrasında bu işlemlerin sigorta firmaları tarafınca incelenip gerekli ödemeyi kısa sürede yapması, gerek görür ise ek olarak belge talep edebilir. Önemli olan bundan sonra gerekli önlemleri alıp hasar olmaması ya da bu hasar miktarını en aza indirmeye çalışmak gereklidir.

3.7.ULUSLARARASI GÖZETİM ŞİRKETLERİ

Gözetim şirketi; satış anlaşmaları gereğince analiz veya kontrol yapan, bu kontrol sonrasında rapor sunan, kalite kontrolle beraber dış ticaret işlemlerini koordine eden bağımsız ve tarafsız firmalardır. (Canitez,2011:131)

Uluslararası ticarete birbirlerini çok fazla tanımayan şirketler için satın alınan malı kontrol etme, miktarını anlamaya uygun olup olmadığını belirleme, ambalajın istenilen şartlara göre olup olmadığını belirlemek için gözetim şirketlerine ihtiyaç vardır. Bu firmaların sayısı günümüzde artmış ve yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Genel olarak bu firmalar, ithalatçı tarafından işlem yapılması istenilmektedir. Malın anlaşma şartlarına uygunluğunun ne ölçüde olduğunu tespit ederler. Bu kontrolle zararları veya aldatmacı işlemleri engellemektedir. Gerektiği zaman bu kontroller üretim yerinde de yapılmaktadır. Belirlenen standartlara uygunluğunu belgeler, ürünlerin istenilen koşullarda olduğunu ithalatçıya bildirir. Şartların yerine getirilmemesi durumunda ihracatçı firmaya fiyat indirimi isteyebilir ya da gerekli ödemeyi yapmayabilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'YE YÖNELİK BİR LOJİSTİK KÖY MODEL ÖNERİSİ

4.1. Literatürde Konuyla İlgili Yapılan Çalışmalar

Kaynak ve Zeybek (2007) araştırmalarında intermodal (taşıma türleri arasındaki bağlantı) terminallerin gelişimini ele almışlardır. Ortaya konulan sonuçlar doğrultusunda intermodal terminaller olarak da adlandırılan lojistik köyler yükün toplanarak konsolide edildiği ve ulaşım modlarına aktarılarak kapıdan kapıya teslim şeklinin en uygun maliyetle gerçekleştirilmesini önermiştir.

Karadeniz ve Akpınar (2011) yapmış oldukları çalışmada ülkemizdeki lojistik köy uygulamalarını incelemiş ve yeni bir lojistik köy önerisinde bulunmuştur. Elde ettikleri veriler doğrultusunda Trabzon ilinin arazi, ulaşım, liman ve demiryolu hattı açısından yeni bir lojistik köy üssü olmasının faydalı olacağı kanısına varmışlardır. Aynı çalışmada, araştırmacılar lojistik konusunda gösterilen çabaların sadece TCDD ve kamu sektörüyle sınırlı kaldığına değinmişlerdir.

Aydın ve Öğüt (2008) çalışmalarında Avrupa ve Türkiye'deki lojistik köy faaliyetlerini ele almışlardır. Avrupa'da sayıları atmışı geçen mevcut lojistik köylerin bulunmasına rağmen ülkemizde bu sayı on beş lojistik köy projesiyle başlamıştır. Çalışmaya göre bu projelerin ülkemize katkısı; ekonomik ve sosyal gelişim, dış pazarlarda rekabet gücünün artması ve ulaşım trafiğinde rahatlama olarak ortaya çıkacaktır.

Elgün ve Elitaş (2011) ülkemizde lojistik köy olmaya aday bölgeleri araştırmışlardır. Bu doğrultuda ülkemizin kuzey ve güney eksenindeki en uygun yerel ve uluslararası lojistik lokasyonları ekonomik veriler ve sezgisel değerlendirmeler yoluyla incelemişlerdir. Sonuç olarak, Mersin uluslararası lojistik faaliyetler bakımından, Eskişehir, Bilecik ve Konya ise yerel lojistik faaliyetler bakımından öne çıkmıştır.

Çevik ve Kaya (2010), yaptıkları çalışmada ülkemizdeki lojistik faaliyetleri analiz etmiş olup İzmir ilinin söz konusu faaliyetler açısından swot analizini yapmıştır. Sonuç olarak İzmir'in liman şehri olması, konumu ve ekonomisi şehrin lojistik bir üs olması için uygun olacağına değinilmiştir.

4.2. Lojistik Köy Model Önerisi

4.2.1. Lojistik Köylerin Oluşturulmasında Temel Dinamikler

Lojistik çözümlerin çok daha kolay planlanabildiği, yönetilebildiği ve sonuçlandırılabilirdiği özellikle büyük hacimli lojistik ihtiyaçları gidermesi için planlanan Lojistik Merkez/ Köyler birçok ülkede yıllardır faaliyetlerine devam etmektedirler. Singapur Almanya, Hollanda, Fransa, İtalya, Amerika Birleşik Devletleri, Çin Halk Cumhuriyeti gibi ülkelerde onlarca lojistik Köy faaliyetlerine devam etmektedir.

Lojistik hizmetlerin bu ülkelerde gelişmesini, bu ülkelerin Dünya Ticaret Örgütü Lojistik Endeks Sıralamasında ön sırada olmalarını, sadece lojistik sektöründen büyük gelirler elde etmelerini sağlayan bazı faktörler vardır. Bunlar

- Sermaye
- Üretim
- Tüketim
- Yasal Düzenlemeler
- Ticaret Yolları
- Teknolojik Altyapı
- Uluslararası Ticari Anlaşmalar ve Birlikler
- Coğrafi Konum
- İnsan Kaynağı
- Ulusal Hedefler
- Devlet Politikaları
- Küresel İhtiyaçlar

4.2.2. Türkiye’de Lojistik Köy Gelişimi

Ülkemizde yaşanan son gelişmeler neticesinde Türkiye Cumhuriyeti Devleti, ülkenin belirli şehirlerine lojistik köyler kurulması için yatırımlar yapmaya karar vermiş ve bu yatırımları da sırasıyla gerçekleştirmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Lojistik köy projeleri ile bulunduğu coğrafi konumda üreten ekonomiler ile tüketen ekonomiler arasında bir köprü olmayı başarabilir. Petrol ve doğal gaz boru hatları bu anlamda son derece güzel örneklerdir. Azerbaycan, İran, Irak ve Rusya gibi ülkeler boru hatları

vasıtası ile Avrupa'ya yani tüketen ekonomilere Türkiye'de kurulu boru hatları vasıtası ile petrol ve doğalgaz satabilmektedir.

Türkiye'nin ulaştırma politikası sürdürülebilir, enerji verimli ve çevreye saygılı bir hareketlilik biçimini amaçlamaktadır. Bu hedeflere, çeşitli ulaşım türlerini en iyi şekilde birleştiren, her birinin gücünü kullanan ve karasal taşımalarda demiryolunu öne çıkaran kombine taşımacılık sistemi kullanılarak ve demiryolu bağlantılı lojistik merkezler tesis edilerek ulaşılabilir.

