



**KTO KARATAY
ÜNİVERSİTESİ**

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

**DIŞ TİCARETTE LOJİSTİK KÖYLER, SORUNLAR VE ÇÖZÜM
ÖNERİLERİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

Mehmet Sami AFACAN

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Murat CANİTEZ

KONYA
Haziran, 2017

DIŞ TİCARETTE LOJİSTİK KÖYLER, SORUNLAR VE ÇÖZÜM
ÖNERİLERİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Mehmet Sami AFACAN

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

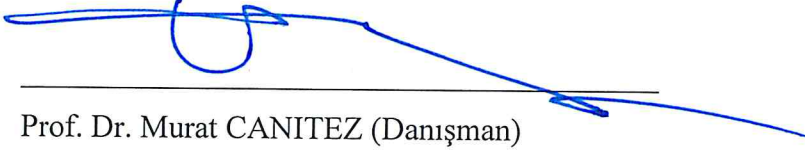
Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Murat CANİTEZ

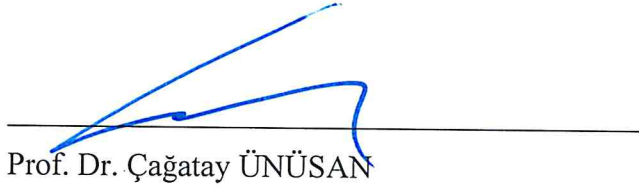
KONYA
Haziran, 2017

KABUL VE ONAY

Mehmet Sami AFACAN tarafından hazırlanan “Dış Ticarete Lojistik Köyler, Sorunlar ve Çözüm Önerileri: Türkiye Örneği” başlıklı bu çalışma, 20.06.2017 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Murat CANITEZ (Danışman)

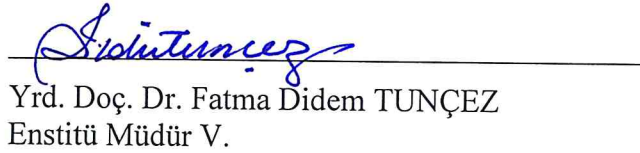


Prof. Dr. Çağatay ÜNÜSAN



Prof. Dr. Mete SEZGİN

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



Yrd. Doç. Dr. Fatma Didem TUNÇEZ
Enstitü Müdür V.

ETİK BEYAN

KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez/Proje Hazırlama ve Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; 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 çalışmada 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.

20.06.2017

Mehmet Sami AFACAN



TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın gerçekleşmesinde beni daima destekleyen ve yönlendiren, çalışmamı özenle ve büyük bir titizlikle değerlendiren, çalışma sırasında beni motive eden, derin araştırma bilgilerini benimle paylaşan ve bu çalışmanın ortaya çıkmasını sağlayan danışmanım Sayın Prof. Dr. Murat CANITEZ'e ve Asistanları M. Akif GÜNDÜZ ile Fatih CURA'ya teşekkürü bir borç bilirim.

Çalışmamın uygulama aşamasında bana kolaylık gösteren okul idaresine, tüm çalışanlarına desteklerinden ötürü teşekkür ederim.

Eğitim öğretim hayatım boyunca her türlü fedakarlığı yaparak bu günlere gelmemde büyük emekleri olan başta annem babama ayrıca kendisine vereceğim vakti zaman zaman tez için ayırmama daima hoşgörüsüyle yaklaşan canım eşime, aileme sevgilerimi, şükranlarımı sunmaktan mutluluk duyarım.

Mehmet Sami AFACAN

Konya, 2017

ÖZET

DIŞ TİCARETTE LOJİSTİK KÖYLER, SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

AFACAN, Mehmet Sami

Yüksek Lisans – İşletme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Murat CANİTEZ

Mayıs 2017

Son dönemlerde küresel düzeylerde yaşanan rekabet içinde, işletmelerin ürün ve hizmetlerini hızlı hazırlayıp ve teslim etme çabasına girdikleri görülmüştür. Günümüzdeki üretim maliyetlerinin birbirlerine yakın değerleri olduğu görülen bir ortam içinde, rekabet edebilme bakımından lojistik hizmetlerin önemi giderek artmıştır. Lojistik faaliyetlerin üzerinde yapılan uyarlamalar ile birlikte rakiplerinin önüne geçebilmek mümkün görünmektedir. Böyle rekabet ortamı içerisinde pazar payları ve karın artırılabilmesi ve muhafazasında en önemli yolun, lojistik faaliyetler olduğunu söylemek mümkündür. Başka bir deyişle, lojistik hizmetlerin kalitesinin uluslararası pazarda rekabet etmenin önemli bir faktörü olduğu görülmektedir. Ülkelerin, coğrafi yapıları ve sahip olunan alt yapıya dayanan bu alt sistemlerle ilgili önem derecelerini belirlemektedir. Bu bilgilerden hareketle bu çalışmada lojistik faaliyetler temelinde lojistik köyler aktarılmıştır. Lojistik köylerle ilgili yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri Türkiye temeli olarak ele alınmıştır.

Anahtar kelimeler: Lojistik, Lojistik Köy

ABSTRACT

LOGISTICS VILLAGES IN FOREIGN TRADE , PROBLEMS AND SOLUTION RECOMMENDATION: TURKEY EXAMPLE

AFACAN, Mehmet Sami

Post Graduate Thesis -Business Management Department

Thesis Counselor: Prof. Dr. Murat CANITEZ

May 2017

In recent years, in the competitive competition on a global level, enterprises are knitting their efforts to quickly prepare and deliver their products and services. In an environment where today's production costs seem close to each other, the importance of logistics has increased in the order to compete. It is not possible to be able to get ahead of their opponents together thanks to the applications made on the leiscal activities. In such a competitive environment, we can say that the most important way to increase and maintain market shares and profits is to carry out logistics activities. In other words, it has been understood that the quality of logistics services is an important factor in competing in the international market. Logistics services also determine the importance of countries geographic structures an of these subsystems based on the underlying infrastructure. On the basis of this information, in this study, logistic villages are mentioned on the basis of logistic activities. Problems related to the logistic villagers and the solution proposals have also been with as Turkey-based.

Key Words: Logistics, Logistics Village

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KABUL VE ONAY

ETİK BEYAN

TEŞEKKÜR iii

ÖZET..... iv

ABSTRACT v

TABLolar LİSTESİ..... ix

ŞEKİLLER LİSTESİ..... x

GÖRÜNTÜ LİSTESİ..... xi

HARİTASI LİSTESİ xii

GİRİŞ 1

ARAŞTIRMANIN AMACI..... 2

ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ..... 2

1.BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI HAKKINDA GENEL BİLGİLER

1.1. LOJİSTİK TANIMLARI 3

1.2. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ 5

1.3. LOJİSTİK SÜREÇLER 7

1.4. LOJİSTİĞİN TEMEL FAALİYETLERİ..... 11

1.4.1. Taşıma/Ulaştırma Faaliyeti 12

1.4.2. Depolama Faaliyeti 12

1.4.3. Envanter (Stok) Yönetimi Faaliyeti 13

1.4.4. Sipariş İşleme 14

1.4.5.Bilgi (Enformasyon) Yönetimi	15
1.4.6.Paketleme/Etiketleme.....	15
1.4.7.Talep Tahmini ve Üretim Planlama	16
1.4.8.Satın alma/Tedarik	17
1.4.9. Müşteri Hizmetleri	18
1.5. LOJİSTİK FAALİYETLERİN AMACI.....	19

2.BÖLÜM

LOJİSTİK KÖY VE KAPSAMI

2.1. LOJİSTİK KÖY KAVRAMI	20
2.2. LOJİSTİK KÖY KAVRAMININ TARİHSEL GELİŞİMİ	21
2.4. LOJİSTİK KÖYLERİN KURULMA AMACI	25
2.5. LOJİSTİK KÖYLERİN ÖZELLİKLERİ	27
2.6. LOJİSTİK KÖYLERİN TASARIMI.....	29
2.7.LOJİSTİK KÖYLERİN YAPISI	30
2.8.LOJİSTİK KÖY YAPI MODELLERİ	31
2.9.LOJİSTİK KÖYLERİN FAALİYETLERİ.....	33
2.9.1.Lojistik Köylerde Verilen Hizmetler	33
2.9.2.Lojistik Köylerin Sosyal Faydaları	33
2.10.LOJİSTİK KÖYLERİN İŞLETME MODELLERİ	34
2.11.LOJİSTİK KÖYLERDE BULUNAN TESİSLER	35

3.BÖLÜM

LOJİSTİK KÖY VE UYGULAMALARI

3.1.KÜRESELLEŞEN DÜNYADA LOJİSTİK	36
3.2.TÜRKİYE'DE LOJİSTİK HAREKETLERİ.....	40
3.3.LOJİSTİK MERKEZ ve KÖYLER	41
3.4. DÜNYADAKİ LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI	61
3.4.1.Almanya'da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu.....	64
3.4.2.İspanya'da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu.....	67
3.4.3.İtalya'da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu	70
3.4.4.Fransa'da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu.....	73
3.4.5.Hollanda'da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu.....	77

4. BÖLÜM

DIŞ TİCARETTE LOJİSTİK KÖYLER, SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

4.1.TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK KÖYLERİN DIŞ TİCARETTEKİ YERİ.....	80
4.2. SORUNLAR	82

5. BÖLÜM

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	84
KAYNAKÇA.....	87
ÖZGEÇMİŞ.....	94

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Lojistik Yönetiminin Aşamaları	10
Tablo 2: Lojistik Köylerin Farklı Ülke Ve Bölgelerdeki İsimlendirilmeleri	21
Tablo 3: Lojistik Köy Kavramının Tarihsel Gelişimi	22
Tablo 4: Dünyada Mal ve Ticaret Hacminin Ülke Bazında Gelişimi	39
Tablo 5: TCDD Lojistik köylerin alanları ve mevcut yük potansiyelleri	45
Tablo 6 : Avrupa'da Lojistik Köylerin Coğrafi Özellikler Sınıflandırılması	62
Tablo 7: Zaragoza-İspanya Lojistik Köyü ile İlgili İstatistiki Veriler	68
Tablo 8: Sogaris- Fransa Lojistik Köyü ile İlgili İstatistiki Veriler	74

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Lojistik Yönetimi	5
Şekil 2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	6
Şekil 3. Lojistik Süreçler	8
Şekil 4. İşletme Lojistiği	11
Şekil 5: Lojistik Köy Dağıtım Demetleri	23
Şekil 6: Lojistik Köy Gelişim Modeli	24
Şekil 7: Türkiye’de Lojistik Köy Öncesi ve Sonrası	42
Şekil 8: TCDD Lojistik Köyleri	44
Şekil 9: Avrupa’da Lojistik Köylerin Dağılımı	63
Şekil 10: Almanya’da Lojistik Köylerin Dağılımı	64
Şekil 11: İspanya’da Lojistik Köylerin Dağılımı	67

GÖRÜNTÜ LİSTESİ

Görüntü 1: Halkalı Lojistik Köyü	46
Görüntü 2: Köseköy-Kocaeli Lojistik Köy Alanı	47
Görüntü 3: Köseköy-Kocaeli Lojistik Köy Alanı	48
Görüntü 4: Gökköy Lojistik Köyü	49
Görüntü 5: Gökköy Lojistik Köyü Harita Görünümü.....	49
Görüntü 6: Boğazköprü Lojistik Köyü	50
Görüntü 7: Boğazköprü Lojistik Köyü Harita Görünümü	51
Görüntü 8: Hasanbey Lojistik Köyü	52
Görüntü 9: Hasanbey Lojistik Köyü Harita Görünümü.....	52
Görüntü 10: Kayacık Lojistik Köyü.....	53
Görüntü 11: Konya Kayacık Köyü Harita Görüntüsü	54
Görüntü 12: Bozüyük Lojistik Köyü Planı	55
Görüntü 13: Bozüyük Lojistik Köyü Harita Görünümü	55
Görüntü 14: Yenice Lojistik Köy Planı	57
Görüntü 15: Yenice Lojistik Köy Planı	58
Görüntü 16: Türkoğlu Lojistik Köyü Planı.....	59
Görüntü 17: Türkoğlu Lojistik Köyü Harita Görünümü.....	59
Görüntü 18: Palandöken Lojistik Köyü	60
Görüntü 19: Duisburg Lojistik Köy Görünümü.....	65
Görüntü 20: Duisburg Lojistik Köyün Harita Görünümü.....	66
Görüntü 21: Zaragoza Lojistik Köy Görünümü.....	69
Görüntü 22: Zaragoza Lojistik Köy Görünümü.....	69
Görüntü 23: İtalya’da Lojistik Köylerin Dağılımı	70
Görüntü 24: Verona Lojistik Köyü’nün Planı.....	71
Görüntü 25: Verona Lojistik Köyü’nün Görünümü	72
Görüntü 26: Verona Lojistik Köyü Harita Görüntüsü	72
Görüntü 27: Sogaris Lojistik Köyü Görünümü.....	76
Görüntü 28: Sogaris Lojistik Köyün Harita Görünümü.....	77
Görüntü 29: Hollanda’da Lojistik Köylerin Dağılımı ve Rotterdam Limanı	78
Görüntü 30: Rotterdam Limanı Görünümü	79

HARİTA LİSTESİ

Harita 1 : Halkalı Lojistik Köyü Harita Görünümü	46
Harita 2: Palandöken Lojistik Köyü Harita Görünümü	61

GİRİŞ

Küresel ticaret küreselleşen dünyada hızla artmıştır. Bu durumda küresel üretim ve hizmetlerin daha çok paylaşılması, ürünlerde raf ömürlerinin kısalması ve giderek artan küresel rekabetin neticesinde lojistik hizmetlerin, stratejik rekabet avantajların sağlanması için önemli bir araca dönüşmüştür. Küresel ticaret dinamiklerinde yaşanan bu değişimlerin hem ticaret akımının yönü, hem de hacimlerini belirlemektedir. Söz konusu bu dinamiklere paralel olarak küresel olarak yeni lojistik üsleri ortaya çıkmaktadır. Dünya ticaretinin de bunlara bağlı olarak devamlı arttığı görülmektedir.

Dünya ticaretinde yaşanan dönüşümün ve yeni oluşumların etkisinin lojistik sektörünün üzerinde yoğun olarak görüldüğünü belirtmek gerekir. Hemen hemen tüm sektörlerde bire bir ve doğrudan ilişkisi olduğu görülen lojistik, uluslararası pazarda rekabet avantajlarının elde edilmesiyle ilgili kilit rol üstlenmiştir. Ürün ve hizmetlerin hedef olan pazarlara rakiplerinden evvel daha ekonomik ve hızlı şekilde ulaştırılma durumu lojistik faaliyetlerin temelini teşkil etmektedir. Özellikle, teknolojik ilerlemelerle dünya genelinde ticaret ve yatırımların serbestleşme durumu, ülkelerde yoksulluğun azalması ve büyüme konusunda küresel pazardan kendi çıkarları kapsamında yararlanabilmeleri için yeni fırsatlarla sunulmaktadır. Küresel lojistik ağları bağlantıları zayıf olduğu görülen ülkelerin, bu ağların dışında kalmaları maliyetlerini giderek artırmaktadır.

Bunlardan hareketle lojistik köylerin giderek önem kazandığı görülmektedir. Öyle ki hem uluslar arasında hem de ulusal geçişlerde taşımacılık, depolama, dağıtım, elleçleme, gümrükleme, konsolidasyon, ithalat, ihracat ve alt yapı hizmetlerinin, bankacılık ve sigortacılık, danışmanlıkla üretim gibi birçok bütünleşmiş olan lojistik faaliyetlerin ticari temele dayandırıp belli bir alanda çeşitli işletmeler tarafından yerine getirilen özel merkezlere verilen isimdir. Bu kapsamda Türkiye’de de çeşitli alanların lojistik köylere dönüştürüldüğü ve son zamanlarda bu çalışmaların hız kazandığı görülmektedir.

Bu köylerde, özel ve tehlikeli eşya yüklemek, boşaltmak ve stok alanlarının oluşturulması, idari ve sosyal tesisler, personel ve müşteri ofisleriyle sosyal tesisler, Tır parkı, otopark, yönetim merkezleriyle genel hizmet tesislerinin, banka, lokanta, otel, bakım, onarım ve yıkama tesislerinin, akaryakıt istasyonları, depo, büfe, iletişim ile posta merkezlerinin olduğu görülmektedir. Öyle ki bu doğrultuda yaşanan bazı sorunların da olduğunu söylemek gerekir.

Bu çalışma genel olarak dört bölümden oluşturulmuştur. Birinci bölümde lojistik kavramı hakkında genel bilgiler, İkinci bölümde lojistik köy ve kapsamı, üçüncü bölümde lojistik köy ve uygulamaları ve dördüncü bölümde de dış ticarete lojistik köyler, sorunlar ve değerlendirme konuları ele alınmıştır.

Amaç, Hızla gelişen ve teknolojik gerekliliklerden doğan yeni tedarik zincirleri oluşturulması ve bu tedarik zincirlerinin ana yapısı mahiyetinde lojistik ve lojistik köylerin üzerinde oluşan olumlu ve olumsuz etkileri incelenerek, lojistik köylerin güncel sorunlarına çözüm bulmaktır.

Önemi, Dünya çapında hızla gelişen ticaret ve bu ticarete bağlı olarak Türkiye’de faaliyet gösteren firmaların, ihracat ve ithalat üzerine ticaretini yaptıkları ürünlerin, lojistik köylerle üzerinde minimum prosedür ve maliyet ile maksimum kaliteli ve kolay hizmet alabilmesine olanak sağlayacak çözüm önerileri sunmaktır. Böylece dünyaya kolaylıkla ulaşacak olan Türk ürünleri, küresel sermayeyle daha kolay rekabet edebilecektir. Bunun yanı sıra, lojistik köylerin uluslararası boyutlarda ülke ürünlerinin dünya genelinde daha kaliteli ve daha hızlı şekilde dolaşımına olanak sağlayacaklardır.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KAVRAMI HAKKINDA GENEL BİLGİLER

1.1. LOJİSTİK TANIMLARI

Sözcük ifadesiyle lojistik kavramı Latince’de mantık yani lojik ile statistic yani istatistik kelimelerinin birleşiminden oluşturulmuştur. 1840’da Fransız Akademi taşıma şekillerini birleştirme ile aynı zaman içinde taşımayı ifade eden logistique şeklinde tanımlanmıştır (Göngörürler, 2004: 38). Buna göre Lojistik kavramının askeri kökeni olduğunu söylemek mümkündür. İlk uygulamaların da askeri alan ve savaş sahasında gerçekleştirildiği görülmektedir. Lojistik malzeme ve personel temini, dağıtımı, yenilenme ve bakım işlemlerini içeren askeri etkinliklere verilen isimdir. Askeri olarak lojistik kavramı, askeri gücün bakım, hareket ve planlaması bilim olarak ifade edilir. Lojistik kavramı, bu anlamda geniş bir açıdan değerlendirilmektedir. Bütün askeri faaliyetleri de kapsayan bir kavramdır. İhtiyaç olan askeri malzemelerin temin tasarımı; gelişimi ve satın alımına dek geniş bir perspektifi vardır (OECD, 2003: 16).

Lojistik kavramı en genel tanımı ile bir ürünün kaynağından –tedarikçilere- nihai tüketicilere –müşterilere- ulaştırmak adına gereken bütün faaliyetler şeklinde tanımlanabilmektedir (Yardımcıoğlu vd., 2012: 246). İşletme uygulamaları kapsamında lojistik kavramını, kısaca, malzemelerin yönetilme sanatı olarak ifade etmek mümkündür. Bu açıklamaya göre, lojistik ile ilgili işlemlerin, hammadde kaynaklarından başlayarak ve malların son kullanıcıların ellerine geçmesine dek süren, tüm bilgi ve malzeme hareketlerini kapsadığı söylenebilmektedir (Timur, 1998: 2).

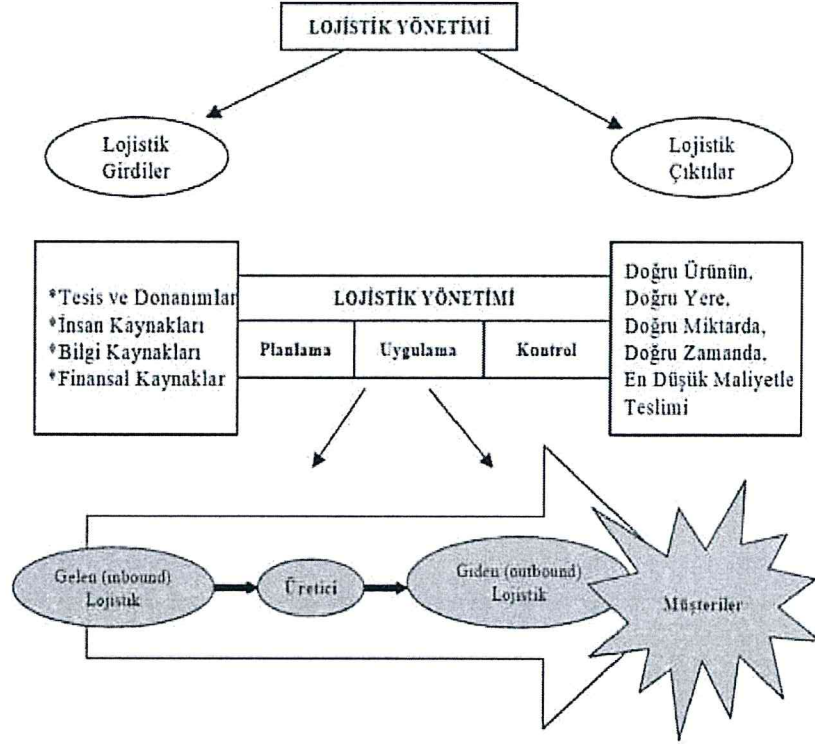
Burada Lojistik yönetimi kavramına da değinmek gerekir. Öyle ki müşteri ihtiyaçları doğrultusunda sevk noktaları ile teslim noktaları arasında ürünün ya da malzemenin iki yönlü akışını karşılayan yönetsel faaliyetlerin tamamıdır (Tanyaş, 2005: 6). Lojistik çalışmalarının aktif, verimli ve uygun zamanda gerçekleştirilmesinin temel aşaması lojistik yönetimidir. Lojistik yönetimi üretici ve tüketici arasından tüm mal ve hizmetlerin akışını ve bilginin transferini izleyen bir süreçtir. Bu bağlamda lojistik yönetimi üretim ve tüketim noktaları arasında tüm mal ve hizmetlerin ve bunlarla ilgili

verilerin çift yönlü akış ve depolanma süreçlerinin aktif ve yararlı bir şekilde planlanıp, yürütülmesi sürecidir. Lojistik yönetimi temelde bir mal ve hizmetin üreticiden tüketiciye çeşitli kanallar aracılığı ile akışını planlama sürecidir. Bu bağlamda temelde bu akış sürecinde yaşanabilecek problemleri çözme amacı taşımaktadır. İşletmelerin lojistik yönetimine ihtiyaç duymalarının temelinde aşağıda yer alan amaçlara ulaşma ihtiyacı yatmaktadır (Erdal ve Çancı, 2009: 47):

- “Mal ve hizmetlerin maliyetini düşürmek
- Rekabet avantajı oluşturmak
- İşletmeye katma değer sağlamak
- Yüksek kalite standartları oluşturmak
- İşletmeyi çevresel koşulları uyumlu hale getirmek”

Lojistik yönetiminin operasyonel amaçları ise şu şekilde sıralanabilir (Bowersox, vd., 2002: 164):

- “Hızlı tepki: Değişimler ve yeni gelişmelere verilen reaksiyonun hızlı olması
- Minimum sapma: Ürün ve hizmetlerin tam zamanında teslimi
- Minimum envanter: Stok tutmayarak üretimin tam zamanında gerçekleştirilmesi
- Konsodalite Hareketi: Yükleme sıklığı ile taşıma maliyetlerini kısmak
- Kalite: Lojistik yönetimde kaliteyi tutturmak
- Yaşam boyu destek: Ürünün akışının çift yönlü olmasını sağlamak”



Şekil 1. Lojistik Yönetimi

Kaynak: Tanyaş, 2010:Sayfa 8.