Ulaştırma sisteminin en önemli işlev yeri olan "lojistik merkez" terimi Türkiye'de yakın zamanda ilk defa Dokuzuncu Kalkınma Planında (2007-2013) kullanıldı. Onuncu Kalkınma Planında (2013-2018) ve hazırlıkları tamamlanmak üzere olan On Birinci Kalkınma Planı'nda (2019-2023) çok sık kullanılmıştır. Tesis edilecek lojistik merkezlerin amacı, hareketliliğe bağlı olumsuz etkileri azaltmak, bütünleşik ulaşım zincirlerini kullananların tüm ihtiyaçlarını karşılayacak, verimliliğini artıracak lojistik merkezlerine ve lojistik hizmetlerine ihtiyacımız bulunmaktadır. Böylece her bir taşıma türünün gücünü kullanan ve zayıflıkları en aza indiren, taşıma maliyetlerini rekabet edilebilir hale getiren ve kombine taşımacılık sisteminin kullanılmasını teşvik eden yeni bir ulaştırma sistemini kurabiliriz. Kaynak (Ali Ercan Güleç DTD Başkanı, 2018)

Türkiye'de kurulan lojistik köylerin projelendirilmesi ve hangi hizmetleri vereceğinin belirlenmesi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları uhdesine bırakılmıştır. Projeler tip proje şeklinde oluşturulmuş, yapımı tamamlanan ve devam eden lojistik köyler aşağıdaki şekilde projelendirilmiştir.

- Çok büyük konteyner depolama alanları
- Farklı Amaçlar için kullanılacak az sayıda Depo ve Antrepo alanları
- Lojistik Merkez Yönetim Binası
- Lokomotifler için Akaryakıt İkmal Tesisleri.
- Demiryolu hatları

4.2.3. Türkiye'de Lojistik Köyler

Kurulması planlanan 20 lojistik merkezden şimdiye kadar 7'si işletmeye alınmıştır. 6'sında inşaat çalışmaları sürmektedir. 2023'te 20 lojistik merkez toplam 34,2 milyon ton yük kapasitesiyle tüm sektörlerle hizmet verecektir. Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımını sağlanmasına yönelik teknik ve idari

karşılıklı işletilebilirlik düzenlemelerine uyum sağlanacaktır. Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy) ve Halkalı olmak üzere 7 adet lojistik merkez işletmeye açılmıştır. Bilecik (Bozüyük), İzmir (Kemalpaşa), Mardin, Erzurum (Palandöken), Kahramanmaraş (Türkoğlu) ve Mersin (Yenice) lojistik merkezlerinin inşaat çalışmaları devam etmektedir. Diğerleri olan İstanbul (Yeşilbayır), Konya (Kayacık), Kayseri (Boğazköprü), Sivas, Kars, Bitlis (Tatvan) ve Şırnak (Habur) projelendirme ve kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Kaynak Mehmet Tanyaş

4.2.4. Avrupa'nın En İyi Lojistik Köyleri

Interporto	Verona,
GVZ	Bremen
GVZ	Nürnberg
BerlinSüdGrosbeeren	
PlazaLogisticaZaragoza	
InterportoNolaCampano	
InterportoPadova	
Interporto	Bologna
GVZ	Leipzig
Interporto	Parma
ZAL	Barselona
Interportodi	Torino
BILKLogisticsBudapeşte	
InterportoNovara	
CLIPLogisticsPoznan	
Delta3Dourges	Lille
GVZBerlinWestWustermark	
CargoCenter Graz	

Kaynak: www.yesillojistikciler.com

4.2.5. Model Lojistik Köy Yerleşkesi

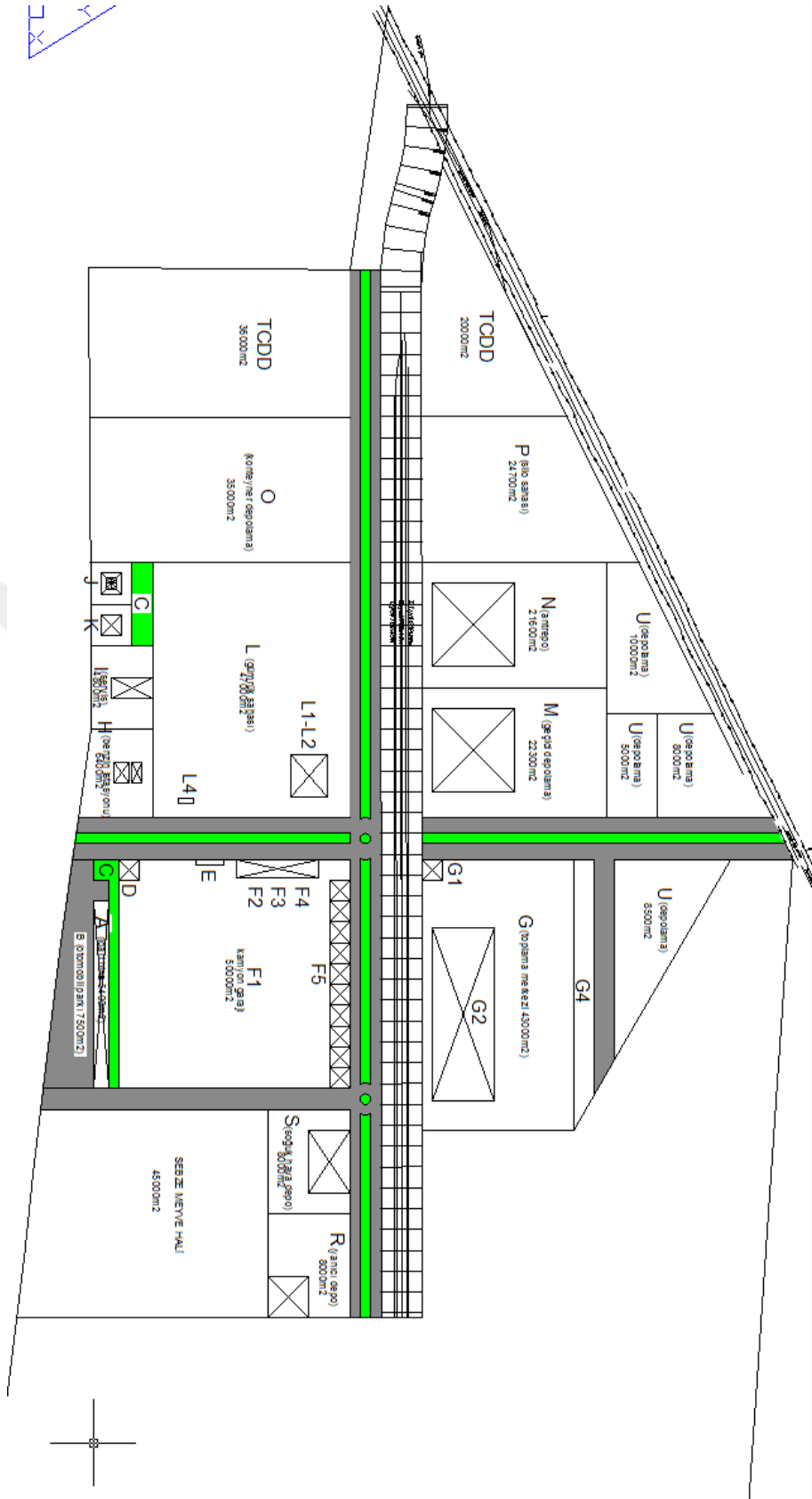
Lojistik köyler, bir ülkenin gelişimi, ihracat ve ithalat potansiyelinin ortaya çıkarılması ve maksimum seviyede bu potansiyele ulaşılması, hem ulusal hem de uluslar arası eşya hareketinde sağlayacağı maliyet avantajlarının yanında ayrıca tek başına da bir değer üretmektedir. Bölgesel kalkınmaya sunacağı katkının yanında,