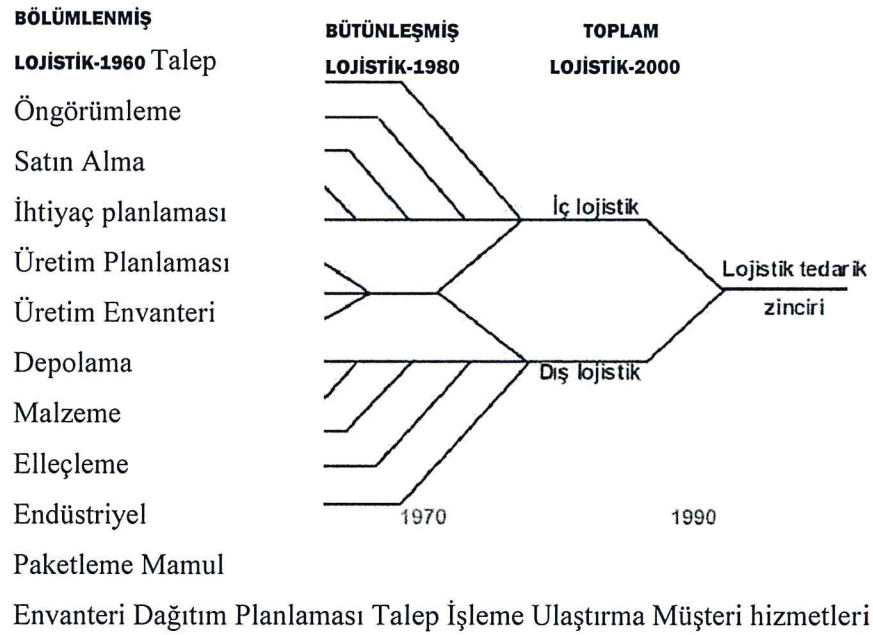
Şekilde Lojistiğin girdiler - çıktılar üzerinden dağılım kanalları belirtilmektedir.

1.2. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Lojistik konusunda bilinen ilk çalışmanın 1850 yılında Londra'da yazılan Demiryolu Ekonomisi isimli kitap olduğunu söylemek mümkündür. Dionysius Lardner'in yaptığı bu çalışmada Fetter, Taussig ve Handley gibi iktisatçıların da yaptıkları diğer çalışmaların izlendiği görülür. 1956 ile 1965 yıllarının arasındaysa bütünleşik lojistik kavramının daha fazla açıklık kazanmaya başladığını söylemek mümkündür. Öyle ki 1962'de hem yönetim danışmanı hem de yazar Peter F. Drucker Fortune Dergisi'nde yayınlamış olduğu makalede lojistiğe de yer vermesi ile beraber lojistik kavramının bir anda önem kazandığı görülür. Bu makalede Drucker lojistiği örgüt verimliliği bakımında sınır taşı şeklinde tanımlanmıştır (Drucker, 1962: 72'den akt. Akandere, 2013: 12-13).

Lojistik teriminin tarihi gelişiminde yukarıda da bahsedildiği gibi, askeri kökene sahip olması; tarih süresince savaş ortamlarında askerlere giyecek, yiyecek ve askeri malzemelerin tedarikini ifade etmesi açısından kavramın önemi aşikardır (Tutar ve Yetişen 2009).

Avrupa’da 1960’ların sonlarından sonra, ‘lojistik köy’lerin de gündeme geldiğini söylemek mümkündür. Verona-İtalya’daki ‘Freight Village Quadrante Europa’nın yaklaşık olarak otuz senedir hizmet ettiği göz önüne alındığı zaman Avrupa Birliği kavramının henüz gündemde değilken, lojistik köy teriminin varlığı kanıtlanmıştır (Elgün, 2011: 207).



Şekil 2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

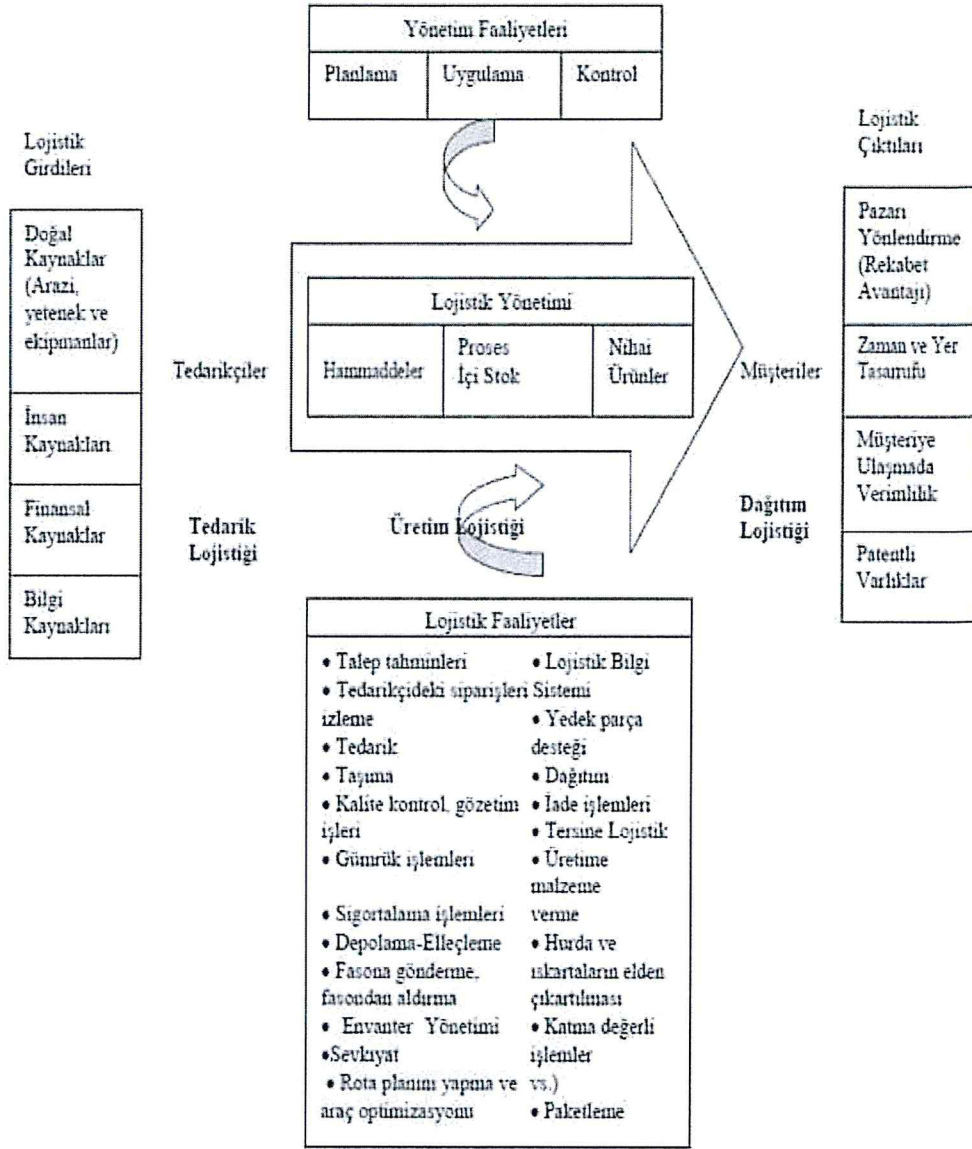
Kaynak: Coyle vd., 2003: 14.

Şekilden de anlaşılacağı üzere, 1960 ile 1970 yılları arasında, lojistik ile ilgili bir anlamda test döneminden geçmiştir. 1970 ile 1980 yılları arasında lojistiğin ciddi sayılarda kamu ve özel girişimlerle kurumsallaştığı bir dönemdir. 1980 ile 1990 yıllarındaki dönemse, taşımacılık düzenlemelerinin, bilgisayar teknolojilerine girişlerle iletişim kapsamında devrim yarattığı görülen politik ve teknolojik değişimlerin olduğu

bir süreç olmuştur. Yirminci yüzyılın sonunda ve yirmi birinci yüzyılın başındaysa, lojistik kavramı küreselleşme, tedarik zinciri ve kaynak yönetimi kavramlarıyla birlikte açıklanır olmuştur ki; günümüzde de lojistik; ürünlerin, bilgilerin ve kişilerin akışlarının optimizasyonu şeklinde kabul edilir. Lojistik kavramı; “dış kaynak kullanım, değer zinciri, dağıtım planlaması ve ulaştırma ekonomisi gibi kavramlarının da tartışılmasının kaynağı olarak görülmüştür” (Koban ve Keser 2007 Sayfa 10).

1.3. LOJİSTİK SÜREÇLER

Bir lojistik faaliyetinin farklı amaçlar için yürütülmesi, bu faaliyetlerin yönetiminde, güdülen amaç ile yürütülen faaliyeti ayrı ayrı ele almayı gerektirir. Örneğin taşıma faaliyeti işletmenin hammadde ve malzeme tedariki sırasında ortaya çıkan bir faaliyet olabileceği gibi, dağıtım yapılan ürünlerin taşınması amacıyla da ortaya çıkabilmektedir. Bu nedenle lojistik faaliyetlerinin yönetiminde organizasyon açısından üçlü bir yapılanma gerekmektedir (Kobu, 2003: 238). Bu çerçevede lojistik süreçler şöyle özetlenebilir:



Şekil 3. Lojistik Süreçler

Kaynak: Lambert vd., 2006 : 12.

Şekilde Tedarik, Üretim ve Dağıtım Lojistiği belirtilmiş olup açıklamaları ise aşağı da belirtilmiştir.

Tedarik Lojistiği: “Tedarik ve malzeme yönetimi fonksiyonlarını kapsar. İşletmenin üretimi için ihtiyacı olan hammadde, madde, malzemenin temininin sağlanması ve gerekli olan girdilere zamanında ulaşılması ve tedarikçi firmalarla ilişkilerin düzenlenmesi, bu sistemin görevidir. İhtiyaçların tespiti, kaynak planlaması, proje yönetimi, lojistik destek planının hazırlanması, araştırma, tasarım, geliştirme ve üretim faaliyetlerinin sağlanması,

kalite kontrolünün sağlanması, gerekli analizlerin gerçekleştirilmesi gibi görev ve sorumluluklar bu sistem içerisinde yer almaktadır”.