ortaya çıkacak yeni iş kolları ile istihdamı artıracaktır. Lojistik entegre hizmetler üretmeyi kapsar. Lojistik köyler uluslararası standartlarda hizmetler üretilmesini ve üretilen bu hizmetlerin kurulacak bağlantılar ve yatırımcılar vasıtası diğer ülkelere ihracatınındı önünü açabilecektir. Hizmet ihracatı günümüz Türkiye'sinde var olan ekonomik şartların iyileşmesi için önemli adımlardan bir tanesi olabilir.

Küresel lojistik firmaları bugün bütün dünyada hizmet üretmeye devam etmektedir. Bu firmalar sürekli kendilerini geliştirirken müşterilerine çok daha fazla lojistik çözümler üretmeye başlamışlardır. Amazon adıyla bilinen firmanın bugün dünyanın en büyük elektronik alışveriş mağazası olma başarısı kurduğu lojistik aę ile mümkün olabilmıştir.

Amazon örneğinden hareketle Türkiye de lojistik köyler ile ülke coğrafyasını lojistik ağlarla örmeyi başarabilmelidir. Türkiye hava yolu, demir yolu, kara yolu ve deniz yolu ile bu lojistik merkezleri entegre edebildiği derecede bu hedefine ulaşacaktır.

Aşağıdaki çalışmada, Türkiye de kurulmakta olan Lojistik köyler için bir model önerisi geliştirilmiştir. Bu modelden de anlaşılacağı üzere, demiryolu ile karayolu birbirine entegre edilmiştir. Lojistik köylerin deniz yolu ve hava yolu bağlantısı ise ancak deniz ve hava limanlara yakın bölgelere kurulması ve bu limanlara lojistik köylerden kara ve demir yolu ulaşımının sağlanması ile olabilir. Özellikle liman bölgelerine kurulacak lojistik köyler kara, deniz ve demir yolu entegrasyonu tam manası ile sağlamış sayılabilir.



Şekil 10: Örnek Lojistik Köy Yerleşkesi,

4.2.6. Model Lojistik Köy Yerleşkesi Özellikleri

- Modelde Lojistik köyün toplam kapladığı alan 525.000 metrekaredir. Lojistik köyün organize sanayi bölgelerine yakın alanlarda olması ekstra maliyet avantajı sağlayacaktır.

- TCDD yatırımları ve yük istasyonu lojistik merkezden ayrı düşünülmemiş, lojistik merkezin en önemli parçası olarak düşünülmüştür. TCDD yatırımları için toplam 96.000 metrekare alan önerilmiştir. Bu alanın 40.000 metrekarelik kısmını rayların kaplaması ve 56.000 metrekarelik kısmının ise TCDD tesislerini kapsamaması öngörülmüştür. TCDD ile alakalı tesislerin metrajların artırılması o şehrin doğrudan demiryolu taşımacılığına olan ilgisine ve ihtiyacına göre belirlenmelidir.

- Lojistik merkezinde karayolu ve demiryolu taşımacılığı birbirine entegre edilmiştir.

- Denizyolu taşımacılığında kullanılan konteynerlerin elleçlenmesi ve taşınması için hem karayolu taşımacılığından hem de demir yolu taşımacılığından maksimum seviyede faydalanılmaya çalışılmıştır.

- Lojistik merkezde farklı sektörlerden gelebilecek farklı taleplere merkezin gelecekte cevap verebilmesi için özel sektör firmalarının kullanımına 31.500 metrekare alan ayrılmıştır.

- Tesislerin yerleşimi sırasında, lojistik hizmetlerin en hızlı ve maliyet avantajlı şekilde üreticiye sunulması gerektiği ilkesine önem verilmiştir.

- Nakliye, sigorta, dış ticaret firmaları gibi farklı fakat birbirine bağımlı sektörlerin bir arada olabilecekleri, sektörel kümelenmeleri destekleyen bir lojistik merkez olması,

- Lojistik merkezde yer alan lojistik hizmet sağlayıcılarının kaliteli ve koordineli lojistik hizmet üretmeleri için gerekli altyapının var olduğu bir lojistik merkez olması,

- Üretici firmalara maliyet avantajı sağlaması,

- Kombine ve intermodal taşıma türlerinin yaygınlaşmasını sağlaması,

- Üretici firmaların, lojistiği bir dış kaynak olarak algılayıp kendi bünyelerinde üretmeye çalıştıkları lojistik hizmetleri, lojistik merkeze devretmelerinin sağlaması,

- Lojistik merkezin kapasite ve hizmet birimlerinin, şehrin lojistik ihtiyaçlarını en az 30 yıl boyunca karşılaması,

- Şehirde hizmet sunan uluslar arası nakliye ve yurtiçi nakliye firmalarının sayısının artması, bu sayı artarken bu tür firmaların lojistik hizmetleri kaliteli sunmaları, 3PL firmaları halinde büyümelerinin sağlanması

- Üreticilerin en büyük sorunlarından olan müşteriye eksik, hasarlı, vb. şekilde teslimat oranlarının düşürülmesi,

- Nakliye hizmeti veren, o şehirde ikamet etmeyen özellikle araç sürücüleri için gerekli tesislerin kurulması,

- Üretici firmaların koordine etmek zorunda oldukları tedarik ve ürün trafiğini lojistik firmalarına devredebilme imkânlarının sunması,

- Üretici firmaların tedarik zincirinde yaşadıkları sorunların azaltılması,

- Bölgesel gelişime katkı vermesi,

4.2.7. Lojistik Köyde Verilecek Hizmetler

Lojistik merkezde 30'un üzerinde farklı konuda hizmet üretilmesi düşünülmektedir. Paketlemeden vagon yüklemeye, Antrepo hizmetlerinden soğuk hava deposuna kadar bir şehrin mevcut ve ileriki yıllarda ortaya çıkabilecek lojistik ihtiyaçlarını karşılayacak bir merkez olarak düşünülmesi son derece önemlidir. Şehrin lojistik ihtiyaçları da üretilen ürün miktarı ile doğru orantıda artacaktır. Dünya ve Türkiye'de lojistiği incelerken özellikle ticaretin yaklaşık %10 u kadar kısmının da lojistik giderlerden oluştuğundan bahsedilmiştir. Buradan hareketle 1 Milyar dolarlık bir ihracat rakamı olan şehrin lojistik gideri de ihracat kısmında yaklaşık 100 milyon dolar civarı olacaktır. Buna ithalat ve yurtiçi taşımacılığı, hammadde, yarı mamul taşımacılığı, liman ücretleri, bekleme, müşavirlik, sigorta gibi giderler dâhil değildir. Diğer lojistik giderleri de dahil edildiğinde ortaya çok daha büyük bir rakam çıkacaktır. Lojistik merkezde sunulacak hizmetler ile şehrin lojistik giderlerine yansıtacak %2-%3'lük tasarruflar, merkezin şehirlere parasal olarak kazandıracığı değerlerden bir tanesidir.

4.2.8. Lojistik Köy İçinde Yer Alacak Bina ve Tesisler.

Yönetim Binası;

Lojistik merkez komitesi, yönetimi ve sekreteryasının çalışmalarını yürüteceği lojistik merkezde;

Verilen hizmetlerin ve bu hizmetlerin kullanım oranlarını hesaplanacağı,

- Merkezin çalışması sırasında ortaya çıkacak sorunların çözüleceği,
 - Üretici ve lojistik firmalarının bir araya getirileceği ve her iki tür firmanın birbirlerinden faydalanmalarının sağlanacağı,
 - Merkezdeki tesislerin kiraya verileceği, kira ve diğer gelirlerin toplanacağı,
 - Merkezin verdiği hizmetlerin takip edileceği,
 - Lojistik merkezin karlılığının sürdürülebilir olması için kararların alınacağı,
 - Lojistik Merkez tutundurma aktivitelerinin yapılacağı,
 - Lojistik Merkezin yönetim organının bulunacağı binadır.
- 500 metrekare olarak hesaplanmıştır.

- Çok Amaçlı Salonlar

Aynı bina içerisinde yapılacak ve 200 kişi kapasiteli bir toplantı salonu, sadece lojistik merkeze değil, OSB'ye, STK'lara, Ticaret ve Sanayi Odalarına, Ticaret Borsasına, Derneklere ve diğer kurumlara fiziksel şartlar uygun olduğu sürece hizmet vermelidir. Lojistik merkez toplantı veya kongre salonu olarak lansmanı yapılmalı, bu salonda yapılacak toplantıların şehirde lojistik köyün farkındalığını arttıracak unutulmamalıdır. Bu toplantılara katılan kişilere lojistik merkez ile ilgili broşür ve tanıtım kitapçıkları dağıtılmalı, lojistik merkeze yeni müşteriler kazandırmak için uygun fırsatlar değerlendirilmelidir. 200 metrekare önerilmektedir.

- Restoran

Aynı bina içerisinde ve toplam 250 metrekare önerilmektedir. Sadece lojistik köy çalışanlarına değil OSB çalışanlarına da hitap edecek bir restoran olması tavsiye edilir.

- Üniversite Öğrencileri İçin Derslikler ve İrtibat Bürosu

Toplam 3 derslik ve 1 irtibat bürosu önerilmektedir. Üniversitenin, Lojistik, Dış Ticaret ve Gıda Mühendisliği bölümü öğrencilerinin lojistik merkezde derse gelmeleri, bu öğrencilerin uygulamada lojistiği görmelerini, staj yapma imkânlarını sunacaktır. Sektörün ihtiyacı duyduğu kalifiye eleman sıkıntısının çözümünde yardımcı olacak bir adım olarak değerlendirilmelidir. Bunun yanında uygulamadan uzak teori ile yetiştirilen öğrencilerin mezun olduktan sonra mesleki açıdan yetersiz oldukları gözlemlenmektedir.

- Laboratuvar / Kontrol Merkezi

Lojistik köyün bulunduğu ile gelen veya bu ilden gönderilen ürünlerin fiziksel muayenelerinin yapılabilmesi, standartlara uygunluğunun kontrol edilmesi, özellikle gıda sektörünün ihtiyaç duyacağı bir hizmet türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Ürün sağlığı ve kontrolü ile ilgili bir ünitenin merkezde yer alması üretici firmaların yararına olacaktır.

- Bankalar

Hem organize sanayi bölgesi üreticileri hem de lojistik köy paydaşlarına hizmet verecek 3 ayrı banka için ofislerin lojistik köyde bulunmaları gereklidir. Bankalara verilecek ofislerden elde edilecek kira gelirlerinin yanında, bankaların vereceği finansal hizmetler, OSB ve lojistik köyde çalışan işçi ve işveren için kolaylıklar getirecektir. Bunun yanında ticaretin merkezi sayılacak OSB ye yakın bir alanda bankalar şube açmak için istekli olacaklardır.

- Kargo Şirketleri İçin Ofis ve Depolar

Özellikle havayolu ile gönderilen evrak, numune ve küçük hacimli fakat pahalı eşyanın sevki hizmetlerini veren kargo şirketlerinin Lojistik Köyde ofis + depo şeklinde yapılandırılmaları gereklidir.

- Sigorta Şirketleri İçin Ofisler

Ulusal veya uluslararası ticarete hiçbir mal sigortasız hareket ettirilmemelidir. Bu nedenle sigorta hizmetleri, mal ticaretini güvenle yapabilmenin ayrılmaz destekleyici unsurlarından bir tanesidir. Sigorta şirketlerinin hem taşıtana hem de taşıyana vereceği hizmetlerden ve zaman zaman aralarında yapacağı rekabetten OSB ve lojistik köy paydaşları faydalanabilir.

- Uluslararası Nakliye Şirketleri İçin Ofisler

Türkiye'nin birçok şehrinin mevcut problemlerinden bir tanesi de uluslararası nakliye hizmeti veren o şehirde yerleşik nakliye firmalarının bulunmayışı ithalat ve ihracat yapan firmaların başlıca problemlerindedir. İşletmeler bu hizmetleri, İstanbul, Mersin, İzmir, Gaziantep ve Kayseri gibi illerde bulunan uluslararası nakliyecilerden tedarik etmeye çalışmaktadır. Karayolu ile yapılan ihracatta EXW taşımalarının önemli bir hacme sahip olduğu söylenebilir. EXV türü anlaşma şeklinde alıcı bütün organizasyonu yapar, tersi durum yani CIF türü anlaşma söz konusu ise İhracatçı firma

bütün nakliye organizasyonu yapmalıdır. Lojistik hizmet sağlayıcı sayısının yetersiz oluşu EXW anlaşma şeklinin sayısını etkilemektedir.