Üretim Lojistiği: “İşletmenin retim faaliyetlerine destek hizmeti sunan malzeme yönetimi fonksiyonunu kapsar. İşletme stoklarına girmiş olan hammadde ve malzemenin üretime sevki sırasında yerine getirilen lojistik faaliyetlerdir. Bu süreçte ağırlıklı olarak taşıma ve ara depolama faaliyetleri gerçekleşmektedir. Ürünün retiminde gerekli olan hammadde ve malzemelerin üretim sırasında taşınması, depolanması, elleçlenmesi vb. Üretim lojistiği olarak ifade edilmektedir” (zdemir, 2007: 60).

Dağıtım Lojistiği: “Fiziksel dağıtım olarak da adlandırılan ürünlerin müşterilere fiziksel olarak teslimatını içeren fonksiyonu kapsar. Mamulün ambara gönderilmesinden, tketiciciye ulaştırılıncaya kadar geçen depolama ve taşıma işlemlerinden oluşmaktadır. Bu sistem içerisinde müşteriye ulaşmada kullanılan fiziksel dağıtım araçları; toptancılar veya perakendeciler ile işbirliği yapılmaktadır”.

Tablo 1: Lojistik Yönetiminin Aşamaları

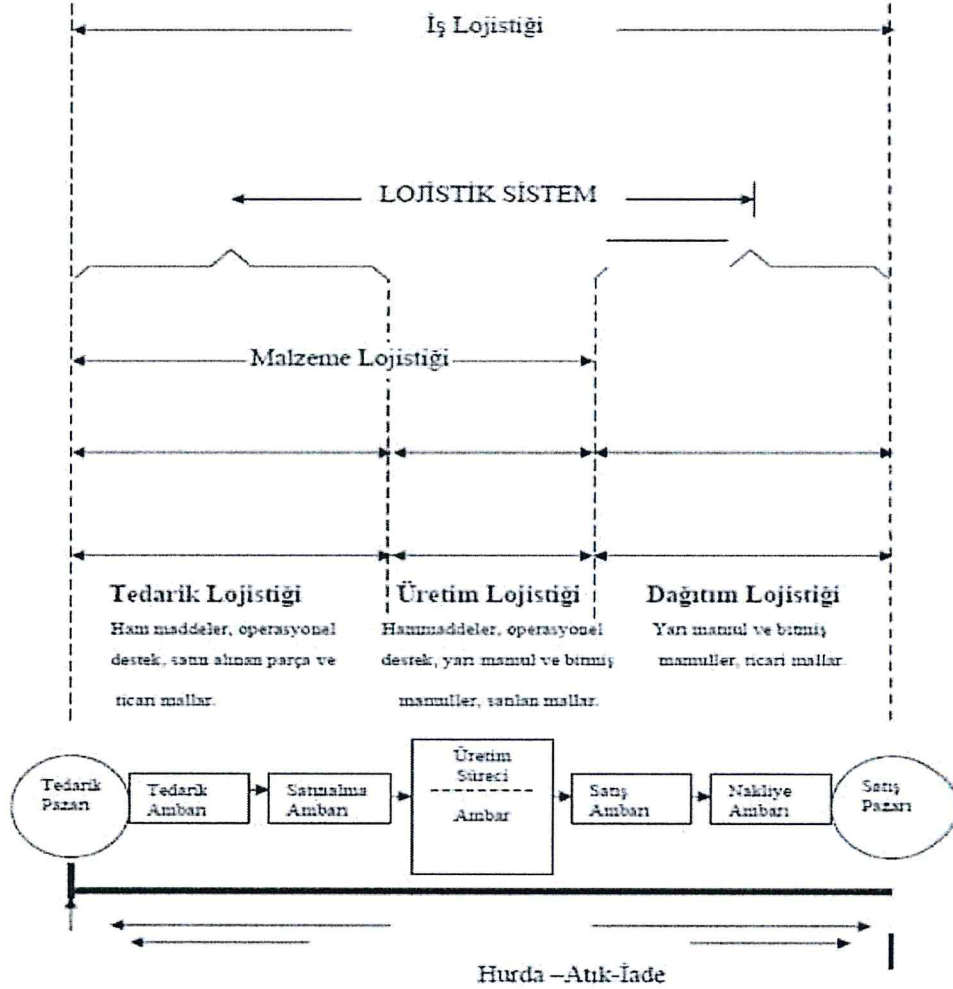
LOJİSTİK YÖNETİMİ		
Fiziksel Dağıtım	İmalat Desteği	Tedarik Desteği
Müşteri Hizmet Sağlama Süreci	Üretim faaliyetlerini planlama, programlama ve destekleme süreci	Dışarıdaki arz kaynaklarından malzeme ve ürün elde etme süreci
Fiziksel Dağıtımın Gerektirdiği Faaliyetler	İmalat desteğine bağlı faaliyetler	Tedarik işlevlerinin gerektirdiği faaliyetler
Sipariş Kabul Etme	Ana üretim programı planlama	Kalite güvenliği
Sipariş İşleme	Depo içi mal hareketlerini destekleme	Depolama ve depo içi yerleştirme
Stokların Yerleşimi	Üretim süreci içinde taşıma	Gözetim ve kabul
Depolama Hareketleri	Parçaların evrelere ayrılması ve bu bağlamda süreci uygulamaya koyma	İşletme içine taşıma
Dağıtım Kanalı içerisinde işletme ve işletme için taşıma	İçerdiği sorumluluklar	Sipariş Yerleştirme
İçerdiği temel yükümlülükler	İmalat yerlerinde stokların depolanması	Görüşmeler
Fiyatlama	Fiziksel dağıtım ve imalat arasında oluşan erteleme ve coğrafi koordinasyon için esneklik yaratma	Arz kaynağı bulma
Teşvik Desteği		İhtiyaç Planlama
Müşteri Hizmetleri		İçerdiği Sorumluluklar
Teslim		Arz kaynağının sınırlarını belirleme; bir araya toplamayı sürekli kılma
İade Mal Yerleştirilmesi		Yeni arz kaynakları için yol gösterici araştırmalar gerçekleştirme
Ürün yaşam eğrisini sürdürme gibi alanlarda pazarlama planlanması ve koordinasyon		Arz kaynakları ile koordinasyonu sağlama
Fiziksel Dağıtımın temel amacı düşük toplam maliyet çerçevesinde istenen müşteri hizmet düzeyini stratejik olarak sağlayıp gelir yaratma		Tedarik İşlevinin Amacı
		Maliyetle uygun satın almayı belirleyerek imalatı ya da tekrar satış örgütlerini destekleme

Kaynak: Timur, 1998: 30

Aşamalar, Fiziksel Dağıtım, İmalat ve Tedarik Desteği olarak detaylandırılmıştır.

1.4. LOJİSTİĞİN TEMEL FAALİYETLERİ

Lojistiğin temel faaliyetlerine geçmeden önce işletme lojistiğini oluşturan süreçlerine değinmek gerekir. Aşağıdaki şekilde de ayrıntılı bir şekilde görmek mümkündür: Şekile göre İş lojistiği çatısı altında lojistik sistemin yönetim aşamalarından Tedarik, Üretim ve Dağıtım Lojistiği aşamaları belirtilmiştir.



Şekil 4. İşletme Lojistiği

Kaynak: UNCTAD, 1998: 4.

1.4.1.Taşıma/Ulaştırma Faaliyeti

Taşıma, yarı mamul, hammadde veya ürünlerin bir yerden başka bir yere hareket ettirilmesi işlemine denir. Bir faktör anlamında taşıma ise, bir ürünün bir yerden başka bir yere; hangi hızla ki bu taşıma zamanı ve devamlılıkla ki bu da hizmetin sürekliliğidir; hareket edeceğinin belirlemektir (Cenker, 2006: 8).

Ulaştırma şekillerinin başlıcaları, su yolu, karayolu, havayolu, boru hattı ve demiryoludur. Bunların arasında en fazla tercih edileni ise, aktarmanın en aza indiği karayoludur ki; navlun ücretlerinin esnekliğinin de bu seçim içinde önemli bir kriter olduğu görülmektedir. Ulaştırmanın işletme ve diğer lojistik işlemleri bakımından oynamış olduğu rolü ve dikkat edilmesi gerekli olan konuları aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür (Erdil, 2010: 17):

- “Ulaştırma maliyetleri işletmenin, depoların, satıcıların ve müşterilerin konumundan doğrudan etkilenmektedir.
- Mal ve değerlere ait döküm yönetimi ihtiyaçları, kullanılan taşıma şekline doğrudan etkilenmektedir.
- Seçilen taşıma şekline göre ambalajlama yapılmaktadır. Bu yüzden taşıma şekli paket seçimini etkilemektedir.
- Taşınacak mal çoksa taşıma yönetimi daha iyi örgütlenebilir.
- Malların hareketi düzenli olduğu ölçüde ekonomi sağlanabilir” (Tenekecioğlu ve Ersoy, 2002: 234- 235).

Taşıma ile ilgili “alınan kararlar ürünlerin fiyatlarını, dağıtım performansını ve ürünlerin gideceği yere vardığı zaman ki koşullarını etkilerken, sonuç olarak müşteri hizmet düzeyi ve müşteri tatminini etkiler” (Kotler, 2002: 471).

1.4.2.Depolama Faaliyeti

Depo ile depolama kavramlarının ve bu kavramların öngörmüş olduğu hizmetleri lojistik faaliyetler adına vazgeçilmez olduğunu söylemek mümkündür. Depo, ihtiyaca bağlı bir şekilde belli süre içinde ürünlerin koyulduğu açık ya da kapalı güvenli olan alanlara verilen isimdir. Depolamaysa, malların kullanılma ya da sevk edilmesi için

belirlenmiş olan şartlara uygun bir şekilde stoklanması işlemine verilen isimdir (<http://www.lojistik.org>, 2015).

Dağıtım merkezleri temelde dört ana işlevi vardır ve bu operasyonların tedarik zinciri içinde lojistik hizmetlerin değer kazanımlarına da yardımcı olmaktadır (Oda, 2008: 15);

- “Toplama/Yığıma (Ürünlerin stoklama ya da çapraz sevkiyat amacıyla alınması)
- Tasnifleme (Aynı tipteki ürünleri bir araya koyma)
- Ayırma (Siparişlere göre ürün ayırma) Çeşitlendirme (Çoklu ürün gruplarıyla müşteri siparişi oluşturma)”

Depolamada başka önemli bir konu da malzemelerin aktarılmasında kullanılacak olan ekipmanların belirlenerek alan kullanımudur.

1.4.3.Envanter (Stok) Yönetimi Faaliyeti

Envanter, “üretimi istenen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla malzeme, materyal, yarı işlenmiş ve tamamlanmış ürün mevcudunun elde bulundurulmasıdır” (Gürdal, 2006: 15). “Stok yönetimi, stok düzeyindeki dalgalanmaları ve stok maliyetlerini azaltmak, tüketici ya da müşteri taleplerini zamanında karşılamak ve malların muhtemel değer kayıplarını önlemek amacıyla yerine getirilen faaliyetler şeklinde tanımlanmaktadır” (İslamoğlu, 2000: 436). Envanter yönetimi, işletmenin yakın gelecekte ihtiyaç duyabilecek talebi tahmin etmede oldukça önem arz etmektedir.