- Denizyolu Taşımacılığı Acentaları İçin Ofisler

Lojistik köyün bulunduğu illerden ve bu ile yapılan konteyner yüklemeleri, bu tür acentaların bu şehirde ofisler kiralayıp müşterileri ile direk bağlantı kurmaları için yeterli gözükmeyle beraber, lojistik köylerin hizmetlerine başlayacağı düşünülen yıllara kadar çok daha yüksek rakamlara ulaşacağı öngörülmektedir.

- Demiryolu Taşımacılığı Acentaları İçin Ofisler

Birçok şehrimizde tarım ve gıda sektörleri diğerlerine oranla daha gelişmiş ve bunların ticareti daha yaygın olarak yapılmaktadır. Bakıldığında bu tür ürünler için en uygun maliyet avantajlarını demiryolunun sağlayacağı tartışmasız bir gerçektir. Özellikle İç, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin deniz limanlarına ulaşımında demiryolu taşımacılığı daha da etkin hale gelecektir. Bu da demir yolu taşımacılığının artacağı anlamına gelmektedir.

- Dış Ticaret Firmaları İçin Ofisler

Dış ticaret firmaları gelişen şehirlerimizin ticaret hacimlerinin artmasında, şehrin ürettiği veya ihtiyaç duyduğu ürünlerin satın alınmasında ve pazarlanmasında, dış ticaret organizasyonlarının üretici firmalar tarafından takip edilmesinde önemli bir misyona sahiptirler. Bu tür firmaların sayısının artması ve verilen hizmetlerin kalitesinin artması özellikle önemlidir.

- Kosgeb, Mevka, Eximbank Gibi Kurumlar İçin Ofisler

Mal ticaretini doğrudan ve dolaylı olarak destekleyen, ülkenin ve şehirlerin ekonomik kalkınmaları için projeler hazırlatan, bu firmalara kredi sağlayan kurumlar ile işletmelerin etkileşimlerinin artırılması, bunun içinde bu tür kurumların OSB ve lojistik köy gibi yerlerde hizmet sunmaları önerilmektedir.

- Ticaret ve Sanayi Odaları İrtibat Büroları

Ticaret ve Sanayi Odalarının ihracat ve ithalat ile ilgili yayınladıkları belgelerin işletmelerce kolaylıkla tedarik edildiği, uygulamada yaşanan evrak problemlerinin ivedi çözülebileceği, nakliye firmalarının ihtiyaç duyduğu karayolları belgeleri, tır karneleri gibi evrakların ilgisine verildiği irtibat bürolarının lojistik köyde yer almaları lojistik ve dış ticaret uygulamaları için büyük kolaylıklar sağlayacaktır.

Lojistik köyde bulunmalarının lojistik köye işlerlik kazandıracağı, bu bölgeyi bir ticari cazibe merkezi haline getirecek diğer hizmet ve kurumlar aşağıda sıralanmıştır.

- Yurtiçi Taşımacılığına Yönelik Kamyon Garajı

Bilindiği üzere her şehirde taşıma kooperatifleri oluşmuş durumdadır. Yurtiçi nakliye hizmeti veren nakliyecilerin kümelenmesini, gelen malların kısa süreli depolanmalarını, küçük miktardaki ürünlerin konsolide edilmelerini yani toplanmalarını ve birlikte düşük maliyetler ile sevk edilmelerini sağlayacak depolar ile birlikte bu hizmeti verecek ofislerin oluşturulacağı bir kamyon garajının lojistik köyde yer alması firmalara, yurtiçi satışlarının organize edilmesi için gerekli kolaylığı verecektir.

Her nakliyecinin depo tutma imkânı bulunmamaktadır. Her depo hizmeti veren firmanın kamyonları olmayabilir. Bu nedenle depo ve ofislerin aynı kişiler tarafından işletilmesi bugünün şartlarında yurtiçi nakliye firmalarını zorlayabilecektir. Fakat kurulacak yapı nakliye firmalarını bu şekilde düşünmeye ve 3PL hizmetlerini vermelerine yardımcı olacak onları bu yönde yatırım yapmaya ikna edecektir.

Birçok şehrin lojistik açıdan önemli sorunlarından bir tanesi şehrin ürettiği ürünün taşınması için gerekli araç sayısının yetersiz oluşudur. Lojistik köyde toplanacak taşıma kooperatifleri ve nakliye şirketleri üretici firmalar ile lojistik köy vasıtası ile irtibata geçebilecektir. Lojistik köy yönetimi, üretici firma temsilcileri ile nakliye şirketlerini bir araya getirecek organizasyonlar yapmalı, firmaların birbirlerini doğru anlamalarını sağlamalı, ziyaretler organize etmeli, iş birliklerini teşvik edici önlemler almalıdır. Üretici firmaların araç taleplerini doğrudan kooperatif veya nakliye şirketlerine iletmeleri, nakliye firmalarının araç filolarındaki araç sayısını arttırmaları için teşvik edici bir rol üstlenecektir. Özellikle yıllık bazda ve her iki taraf için uygun şartlar altında yapılan nakliye anlaşmaları, üretici firmaların her seferinde farklı firma ile çalışmasından çok daha verimli olmaktadır. Bu tür çalışmalar ile 3PL hizmetlerinin hem alınması hem de verilmesi için son derece önemlidir. Bunun içinde yurt içi nakliye hizmetleri veren Türkiye çapında faaliyet gösteren sektörün önde gelen firmaları ile görüşmeler yapılabilir ve bu firmaların lojistik köy de ofis ve depo hizmetleri vermeleri için çalışma yapılabilir. Bu tür firmaların o şehre gelmeleri yerel nakliye firmalarını da teşvik edebilir ve büyümelerini sağlayabilir.

Lojistik köy yerleşim planında kamyon garajı olarak belirlenen alanın özellikleri;

- Merkezin çıkış noktasında olması, bu şekilde merkezin kalan kısmında gereksiz kamyon ve tır trafiği engellenmiş olmaktadır.

- Kamyon ve tır şoförleri için banyo, kafeterya ve bekleme salonu imkânlarını sunması.

- Nakliye firmaları için ofisler,

- Güvenliği sağlayacak karakol binasının bu alanda olması,

- 10 adet depo ile farklı ürünlerin farklı ihtiyaçlara göre depolanması için gerekli altyapı,

- Depolardan karayolu ve demir yoluna doğrudan bağlantı,

- Kamyon ve vagonlardan birbirlerine mal aktarma imkânları,

- Depoların bir cephesinin kamyonlara diğer cephesinin vagonlara hizmet edebilmesi ve malların aktarılması,

- Büyük tır kantarının kamyon garajı alanı içerisinde olması,

- İdari bina ve diğer sosyal alanlara yakın olması,

- Kombine taşımacılık hizmetlerinin altyapısını oluşturması,

Kombine Taşımacılık; Sevk edilen ürünün ve bu ürünü taşıyan aracın, birlikte başka taşıma araçlarına yüklenmesi ve yükün indirileceği noktaya kadar en az iki taşıma modunu kullanması gerekir. Örneğin, Karaman ilinden yüklenen bir tırın, Mersin limanında RO-RO gemisine binmesi ve İtalya'nın Trieste limanına varması, Trieste limanında gemiden inip RO-LA olarak bilinen, tırları katar halinde taşıyan trenlere binip Avusturya'ya gitmesi gibi.