Waters stokları aşağıdaki gibi beş kalemde incelemiştir (Waters, 2003: 19-21):

- “Hammadde Stokları: Hammaddeler üretimde doğrudan kullanılarak son ürünü elde etmek amacıyla dışarıdan alınıp yararlanılan maddelerdir.
- Yarı Ürün Stokları: Üretimde olan ancak henüz tamamlanmamış stoklardır.
- Ürün Stokları: Üretimi tamamlanmış ve sevkiyat için bekleyen ürünlerdir.
- Yedek Parçalar: Bakım-onarım malzemeleri, yedek parçalardır.

- Tüketim Malzemeleri: Yağ, yakıt temizlik malzemeleri ve kırtasiye ürünleri gibi üretimde doğrudan kullanılmayan malzemeler kastedilmektedir. Stok yönetiminin bir aşaması da stok kontrolüdür. Bu aşamadan beklenen amaç, malzeme gereksiniminin; istenilen zamanda, istenilen miktarda, istenilen yerde, istenilen kalitede ve istenilen özelliklerde karşılanmasını sağlamaktır. Bunun için hangi malzemedен ne miktarda stok yapılacağına karar verilmesi gerekmektedir”.

Bu karar verilirken de aşağıdaki kriterler dikkate alınır (Tanyaş ve Baskak, 2006: 205):

- “Üretim planlarındaki gereksinimin yeterli düzeyde karşılanması, □ İşletme sermayesinin stoklamaya olanak tanınması,
- Sipariş zamanları ve tedarik süreleri,
- Büyük partilerle yapılacak alımların avantajları,
- Uygun ve yeterli depolama olanakları,
- Tedarik ve stoklama masrafları. Stok politikaları sosyo-ekonomik yapı, talebin karakteristiği, tedarik süresi ve üretim teknolojisi, müşteri hizmet düzeyi ve stok maliyetleri gibi etmenlerden etkilendiğinden stok kontrol politika ve ilkeleri geliştirilirken, yukarıdaki ilkelerden hareketle her malzeme için ayrı saptamalarda bulunulmalıdır”.

1.4.4.Sipariş İşleme

Sipariş emirlerinin verilmesi ile malların teslimi arasında yapılan bütün işlemleri kapsar. Sipariş işleme süresinde alıcı ve satıcıya göre bazı farklı tanımlamalar yapılmıştır. Sipariş planı, sipariş emirlerinin ulaşımı, sipariş işlemleriyle, sipariş paketlenmesi ve gönderimi olarak beş adımdan oluşur (Kobu, 2003: 242-243).

Sipariş “işleme faaliyeti de diğer önemli lojistik faaliyet alanlarından birisi olarak değerlendirilmektedir. Sipariş işleme; müşteriden siparişin alınması, siparişin izlenmesi, müşteriyle iletişim, siparişin hazırlanması ve gönderilmesini içermektedir” (Murphy ve Wood, 2004: 270).

Siparişlerin işlenmesinde, envanter kontrolleri ve faturalama fonksiyonları da bulunur. Müşteri memnuniyetiyle hizmet düzeyleri bakımından önemli süreç olan siparişlerin işleme aktivitelerinin operasyonel elemanları; sipariş giriş ile sipariş düzeltme şeklinde üç temel grupta incelenir.

1.4.5.Bilgi (Enformasyon) Yönetimi

Bilgi yönetimi, “işletmenin pazarlama, lojistik ve eylemsel işlemlerinin gereksinim duyduğu iç ve dış kaynaklı bilgilerinin planlanması, toplanması ve gereksinim duyulduğunda kullanılabilmesi için veri depoları ve veri tabanları şeklinde ayrı birimlerde saklanması ve gerektiğinde bilgi işleme ve transferi işlemlerinin tümünün yönetimidir” (Yürüyen, 2003: 33). Lojistik hizmetlerde bilginin yönetimi (Erdil, 2010: 24-25):

- “Hizmetin üretilmesi: Siparişin alınması, yeterli düzeyde olup olmadığının sorgulanması, teslimatın programlanması ve faturalandırma
- Etkin tedarik zinciri yönetiminin sağlanması: İnsan gücü, malzeme ve envanterin düzenlenmesi
- Zaman, yer ve biçim esnekliğinin sağlanması: İşletmeye sağlayacağı stratejik avantaj açısından son derece önemlidir”.

Bir “şirketin tedarikçileri ile müşterileri arasında bilginin kolay yolla paylaşılması, mal ve hizmet akışlarının hızının artmasını sağlayacaktır. Güncel ve geçerli bilgiye ulaşımın yaygınlaşması, işletmeye faaliyetlerinde gerekli esneklikleri yapabilmesi için fırsat sağlayacaktır, bu avantaj da müşteri sadakatini beraberinde getirecektir” (Gürdal, 2006: 22).

1.4.6.Paketleme/Etiketleme

Paketleme (ambalajlama) lojistik faaliyetlerin süreci içinde önemli bir aşamadır. Bu anlamda ambalaj ürünlerin dizisinde bulunan maddelerin veya ürünlerin içerisine konulduğu bir konteyner veya kaptır. Diğer bir deyişle “ürünün taşınmasını, depolanmasını, satışını ve kullanılmasını kolaylaştıran, ileride kısmen veya tamamen atılabilecek ya da geri dönüşümü tabi tutulabilecek bir malzemeyle kaplanması, sarılması, örtülmesi ya da birleştirilmesidir” (Tek ve Özgül, 2008: 557).

Lojistik faaliyetlerinde çeşitli biçimlerde ambalajlama yapılabilmektedir. Ambalajlamada üç farklı materyalin kullanılır (Tek ve Özgül, 2008: 557):

- “Birincil ambalaj: Ürünü doğrudan içine alan ilk, asıl, iç ambalajdır. Tüketici ambalajı veya iç ambalaj da denilir. Dökme olarak satılan ürünler, birim ambalajsız olup genelde çuval gibi geniş materyallere konulurlar.

- İkincil ambalaj: Birincil ambalajı koruyan ve ürün kullanılacağı zaman atılan materyaldir.

- Nakliye ambalajı: Depolama, taşıma ve tanınma için kullanılan materyaldir. Örneğin, koli, kutu, karton ve kasadır. Bunun dışında belirli ambalajların bir araya getirilmesine veya birden çok ana karton içeren yüklere “konteynır” denir”.

Günümüzdeki ambalajlamanın “koruyuculuk, kolaylık, tutundurma, fiyat ayarlama ve anlaşmazlıkları önleme gibi fonksiyonları vardır. Ambalajlanmış ürünler doğru bir şekilde etiketlenmelidir. Çünkü genellikle ürünün içeriği, taşıma, kullanma, stoklama, elleçleme şartları, hatta geri dönüşüm yöntemleri bu etiketin üzerinde gösterilir. Bu da malın satışından dağıtımına, stoklamasından kullanılmasına kadar birçok konuda fayda sağlar” (Tek ve Özgül, 2008: 560).

1.4.7. Talep Tahmini ve Üretim Planlama

İşletmelerin hangi ürünü üreteceği, bu ürüne olan tüketici taleplerinin ne olacağı ve bu talebin hangi dönemlerde yoğunlaşacağı talep tahminleriyle yorumlanır (Tanyaş ve Başkak, 2006: 72). “Taleplerin tahmininde göz önünde bulundurulması gereken ilkeler aşağıdaki gibi sıralanabilir” (Toomey, 1996: 41):

- “Tahminler kesin doğruları vermez. Bu nedenle yapılan tüm tahmin analizlerinde mutlaka hata yapma payı vardır. Tahminlerin ortaya çıkmasında başvuru olan matematiksel analizlerle bu hataların ne olacağı yaklaşık olarak ortaya konulur yani hesaplanır. Burada bir işletme açısından önemli olan hataların oranının ne olduğu değil, hatalar hakkında bir fikre sahip olunmasıdır.
- Miktar ve çeşit bakımından büyük olan ürün grupları için yapılan tahminler daha sağlıklı olup işletmeleri doğru sonuçlara götürür.

- Kısa dönemler için yapılan tahminler işletmeler açısından daha doğru sonuçlar ortaya koyar.
- Yapılan tahminler asla kesin taleplerin miktarı ortaya koymaz.
- Tahminlerle doğru sonuçlara ulaşabilmek için kullanılacak yöntemin seçimi ve önceden test edilmesi önemlidir”.

1.4.8.Satın alma/Tedarik

Tedarik, örgütün hammadde, parça ve bileşen gibi üretim süreçlerinde kullanılan bütün malzemeleriyle makine, ekipman ve teçhizat gibi girdilerin satın alınıp temin edilmesi şeklinde ifade edilir. “Satın alma kararları lojistik maliyetleri etkilemektedir. Örneğin, nakliye anlaşmalarındaki ya da depolama için boş alan yetersizlikleri satın alma kararları açısından sıkıntı yaratmaktadır. Bazı işletmelerde satın alma ve lojistik arasındaki ilişkinin çok önemli olması nedeniyle satın alma tamamen lojistik müdürünün sorumluluğuna verilebilmektedir” (Sezen vd., 2002: 137).

Satın alma ile ilgili aktiviteler;

- “Tedarikçi seçme ve sertifikalandırma,
- Tedarikçi performanslarının sıralanması,
- Sözleşme müzakereleri,
- Fiyat, kalite, hizmet değerlendirmesi,
- Tedarik ürün ve hizmetleri,
- Satın alma zincirinin planlanması,
- Satın alma koşullarının görüşülmesi,
- Elde edilen değer değerlendirilmesi,
- Kalitenin değerlendirilmesi,
- Fiyat tahmini,
- Teslim sürelerinin belirlenmesidir” (Cenker, 2006)

1.4.9. Müşteri Hizmetleri

Müşteri hizmeti, ürünlerin üretim aşamalarından müşterilere pazarlanarak sonrasında yedek parça bakım onarım gibi bazı hizmetlerin verilmesi aşamalarına dek geçen süreçleri kapsar. Ürünlerin üretilmesindeki müşteri ihtiyaç ve isteklerin belirlenerek ve bu doğrultuda üretim yapılması bir müşteri hizmeti şeklinde tanımlanabilir. Yine “üretilen ürünlerin, müşteriye sunulması, pazarlanması ve dağıtım noktasında müşteri hizmeti ön plana çıkmakta ve doğru pazarlama ve dağıtım stratejilerinin seçilmesi müşteri tatmininin sağlanması noktasında önem taşımaktadır. Son olarak ürünün satılması sonrasında, yedek parça temini, bakım onarımlarının desteklenmesi ve ürün memnuniyetinin müşteriyle iletişim kurulması ile anlaşılması ve sağlanması ile müşteri hizmeti tanımıdaki yerini bulmuş olmaktadır “(Zerenler, 2010: 71-72).

Müşteri hizmetleri stratejisindeki temel bileşenlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Gourdin, 2002: 59):

- “Bağımlılık: Satın alma süreciyle doğrudan ilişkili olduğundan müşteri açısından en önemli konudur. Müşteri açısından bağımlılığın oluşması ise her talep edildiğinde o ürünün stokta bulunması (yok satmamak), zamanında teslimat, sipariş formlarının doğru doldurulması, hesapların düzgün tutulması gibi faktörlere bağlıdır.
- Zamanındalık: Siparişin karşılama süresiyle doğrudan ilgilidir. Çoğu gelişmiş pazarda hız çok önemlidir. Ancak zamanında ve düzenli teslimat ürünün taşıma süresinden çok daha önemlidir.
- Uygunluk-elverişlilik: Sipariş verebilme, teslim alma ve teslimat saatleri, satışla ilgili aramaların sıklığı, teknik yardım ve satış sonrası hizmetlerle ilgilidir.
- İletişim: Yük izleme, müşteri taleplerine cevap verebilme, faturalama ve bilgi yönetimiyle ilgilidir.
- Dürüstlük: Firmanın müşterilerine verdiği sözleri tutmasıyla ilgilidir. Müşterilere verilen sözlerin tutulmaması ve gerçekte olmayan garantilerin verilmesi müşterilerin firmadan ayrılmalarının en önemli sebeplerindendir.
- Hizmet Kalitesi: Verilen hizmetin kalitesi müşteri ilişkileri servisinin kalitesindeki süreklilikle doğrudan ilgilidir. Ancak bunu sağlamak çok kolay değildir.

Kaliteli bir hizmet sürecinde bazı faktörler kontrol edilebilse de, kontrol edilemeyen faktörlerin varlığı sürdürülebilir hizmet kalitesinin önündeki önemli bir engeldir”.

1.5. LOJİSTİK FAALİYETLERİN AMACI

Lojistik faaliyetlerindeki temel amaç; “doğru ürünleri ve/veya hizmetleri doğru miktarlarda, doğru yerde, doğru zamanda ve en az maliyetle mevcut bulundurmaktır”. Lojistik faaliyetleri ürünlere değeri ekleyen temelde üç işlem vardır. Bu işlemleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Elgün, 2011: 12-13):

- “Konum değerinin artırılması: Ürünlerin müşteri açısından daha düşük değerli olduğu yerlerden, daha yüksek değerli olduğu yerlere taşınması ve bu sayede konum değerinin artırılmasıdır. Bu işlem, taşıma maliyetlerini de kapsamaktadır.
- Zaman değerinin artırılması: Ürünlere ihtiyaç oluncaya kadar bunların depolanması ve tüm süreçlerin daha verimli yapılması ile gerçekleşmektedir. Bu işlem, stok bulundurma maliyetlerini de kapsamaktadır.
- Yapısal değerinin artırılması: Ürünlerin istenilen miktarlarda ve özelliklerde düzenlenerek, bunlara sipariş değeri eklenmesidir. Lojistik faaliyetler; tedarikçileri, depoları, dağıtım merkezlerini ve perakendecileri kapsamaktadır. Hammaddeden nihai ürüne kadar olan akışta, zincirdeki tüm faaliyetleri düzenlemeye çalışmaktadır. Lojistik yöneticileri; müşterileri, perakendecileri, depoları, dağıtım merkezlerini, tedarikçi ve tedarikçilerin üretim yerlerini, zincirde yer alan tüm ürünleri, her ürünün yıllık talebi, depolama maliyetleri, sipariş işleme maliyetleri, müşteri hizmetleri için gerekli bilgileri tespit edip inceleyerek bazı anahtar kararları almalıdır”.

Lojistik yöneticilerinin almaları gereken anahtar kararlar şunlardır:

- “Uygun depo sayısını belirlemek,
- Her deponun yerini belirlemek,
- Her deponun kapasitesini belirlemek,
- Her depoda ürünlerin kaplayacağı yerleri belirlemek,
- Hangi ürünlerin hangi depodan müşteriler tarafından alınacağıının belirlenmesi”

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖY VE KAPSAMI

Bu bölümde genel hatlarıyla lojistik köy kavramı aktarılacaktır.

2.1. LOJİSTİK KÖY KAVRAMI

Lojistik köyler; içinde taşımacılık ve lojistik ile ilgili kamu ve özel sektöre ait olan kurum/kuruluşların olduğu, birden fazla taşımacılık modunda etkin bağlantılar kuran, taşımacılık modlarının arasında, güvenli, hızlı, düşük maliyetli aktarma sistemleri olan, bakım-onarım, depolama, elleçleme, tartı, yükleme-boşaltma, yük bölme birleştirme ve ambalajlama gibi faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde gereken bütün imkânlar içerisinde olan lojistik amaçlı tasarlanmış özel bölgelere denir (Gün, 2012: 388).

Avrupa Birliği Lojistik Köy Platformu “lojistik köyü hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, ile üretim gibi bütünleşmiş faaliyetlerin belirli bir alanda çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği özel merkezler” olarak ifade etmektedir (Raçlı, 2010: 6).

Lojistik köy, “ulusal ve uluslararası tüm lojistik ve lojistikle ilişkili faaliyetlerin, kamu ve özel sektöre ait çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği tanımlanmış bölgelerdir. Genel olarak lojistik köyler, büyük ve önemli üretim merkezlerine, şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır. Lojistik köylerde verilen hizmetler; uzun mesafe taşımacılık, dağıtım, malların sınıflandırma ve gruplandırılması, depolama, ayrıştırma ve bütün bu işlemlerin yapılabilmesi için gerekli olan bankacılık, sigortacılık gibi diğer katma değer hizmetler” şeklinde özetlenebilmektedir (Aydın ve Öğüt, 2008: 2-3).

Lojistik köylerin isimlendirilmesinin bölgeden bölgelere göre farklılıklar gösterir. Bunları aşağıdaki tabloda görmek mümkündür (Yıldıztekin, 2012) :

Tablo 2: Lojistik Köylerin Farklı Ülke Ve Bölgelerdeki İsimlendirilmeleri

BULUNDUĞU YER	İSİMLENDİRİLMESİ
ABD ve Asya-Pasifik	Dry Port - Logistics Centre
İngiltere	Freight Village
Almanya	Güterverkehrszenrum
İtalya	Interporto
Danimarka	Transport Centre
Hollanda	Rail Service Centre – Tradeports
Çin	Wuliu Zhongxin
Fransa	Plate Forme Logistique – Plate Forme Multimodale
Türkiye	Lojistik Köy – Lojistik Merkez – Lojistik Üs

Kaynak: Yıldıztekin, 2012.

2.2. LOJİSTİK KÖY KAVRAMININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Ticaret akışlarını rasyonelleştiren bütünleşmiş hizmet sağlayan, ulaştırma türlerinin birleşimini sağlayan, katma değerli lojistik hizmetler veren kesintisiz şehir dağıtımını sağlayan ve şehir tıkanıklığını önlemeye çalışan lojistik hareketlerin toplandığı yer olan lojistik köy kavramı ilk olarak ABD’de endüstrinin gelişmesiyle başlar. Bu kavramın Japonya’da da trafik sıkışıklığını, çevresel, enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için önerildiği bilinmektedir (Gilberto 2006).

Batı Avrupa’ya geçmiş olan uygulamanın ilk örnekleri Fransa’da geniş ölçekte Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Rungis)’te oluşturulmuştur. Bu uygulama kentsel politikalara bağlı olarak gelişmiştir. 1960’ların sonları ve 70’lerin başında ise lojistik köyler, İtalya ve Almanya’da görülmeye başlanmıştır. Bu sırada lojistik köy kavramı da şekillenmeye başlamış ve karayolu- demiryolu çok türlü taşımacılığını sağlar hale gelmiştir. 1980 ve 90’lı yıllarda ise lojistik köyler dünyada hızla artmış ve Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere’de ilerlemeler kaydetmiş, ABD’de doğan bu kavram Avrupa’da benimsenmiştir (Taniguchi vd. 1999).

Tablo 3: Lojistik Köy Kavramının Tarihsel Gelişimi

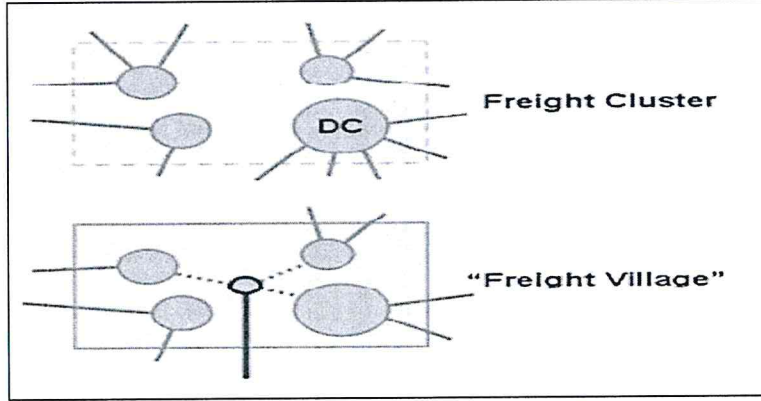
1960 – 1970’lerde Lojistik Köyler(Merkezler)	1980 – 1990’larda Lojistik Köyler (Merkezler) 1960 – 1970’lerdeki lojistik faaliyetlere ilave olarak	1980 – 1990’lardaki lojistik faaliyetlere ilave olarak
Mal Kabul Depolama Sipariş İşlemleri Raporlama Malların Ayrıştırılması İşlemleri Siparişlere Göre Malların Paketlenmesi ve Hazırlanması Paketleme Etiketleme Markalama Evrakların Hazırlanması	Antrepo Hizmetleri EDI (Elektronik Veri Değişimi), Raporlama Sistemleri Ambalajlama ve Paketleme Dağıtım Lojistiği 1990’dan Günümüze Lojistik Köyler (Merkezler)	Malzeme Yönetimi Dağıtım Hizmetleri (Ulusal / Küresel) İthalat Gümrük İşlemleri Tedarik Lojistiği Envanter Yönetimi ve Kontrolü Sevkiyat Planlaması Kısmi Ürün Montajı İhracat Evrak Hazırlanması Serbest Bölge Operasyonları

Kaynak: Görgülü, 2012: 6-7’den tablolatırılmıştır.

Amerika Birleşik Devletleri’nde lojistik köyler “ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri New Jersey’de kurulmuştur. Bu bölgenin seçimindeki temel etmen, şehir içi trafik yoğunluğunun ticareti ve üretimi olumsuz etkilemesidir. Bu bağlamda lojistik köyler temelde sanayi alanlarının genişletilmesi ve taşıma işlemlerinin planlı bir biçimde gerçekleştirilmesi amacı ile hayata geçirilmiştir. Avrupa’daki lojistik köyler ve Amerika’daki lojistik köyler hem yapılanma hem de amaç bazında farklılık göstermektedir. Estetik açıdan da önem taşıyan alanlara Avrupa’da lojistik köyler inşa edilirken, ABD örneğinde şehir trafiğinin rahatlatılması ve lojistik hizmetleri bir araya toplayacak alanların oluşturularak sanayinin canlandırılması ön planda gelmektedir. Lojistik köy kavramının doğum yeri olan Amerika Birleşik Devletleri’nde inland port olarak nitelendirilen lojistik köyler deniz, kara, hava ve demir yolu taşımacılığının bir

arada yapılabildiği alanlar olarak tasarlanmıştır. Bu bağlamda Amerika Birleşik Devletleri'nde lojistik köy örnekleri olarak Huntsville Uluslararası Havaalanı, Uluslararası intermodal merkezi ve Jetplex Endüstri Parkı gösterilebilir. Amerika Birleşik Devletleri'nde potansiyel lojistik köy kurma faaliyetleri devam etmekte olup, çok sayıda eyalet de birer lojistik köy hizmeti vermektedir” (Aydın ve Ögüt, 2008:3).