Yurtiçi nakliye hizmetlerinin verileceği kamyon garajının genişlemeye müsait bir ortamda olması özellikle ofis ve depo sayısının kapasiteye bağlı olarak artacağı göz ardı edilmemelidir.

- Sebze-Meyve Hali

Bölgede üretilen tarım ürünlerinin dağıtımı, temizliği, paketlenmesi vb. gibi destek hizmetlerinin lojistik köyde sağlanması aynı zamanda şehrin ihtiyaç duyduğu tarım ürünlerinin şehre dağıtımının daha kolay ve düşük maliyetler ile sağlanması için sebze ve meyve halinin lojistik köyde bulunması son derece faydalı olacaktır.

- İhracat Taşımacılığına Yönelik Toplama Merkezi

Ülkemizde yapılan anketlerde ortaya çıkan en büyük sorunlardan bir tanesi olan parsiyel ihraç ürünlerin düşük maliyetler ile taşınmamasıdır. Yük toplama merkezi olarak da adlandırabileceğimiz bir deponun hizmet vermesi, ihraç ürünlerin farklı üreticilerden toplanıp bu depoda biriktirilerek sevke hazır hale getirilme imkânları uluslararası nakliye firmalarının lojistik köyde ofisler açmalarını ve bu hizmetleri ilk elden vermelerini sağlayacaktır.

Toplama merkezi içerisinde ürünlerin ambalajlanması, paketleme ve paletleme hizmetleri verilebilecektir.

Bununla birlikte bu toplama merkezi sadece ihraç ürünlere değil, genel anlamda tüm ürün gruplarına depolama hizmeti verecektir. Sezonluk depolama ihtiyacı olan üretici firmaların, depolama ihtiyacı duyan diğer nakliye firmaların yanında vatandaşların da depolama ihtiyaçlarına cevap verebilecektir. Örneğin yaz tatilinde ev kirası vermek istemeyen bir öğrenci ev eşyalarını bu depoların içinde ayrılacak küçük bölümlerde depolayabilir. Bunun yanında az sayıda konteyner depolama hizmetlerini verebilecek ve buna uygun ekipmana sahip bir sundurma alanı da önemli bir hizmet yerine getirecektir.

Toplama merkezi'nin doğrudan karayolu ve demiryolu bağlantısı mevcut olduğu gibi, toplama merkezi olarak adlandırdığımız alan ile kamyon garajındaki depoların arasından demiryolu geçmektedir. Bu yerleşim planına göre, toplama merkezi kamyon garajındaki depolardan mal alabilecek aynı zamanda bu depolara sevkiyata hazır hale getirilen malları arada herhangi bir taşıt olmaksızın forklift veya el transpaletleri vasıtası ile aktarabilecektir. Ek olarak soğuk hava deposu ve tehlikeli eşya deposu toplama merkezi ile aynı alan içerisinde düşünülmüştür.

Toplama merkezi alanında sundurma olarak adlandırılan yanları açık üstü kapalı sahalarda hava şartlarından etkilenmeyen ürünler depolanabilecektir.

- Soğuk Hava Deposu

Tarımsal üretimin yaygın olduğu ülkemizde üretilen tarımsal ürünlerin belirli ısı seviyelerinde ve nem kontrollü ortamlarda depolanacakları, bu ürünlerin ambalajlanacağı, paketleneceği ve paletlenip, barkodlarının yapıştırılacağı depolar önemli bir ihtiyaç olarak göze çarpmaktadır. Özellikle bu tür ürünlerin toplama merkezine indirilip burada sevkiyata hazır hale getirildikten sonra soğuk hava deposunda bekletilmeleri önerilmektedir.

- Tehlikeli Madde Deposu

Lojistik köyün kurulacağı şehrin ihtiyaçları doğrultusunda, spesifik ürünlerin elleçlenmesineimkân sağlayacak alanların oluşturulması gerekebilir. Tehlikeli madde deposu buna güzel bir örnektir.

- Benzin istasyonu

Lojistik köylerinde lojistik ihtiyaçları vardır. Bu ihtiyaçlardan bir tanesi de merkeze gelen ve merkezden ayrılan araçların akaryakıt ikmali yapabilecekleri akaryakıt istasyonlarıdır. Kira ve işletme gelirleri açısından düşünüldüğünde lojistik köy akaryakıt istasyonları bu merkezlerin en önemli gelir kaynaklarından bir tanesi olacaktır.

- Araç Servisi

Lojistik köylerde mutlaka olması gereken araç servisi kurulduğu zaman kira geliri olarakta önemli katkı verecektir. Merkeze yük getiren veya merkezden yük almak için bekleyen araçlar araç servisinde, ihtiyaç duydukları tamir, yağ değişimi, lastik değişimi, elektrik tesisat gibi minör(küçük) problemleri çözebilirler.

- Gümrük Sahası

Gümrük Müdürlüğü'nün lojistik köyde bulunması, ihraç ve ithal edilen ürünlerin aynı merkez içerisinde gümrükleme işlemlerinin yapılması önerilmektedir.

- Gümrük Sahasının Özellikleri

- 47.000 metrekare alandan oluşmaktadır. Bu büyüklükte bir sahada 300 araç bekleme yapabilir.

- Gümrük Müdürlüğü ile aynı bina içerisinde Gümrük Müşavirliği firmaları için ofislere yer verilmiştir.

- Gümrük sahasının yanından geçen demiryolu hattı ile vagonların gümrükleme işlemleri, taşınan malın fiziksel muayenesi rahatlıkla gerçekleştirilebilir.

- Geçici depolama ve antrepo alanlarına yakınlık.

- Konteyner depolama alanına yakınlık

- İthalat ve ihracat işlemleri için gerekli hizmetleri verecek bütün bina ve tesislere erişim kolaylığı.

- Avrupa ülkelerinde uygulanan araç dingil tartı sisteminin gümrük sahası içinde bulunması.

- Geçici Depolama

Geçici depolama; İthalatı yapılan ürünün maksimum 20 gün süre ile gümrük yetkililerinin kontrol ve denetimi altında bulunan, kaldığı süre içerisinde KDV ve gümrük vergileri için teminat ödenmesine gerek olmayan depolar. Bunun yanında ihracat veya yeniden ihracat amacıyla geçici depolama yerlerine konulması talep edilen eşya, buralarda bir ay kalabilir.

- Antrepo

İthalatı yapılan ürünün, malın serbest dolaşıma geçmeden önce farklı sebeplerden dolayı gümrük vergisi ve KDV si ödenmeksizin bekletildiği, buna karşılık bu vergi miktarı kadar da teminatın ilgili gümrük müdürlüğüne ödendiği, süre sınırlaması bulunmayan, gümrük yetkililerinin kontrol ve denetimi altındaki depo türleridir. A, B, C,D,E,F olmak üzere 6 tip antrepo vardır.