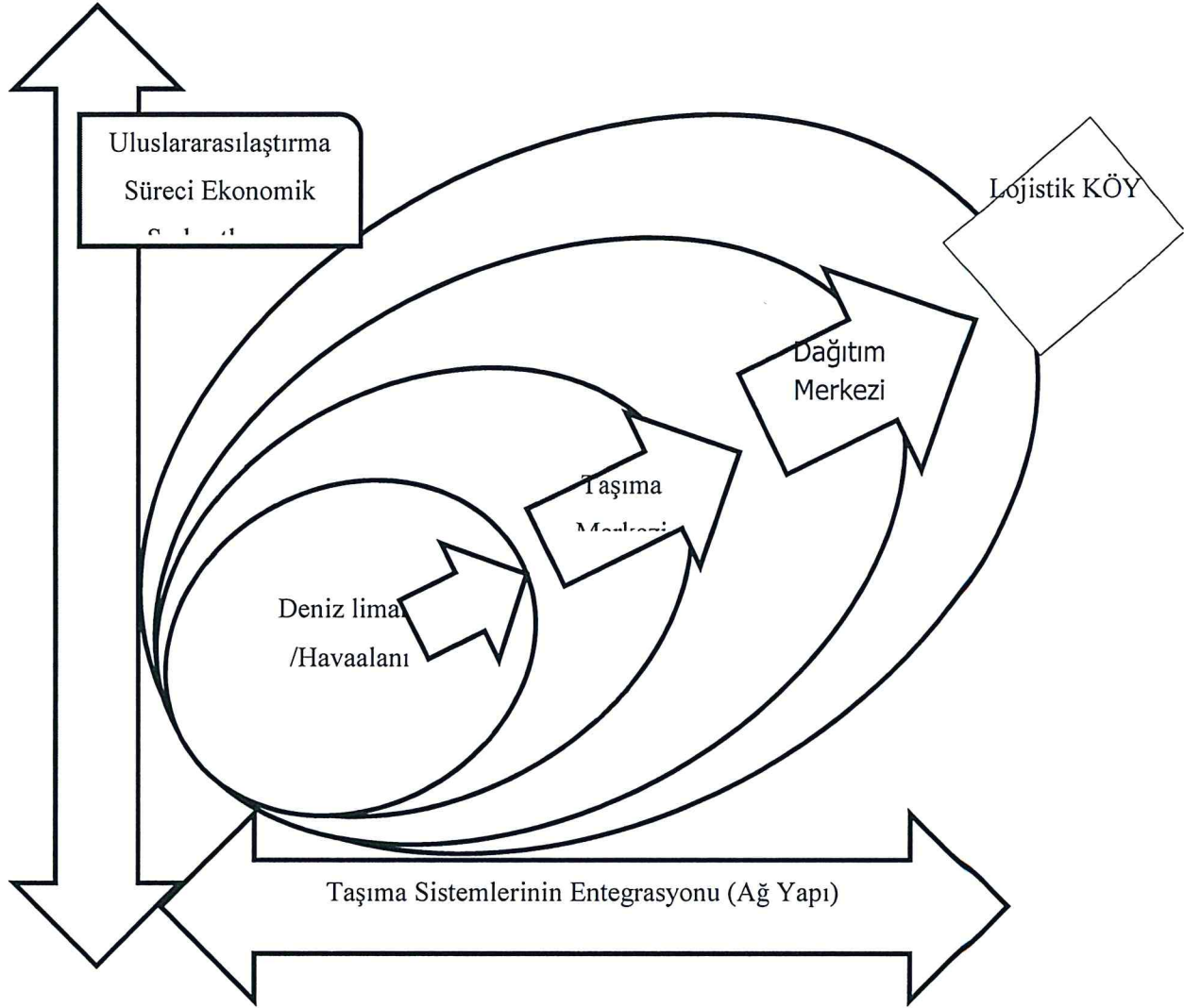
Şekil 5: Lojistik Köy Dağıtım Demetleri



Şekil 5: Lojistik Köy Dağıtım Demetleri

Kaynak: Aydın ve Ögüt, 2008:3

Şekil 5’de lojistik köy dağıtım demetleri açısından lojistik köylerin ortaya çıkma biçimi yer almaktadır. Lojistik dağıtım demetleri herhangi bir merkez ya da şehir çevresinde dağınık bir yapı göstermekte olup; bu alanlarda tedarik zinciri açısından bir merkez üs yer almamaktadır. Bu bağlamda lojistik köy bu dağıtım demetleri arasında bir noktada yer almakta, dağıtım ve ulaşım imkanları noktasında avantajlı bir konumda olup hem araçlar hem de üreticiler için tesisleri bir arada toplayabilir.



Şekil 6: Lojistik Köy Gelişim Modeli

Kaynak: Erdal, 2005: 8.

Şekil 6'da görüldüğü üzere, herhangi bir alanın lojistik köy yapısı kazanabilmesi için ilk etapta bir deniz limanı olması birincil önceliklidir. Deniz taşımacılığı hem maliyet hem de hız açısından işletmelere lojistik bir avantaj sağlamaktadır. Diğer bir önemli nokta ise bölgenin hava taşımacılığına yakın olması olup; bu bağlamda taşıma sistemleri entegre olabilir. İlk aşamada taşıma üssü özelliği kazanan köy, zaman içerisinde dağıtım üssü özelliği de kazanıp uluslararasılaşma sürecine katkı sağlayabilir.

Liman merkezli olarak kurulan lojistik köyler, tanker, konteyner gemi, kuru, dökme gemi gibi gemi çeşitlerinin lojistik bağlamı olarak kullanımını geliştirmiştir. Bu köyler üretim, montaj, paketleme, elleçleme, etiketleme, işleme ve dağıtım gibi işlemlerin bir arada yapımına olanak tanımaktadır. Bu bağlamda, “küresel bazlı olarak ticaretin yoğun olduğu bölgeler için liman özelliği taşıyan lojistik köyler bir avantaj sağlamaktadır. Bu bağlamda özellikler Asya ülkeleri deniz ticareti açısından avantajlı olup; faaliyet gösteren lojistik köylere örnek olarak Yokohama’da Foreign Access Zone, Tayvan’da Kaohsiung Yes Lojistik merkezi, Hong Kong’da Hong Kong Uluslararası Dağıtım Merkezi örnek verilebilir” (Erdal, 2005: 7).

“Deniz yolu, kara yolu ve demir yolu taşımacılığı lojistik köyler açısından önem taşımakta olup; havalimanlarının da lojistik köy kurulumundaki payı gün geçtikçe yükselmektedir. Hızlı taşıma ihtiyacının tam zamanın üretim anlayışı ile birlikte gelişme göstermesi, havayolu taşımacılığına duyulan ihtiyacı artırmıştır. Kargo uçaklarının gelişimi ve modern filolar, hava alanı sayısının artması, yüksek kapasite, diğer ulaşım ağları ile entegrasyon imkanı gibi değişkenler havalimanı olan bölgelerin lojistik köyler haline dönüşmesinde etkin olmuştur” (UNESCAP, 2002: 19). Bu bağlamda lojistik köylerin yapısı teknolojik gelişmeler ve ulaşım sektöründe yaşanan değişkenler ekseninde değişim göstermektedir.

Türkiye’de “lojistik köylerin tarihsel gelişimi incelendiğinde, Türkiye’de bu kavramın 2005 yılında gündeme geldiği görülmektedir. İlk olarak 2006 yılında Ulaştırma Bakanlığı programına alınan lojistik köyler, TCDD yatırım programı çerçevesinde ele alınmaktadır. Lojistik köy kurma çalışmaları TCDD tarafından yürütülmekte olup, program özel sektör kuruluşları, devlet ve özel sektör üniversiteleri, sivil toplum kuruluşları ve sanayi odaları tarafından desteklenmektedir” (TCDD, 2009). Türkiye’de lojistik köy inşa etme çabaları yeni olmasına rağmen, çeşitli paydaş grupların katılımı ile etkili bir gelişim göstermektedir.

2.3. LOJİSTİK KÖYLERİN KURULMA AMACI

Lojistik köylerin işletmeye ve topluma sağladığı yararlar şu şekilde özetlenebilir (Özgen, 2011:4; Raçlı, 2010: 11):

- “Şehir merkezleri için etkili ve çevreye yarar sağlayan dağıtım biçimleri geliştirirler.
- Kuruldukları bölgelerde yatırım imkanlarını, rekabeti ve bölgenin ekonomik gelişimini geliştirirler.
- Trafik sıkışıklığı ve çevre kirliliğini azaltırlar.
- Karayolu taşımacılığı yükünü azaltarak, alternatif taşımacılık yöntemlerini geliştirirler.
- Bölgesel istihdamı geliştirirler.
- Arazilerde estetik ve etkili düzenlemeler meydana getirirler.
- Ürün trafik akışını geliştirirler.
- Kombine taşımacılığı ilerletirler.
- Konteyner yük boşaltma ve yükleme faaliyetleri açısından ilerleme sağlarlar.
- Tüketici isteklerine daha hızlı cevap verme potansiyeli taşıyan lojistik üsler meydana getirirler.
- Üretim maliyetlerini düşürürler.
- Bölgesel gelişme için bir merkez görevi görürler.
- Hava, kara, deniz ve demir yolu ağlarını genişletirler.
- Buldukları alandaki alat yapı hizmetleri ve çevresel düzenlemeleri genişletirler.
- Dağıtım kanalları ve tedarik zincirleri açısından hareket kabiliyeti ve esneklik sağlarlar.
- Şirketlerin büyüme kapasitesini genişletirler”.

Lojistik köyler intermodal kombine taşımacılık sağlamaktadır. Türkiye’de karayolu taşımacılığı yaygın olup; kombine taşımacılık son dönemlerde yaygınlık kazanan bir sistem olarak ortaya çıkmıştır. Kara-deniz, deniz-hava ya da kara-demir yolları kombine edilebilir. Alternatif taşıma sistemlerini bir arada kullanmak hem daha güvenli bir taşımacılık hizmeti sunar; hem de çevrenin korunmasına katkıda bulunur (UTİKAD, 2013). Bu bağlamda lojistik köyler kombine taşımacılığın hayata geçirilebileceği, çok uluslu kaynakların sunulduğu alanlar olarak ön plana çıkmaktadır.

2.4. LOJİSTİK KÖYLERİN ÖZELLİKLERİ

Lojistik köylerin en önemli unsurları aşağıda belirtilmiştir (Koldemir: 2010: 6.)