- Kantar ve Tartı Hizmetleri;

Kantar ve tartı hizmetlerini verecek 60 ton kapasiteli tır kantarı;kamyongarajı ve toplam merkezine yakın bir alanda yer almalıdır. Buna ek olarak Avrupa ülkelerine ihracat taşıması yapacak tırların toplam tonajını verecek tartı sisteminin, araç dingilini ölçen kantar türünden olması önerilir. Avrupa ülkelerinde araçlara dingil başına ağırlık limiti uygulanmaktadır. Büyük tır kantarlarında dingil başına düşen yük miktarı ölçülemediğinden Türk tırları kantar cezaları ile karşı karşıya kalmaktadır.

- Konteyner Depolama Alanı

35000 metrekare alan ayrılan konteyner depolama alanı, ihtiyaçlar arttıkça genişletebilir nitelikte olmalıdır. Bütün taşıma türlerinin kullandığı konteyner kapları Intermodal taşıma türünün en önemli parçalarından bir tanesidir.

Intermodaltaşımacılık; farklı taşıma üniteleri veya aracıyla, birden fazla taşıma türü kullanılarak yapılan taşıma türüdür. Multimodal taşımacılık konteynerlerin ortaya çıkması ile gündeme gelmiştir. Standart kap niteliğindeki konteyner, yük için hem ulaştırma aracıdır hem de ambalaj görevi görür. Ayrıca, taşıyan açısından bir yatırım olan konteyner genellikle, çoklu taşımanın ana malzemesini olarak kullanılmaktadır. Çoklu taşımanın ilk uygulamacıları konteyner operatörleridir. Çoklu taşıma bir yükün,

satıcıyla alıcı arasında, en az iki taşıma sistemiyle ve tek yük senediyle taşınmasıdır. Anlaşılması için burada konteynerin baz alınması gerektiğini söyleyebiliriz.

- Silo Sahası, Lisanslı Depoculuk

Tarım ürünlerinin depolanabileceği, Lisanslı Depoculuk Hizmetlerinin verilebileceği, doğrudan karayolu ve demiryoluna ulaşım bağlantısı olan bir alan olarak lojistik köyde yer alması önerilmektedir.

- Depolama Alanları

Özel Sektör Lojistik Firmalar için ayrılan toplam 31.500 metrekare bir alanı kaplayan ve 4 adet depolama tesisinden oluşan özel depolama alanları proje içerisinde önerilmektedir. İşletmelerin farklı ihtiyaçlarına cevap verecek, çözüm üretecek alanlar olarak değerlendirilmelidir.

- TCDD yatırımları.

Lojistik köylerin en önemli özelliklerinden birisi de farklı taşıma modlarının birbirleri ile entegre şekilde çalışmasının sağlanmasıdır.

Demiryolu taşımacılığına getirilen 500 ton limit uygulaması özel izinlerle 250 tona düşürülebilmektedir. Ama bu mal tahdidini dahi fazla olmaktadır. Bu durum firmaların yüksek maliyetli olsa da hızı ve kolaylığı nedeniyle demiryolu yerine karayolunu seçmesine neden olmaktadır. Parça yüklerin biriktirilerek uygun hatlarda toplu taşınması uygulaması ise yüklerin bekletilmesine sebebiyet vermektedir.

Günümüzün rekabet koşullarında hiçbir firma uzun ve belirsiz bir teslimat süresini kabul etmeyeceği için hızlı ve pratik olan karayolu taşımacılığına yönelmektedir. Bu durum demiryolu yük taşımacılığındaki talep azalmasındaki kısır döngüyü izah etmektedir. Birçok üreticinin tüm limanlara gecikmeler yaşanmaksızın ve limitlere boğulmadan ulaştırmak istemektedir. Bilinmesi gereken bir başka husus ise uluslararası taşımacılıkta demiryollarında herhangi bir tahdit uygulaması bulunmazken bu tahditlerin yurt içi taşımacılıkta uygulandığıdır. En basit ifade ile bir vagon yük bile olsa onun hemen Mersin'e taşınması gerekmektedir. Bu hedef ancak düzenli depolama ve demiryolu ile başarılı bir entegrasyonun sonucunda başarılabilir.

- Araç ve Ekipman

Bir lojistik köyde yukarıda bahsedilen tesislerin amacına yönelik çalışabilmesi için aşağıda listesi verilen araç ve ekipman lojistik köy bünyesinde bulundurulması önerilir.

- Lokomotifler
- Forkliftler
- Konteyner Yükleme, indirme ve elleçleme makinaları
- Dökme ve Kutulu yükler için Bantlar
- Helezonlar

Tablo 3: Tesisler için önerilen Alanlar

Tesis ve Diğer Alanlar			Metrekare
A	1	Yönetim ve Ofisler için Bina	5400
B	2	Araç Park Sahası	4800
C	3	Yeşil Alan	22100
D	4	Karakol Binası	200
E	5	Tır Kantarı ve Tesfiye	300
F	6	Kamyon ve Tır Garajı	50000
G	7	Yük Toplama Merkezi	43000
H	8	Benzin İstasyonu sadece tesfiye	6400
I	9	Araç Servisi	4800
J	10	Cami	1600
K	11	Sağlık ocağı	1600
L	12	Gümrük Binası ve Gümrük Sahası	47000
M	13	Geçici Depolama	22300
N	14	Antre Depo	21600
O	15	Konteyner Depolama Sahası	35000
P	16	Lisanslı Depo ve Silo Sahası	24700
R	17	Yanıcı / Parlayıcı Malzeme Deposu	8000
S	18	Soğuk Hava Deposu	8000
U	19	Özel Sektör Depolama alanı	31500
V	20	Diğer Alanlar	14000
Z	21	TCDD	96000
	22	Sebze ve Meyve Hali	45000
	23	Yollar	32000
		Toplam	525300

Tesis için 700.000 m² alan ayrılmış olup bugünün ticaret hacmi koşullarına göre lojistik köy için 525.300 m² üzerine kurulması düşünülmüş olup kalan 175.000 m² 'lik alan ticaret hacmine göre lojistik köy için genişleme sahası olarak düşünülmüştür.



SONUÇ

2. Dünya Savaşı'nın değiştirdiği dünya dñzeninde, lojistik kavramı önemini o gñnden bugñne artıran bir sektör olarak ortaya çıkar. Yakın tarihte sadece ulaştırma ve nakliye hizmetlerinden ibaret iken, bilgi çağıyla birlikte bugün birçok sistemi birbiri ile entegre ederek çalıştıran farklı süreçlerin planlandığı ve uygulandığı operasyonlar bñtñnñ haline dñnñřmñřtñr. Lojistik kavramı da küreselleşme, küresel rekabet, üretim teknolojileri, üretimin kendisi, tüketim ve bilişim teknolojileri gibi 20. yñzyılı şekillendiren ve makro çapta etkiye sahip olgulardan bir tanesi haline gelmiştir.

Kısaca, lojistik kavramının tarihsel gelişiminden bahsettikten sonra şöyle bir tanım yapmak mümkündür. Lojistik; hammaddenin kaynağından, işleneceği sanayi sahasına, sanayi sahasından ortaya çıkan ürünün son kullanıcıya ulaşacağı perakende rafına kadar yaptığı yolculuk, bekleme ve bilginin planlanması, uygulanması ve denetlenmesidir. Bu tanıma göre lojistik, uzun ve birçok operasyonu kapsayan bir süreçtir. Bu operasyonlar ise başta nakliye, depolama, bilişim, gümrükleme, elleçleme (Paletleme, etiket, yükleme, boşaltma, aktarma) olmak üzere farklı uygulamaları kapsayabilir. Bahsedilen operasyonlar Türkiye ölçeğinde maalesef dağınık bir şekilde uygulanmaktayken gelişmiş ÷lkelerin hemen hemen tamamında ve bazı gelişmekte olan ÷lkelerin belli merkezlerinde birbirlerine maliyet ve hız eksenli olarak entegre edilmiştir. Lojistik süreçlerin birbirine entegre edildiği merkezlere Lojistik Köy denilmektedir. Avrupa'da özellikle Almanya, Fransa, İtalya, Asya'da Singapur, Amerika kıtasında ise A.B.D. ve Kanada'da kurulan lojistik köyler, hem üreticiye rekabet üstñnlüğü sağlayacak avantajlar sunmakta, hem de lojistik sektöründe yer alan firmalara maliyetleri düşürme, hızlı ve esnek hizmet üretme gibi avantajlar sunmaktadır. Lojistik köyler, tedarik zinciri sürecinde katılan tüm lojistik unsurların faaliyetlerinde maksimum fayda üretmelerini sağlayan olanaklar sunmaktadır.

Lojistik köyler veya merkezlerin oluşumu ve türleri ile ilgili yapılan bu çalışma sonucunda özellikle Türkiye'nin mevcut şartları düşünñldñđünde entegre lojistik köylerin oluşturulmasının verimlilik açısından son derece önemli olduğu ortaya çıkmıştır. Türkiye bugün itibari ile dñnyadaki en büyük karayolu araç filosuna sahip ilk 3 ÷lkeden bir tanesidir. Böyle bir kaynaktan maksimum düzeyde faydalanmak entegre lojistik köyler ile mümkün olacaktır. Uluslararası ticaretin yapılmasını kolaylaştıracak, taşınan yükün hacminin artmasını sağlayacak, ÷lke ihracatının artmasına olumlu katkılar sunabilecek entegre lojistik köylerin doğru kurgulanması ve yapılandırılması ÷lke ticaretine çok önemli katkılar sunacaktır.

Bu çalışma ile Türkiye lojistik sektörü için entegre lojistik köylerin kurgulanmasının ve hizmete sunulmasının önemi ve gerekliliği ortaya konulmuştur.



KAYNAKLAR

- Aydın, G., Öğüt, K. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul, 2008.
- Canitez, M., Uluslar arası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamaları, Ankara,2011.
- Paksoy T., Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Ders Notu, Konya 2010.
- Kaya, Seyit ve Çevik, Seçil. Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (SWOT) Analizi. Ar&Ge Bülten, Kasım 2010.
- Kaynak, Muhteşem ve Zeybek, Hülya. İntermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye'deki Durum. Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. 9/2, sayfa: 39-58, 2007.
- Keskin, M. Hakan, , “Lojistik-Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği)”, 2. Baskı, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım, 2008.
- T.C. MEB MEGEP, “Ulaştırma Hizmetleri-Karayolu Taşımacılığı-I” Ders Notları Modülü, Ankara 2009, s. 4-10
- Cristina Capineri, FilippoRandelli, “ Freight transportation flows: New trade regions and trade routes”, EJTI, 7, No. 2, Italy 2007,
- Elgün, Mahmut Nevfel, Elitaş, Cemal. Yerel, Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde Bir Model Önerisi. CBÜ Sosyal Bilimler Dergisi Cilt: 9, Sayı: 2, 2011
- Mehmet Tanyaş, “Hastane Lojistik Yönetimi” Sunumu, İstanbul 2005.
- Wayne Wakeland, Susan Choletteand Kumar Venkat, “Food transportation issues and reducing carbon foot print”, “Green Technologies in Food Production and Processing/FoodEngineering Series”, Part: 3, USA 2001.
- Çetin C, B. Akın, V. Erol, Toplam Kalite Yönetimi ve ISO 9000 Kalite Güvence Sistemi, İstanbul: Beta Yayınları, 1998
- <http://fbe.emu.edu.tr>.Erişim Tarihi., 22.04.2015)
- Sarılgan, Ali Emre , “Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt/Vol.: 11 ,Sayı/No: 1, Eskişehir 2011
- Winer R. S, A Framework for Customer Relationship Management, California Management Review Vol.43,No.4, USA 2001

Stock, J.R., Reverse Logistics In The Supply Chain, Global Purchasing&Supply Chain Strategies Briefing, USA 2001

Kara G., Lojistik Yönetimi, 1. Baskı, İstanbul 2009

Karadeniz, Vedat, Akpınar, Erdal. Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi. Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı: 23, Sayfa: 49-71, Ocak, 2011.

Tanyaş, M., 2011, Lojistik Planlama ve Lojistik Köyler, Konya.

İZTO, 2009, Lojistik Köy Nedir, İtalya.

Erciş E., Türkiye’de Lojistik Sektöründe Mevcut Durum-Barkod Uygulamaları Sunumu, İstanbul 2010

T.C. MEB MEGEP, Ulaştırma Hizmetleri-Karayolu Taşımacılığı-I Ders Notları Modülü, Ankara 2009

Tanyaş M., Hastane Lojistik Yönetimi Sunumu , İstanbul 2005

[http://www.iesob.org.tr/Erişim Tarihi : 16.04.2015\)](http://www.iesob.org.tr/Erişim_Tarihi_16.04.2015)

[http://www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi, 26.04.2015](http://www.tuik.gov.tr/Erişim_Tarihi_26.04.2015)

www.yesillojistikciler.com

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Serdar Küçük
Doğum Yeri Ve Tarihi : Sarayönü Konya, 19.10.1979

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Selçuk Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi
Yüksek Lisans Öğrenimi: İşletme (Tezli)
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce
Bilimsel Faaliyetleri :

İş Deneyimi

Stajlar : Toprakbank, Konya Şubesi, 2000
Projeler : Selçuk Üniveristesi, Sosyal Bilimler
Meslek Yüksek Okulu, Misafir Öğretim Görevlisi, 2014.
Karaman Lojistik Köy Projesi,
Çalıştığı Kurumlar : Küçük Ulus. Nak. San. ve Tic. Ltd. Şti.

İletişim

E posta Adresi : serdark1979@gmail.com
Tarih : 04/10/2019 (SAVUNMA TARİHİ)