- “Altyapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanında bölgesel planlamanın yapılması
- Taşımacılık kalitesi
- Farklı taşıma türleri kullanımının geliştirilmesi”

Lojistik köy içerisindeki en önemli alt yapı sistemleri, depolar ve intermodal/çok türlü terminallerdir. Taşımacının taşıdığı yükün türüne göre farklı depolar şu şekilde sınıflandırılabilir (Erdil, 2010: 72):

1. “Genel depolar.
2. Geniş depolar (lojistik aktiviteler için).
3. Demiryolu/karayolu aktarmalarının olduğu depolar.
4. Gemilerin yanaşabileceği yükseklikte koyların olduğu depolar
5. Soğutucu depolar.
6. Depolama Alanları (Gümrüklü ve Milli)
 - Rafli
 - Düz
 - Soğuk

- Tehlikeli madde
- Likit
- Otomobil
- Konfeksiyon
- Gıda
- İlaç
- Kargo aktarma
- 1. Intermodal terminali (Karayolu /demiryolu).
- 2. Çok türlü (multimodal) terminali (demiryolu/karayolu/iç suyuolları/deniz taşımacılığı).
- 3. Demiryolu tesisleri
 - RTG
 - Stacker
 - Ro-La”

Ancak alt yapı sistemleri tek başına yeterli değildir. Lojistik köy bu alt yapı sistemleri ile verdiği hizmetlerin uyuşmasıyla performansını yükseltebilir. Bu hizmetler şu şekilde sıralanabilir (Taniguchi vd., 1999: 207):

- “Gümrük hizmeti.
- Serbest ticaret bölgesi statüsünde gümrük hizmetleri
- Banka/postane/telefon hizmetleri /otobüs hizmetleri (lojistik köye ve lojistik köyden ulaşım için)
- Park ve yükleme/boşaltma işlemleri için gerekli alanlar
 - Park alanı
 - Bakım merkezi
 - Akaryakıt istasyonu
 - Giriş kartı
 - Ödeme noktası
 - Güvenlik ve plaka kontrol
 - Lokanta/Kafeterya
 - Kolluk kuvvetleri

- Benzin/Bakım istasyonları vb.
- Ulusal dağıtım hizmeti
- Uluslararası dağıtım hizmeti
- Denizyolu ile taşınan eşyalar için özel hizmetler.
- İdari hizmetler
 - Yönetim ofisleri
 - Forwarder ve lojistik ofisleri
- Kombine taşımacılık hizmetleri
- Isısı yüksek eşyalar için özel hizmetler
- Sınıflandırılmış eşyalar için özel hizmetler
- Havayolu kargosu için özel hizmetler
- Şehir içi dağıtım merkezi olma
- Eğitim ve araştırma birimi.
- İletişim olanakları” (Weisbrod, 2009).

Lojistik köylerin bir diğer önemli yapısal özelliği ise multimodal (çok türlü) olmasıdır. Deniz yoluyla yapılan yük taşımacılığı, karayolu ve demiryolu ile sonlandırılacağından, multimodal nitelik taşıması önemlidir. Bu nedenle limanlarda, multimodal terminallerin bulunması, taşıma araçları, yükleme ve boşaltma faaliyetleri için elzemdir. Bu ihtiyacı karşılamak için lojistik köyler kurulmuştur (Konings, 1994: 4).

2.5. LOJİSTİK KÖYLERİN TASARIMI

Arazilerin satın alımları ve altyapı kurulumlarının dağıtım ve depolama sistemleri ile beraber yüksek maliyetlere neden olması, bu alanların da tasarımlarının sistematik olan bir yaklaşım ile iyi bir şekilde araştırılıp o şekilde yapılmasının yerinde bir karar olacağını söylemek mümkündür. Bu incelemenin üç taraflı olduğu görülmektedir (Erdil, 2010: 63):

Yer seçimi: “lojistik köyün konuşlanacağı bölgenin seçiminde o günkü pazarın durumu dikkate alınmalıdır. Geleceğe dair tahmin yapmanın zorluğu yer seçimini güçleştirmektedir.

Bilimsel açıdan bakıldığında, lojistik köyünün bulunacağı yer, tesis yerleşim problemiyle birlikte düşünülmelidir. Pazara bölgesel olarak yakınlık hem maliyet avantajını sağlayacak hem de faaliyetlerde verimliliği destekleyecektir. Yapılan araştırmaların çoğu statik ve determinist bakış açısıyla bu sorunu değerlendirmiştir. Eğer, tesis bir iş koluna yönelikse, talep ve tedarik noktalarından gelecek rakamsal veriler optimal yerleşim bölgesini belirleyebilir. Ancak tesis, farklı iş kollarına hizmet verecekse, tüm alanlarla ilgili hem sayısal veriler hem de uzamsal dağıtım bilgileri gereklidir”.

Yerleşim Planı: “yerleşim planının belirlenmesi, arazinin sınırlılıkları da dikkate alınarak uygun bölgeye önceden belirlenmiş teçhizatın konumlandırılmasını sağlamaktır. Bu durumu çözmeye amaçlı, operasyon araştırma teknikleri, CAD temelli yaklaşımlar ve simülasyon önerilmektedir”.

Depo Tasarım Modelleri: “depolama faaliyetlerinin sistem içinde ve dışında düzenlenmesi işlemini kapsar. Bir depo, eşya depolama alanları, ofisler, teknik servis bölgeleri, depolama sistemlerini içerir. Genel anlamda depo tasarımı işlevsel tanımdan yola çıkar, teknik uzmanlaşmayı içine alır, ekipman seçimiyle birlikte sona erer. Her aşamada, hedeflenen performans kriterleri karşılanmak zorundadır, aksi takdirde duruma müdahale edilmelidir. Bu alandaki bilimsel çalışmalardan çoğu depo tasarımında yazılım uygulamalarından yararlanmayı öngörmüştür”.

2.6. LOJİSTİK KÖYLERİN YAPISI

Lojistik köyler “organize lojistik bölgesi yapısı taşır. Organize Sanayi bölgelerinde üretim dışı fonksiyonların bulunmaması nedeniyle depolama gibi tesisler yapılamaz ve lojistik hizmetler organize bölgelerin dışına atılır” (Yıldıztekin, 2010: 48). Türkiye’deki lojistik köylerin hukuki altyapısınının 10 Kasım 2008 Tarih ve 27050 Sayılı Resmî Gazete’de yayınlanmış olan Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu’nda 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” (Koldemir vd., 2010: 6).

- “Tek bir merkezden yönetilmelidir.

- Geleceğe dair sağlam öngörülere dayanarak inşa edilmelidir.
- Master planlı olmalıdır”.

Master planlı lojistik köylerin, geleneksel depo ve dağıtım merkezlerinin farkları şunlardır (Erdil, 2010: 63):

- “Montaj, paketleme, etiketleme gibi değer katılmış işlemler dahilinde daha fazla iş gücü yoğunluktadır.
- Sürekli değişen lojistik ihtiyaçlara cevap verebilecek nitelikli iş gücü gerektirir
- Teknoloji ve gelişmiş süreçler sayesinde ilerleme fırsatı sağlayan daha iyi iş olanakları sağlar. Bunun için çalışanların hem deneyimli lojistik yöneticileri hem de teknolojiyi yakından takip eden hat yöneticileri gerekir.163 Ayrıca lojistik köyler,
 - Şehirlerin yakınında olmalıdır.
 - Kaliteli yerleşim sağlanmalıdır.
 - Açık, kapalı stok alanları bulunmalıdır.
 - Destek/yardımcı hizmetleri verilmelidir.
 - Hizmet verebilme amaçlı lojistiğin tüm taraflarının kolay erişebileceği şekilde tasarlanmalıdır.
- Her türlü taşımacılık için bilgi teknolojisi ve ICT hizmetleri geliştirilmelidir, böylelikle, lojistik hizmetleri planlanırken ve izlenirken bilgi paylaşımı sağlanmalı ve süreç bütünleşmiş şekilde ilerlemelidir.
- Altyapı, hem yerel hem de Avrupa düzeyinde olmalıdır, yine tüm faaliyetlerde küçük çaplı değil Avrupa ile entegreolma amaçlı iletişim teknolojileri adaptasyonu sağlanmalıdır”.

2.7. LOJİSTİK KÖY YAPI MODELLERİ

Lojistik köylerde; gerek havalimanı gerek deniz başlangıç modeli ile kurulsun, faaliyetlerin belli bir noktadan yürütmek ile beraber dünyanın her yerine bağlantı kurulma imkanları sunduğu görülür. Lojistik köylerin, hukuki ve teknik altyapıları elverdiği derecede, yerel ölçeklerden başlayıp küresel, bölgesel ve uluslararası ölçekte bir cazibe

merkezi olabilmektedir. “Lojistik köyleri ticaret hacmi ve verdikleri lojistik hizmetlerin çeşitliliği açısından 4 grup halinde sınıflandırmak mümkündür” (Erdal, 2005: 9-10):

- “Küresel lojistik köyler,
- Uluslararası lojistik köyler,
- Bölgesel taşıma ve dağıtım üsleri,
- Yerel taşıma ve dağıtım üsleri”

Lojistik köyler kurulurken yatırım ve sahiplik açısından üç modelden söz edilebilir. Bunlar (Demiroğlu, 2013: 43):

- “Kamu finansmanı ile kurulan lojistik köyler,
- Özel sektörün teşebbüsüyle kurulan lojistik köyler,
- Kamu-özel sektör işbirliği ile kurulan lojistik köyler”.

Kamu finansmanı ile kurulmuş olan “lojistik köylerde yatırım devlet veya devlete ait birimler tarafından gerçekleştirilmekte yönetim ve sahiplik devlete ait olmaktadır. Amerika ve Avrupa’da çok karşılaşmadığımız bu finansman türü daha çok Uzakdoğu’da Çin, Japonya ve Kore taraflarında uygulanmaktadır. Türkiye’de TCDD’nin kurmayı planladığı lojistik köyler bu kapsamda” yer almaktadır.

Günümüzdeki, Galloni’nin öncelikli olarak sürmüş olduğu ve geniş kullanım alanları bulan 4 temel model bulunmaktadır (Galloni, 1999: 21):

- “Şehir modeli: Büyük şehirler çevresindeki taşımacılık faaliyetlerini bir araya toplar, ve kara taşımacılığında kamyon ve tırlardan, daha küçük araçlara yönelen değişimi hedefler.
- İtalyan Modeli (Interporti Model): Lojistik köyü, İtalyan demiryolu taşımacılığının kullandığı multimodal terminalle birleştirmeyi öngörür.
- Birleşik Liman Kargo Taşımacılığı Modeli: Diğer limanların olduğu bölgelerle birleşmeyi amaç edinir.
- Eş Zamanlı Duyarlılık Modeli: Tüm parametreler, lojistik köyün oluşumu esnasında şekillenir “.

2.8. LOJİSTİK KÖYLERİN FAALİYETLERİ

2.8.1. Lojistik Köylerde Verilen Hizmetler

Lojistik köylerin faaliyetleri, lojistik köyün yönetimini yapan işletmeler tarafından yapılmaktadır. Lojistik köyün faaliyetlerinin temel anlamda altı başlık altında toplandığı görülmektedir (Erdil, 2010: 63):

- “Alt yapı sistemi ihtiyaçlarının belirlenmesi: Karayolu, demiryolu ve limanlarla bağlantılar gibi alt yapı ihtiyaçlarının belirlenmesi gereklidir.
- Lojistik köyünün yapı planı: Lojistik köyün yapı planında gümrükleme işlemleri, posta/ banka/sigorta servisleri, ofis alanları, farklı taşıma türleri arasında aktarmaların yapıldığı terminaller, depolar, diğer genel servisler göz önüne alınarak belirlenmelidir.
- İş planı: Bir lojistik köyün yönetilmesi yatırım ve yapı planıyla bağlantılı olarak kalkınma planının oluşturulmasını da gerektirmektedir”.

2.8.2. Lojistik Köylerin Sosyal Faydaları

Lojistik köylerin olduğu bölgelere ve içindeki faaliyet gösteren örgütlere sağladığı faydaların yanında bazı çevresel ve sosyal faydalarının da olduğu görülmektedir. Lojistik köylerin çevresel/sosyal faydalarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür

- “Şehir merkezlerinde lojistik hareketlerden dolayı oluşan trafik sıkışıklığı, gürültü ve çevre kirliliği gibi sorunları en aza indirmektedir” (Yıldırım, 2010: 20).
- “Lojistik köyler şehir merkezlerine etkili ve çevre dostu dağıtım sağlamak ve yüklerin gerekli yerlere teslimini kolaylaştırmaktadır” (Yıldırım, 2010: 20).
- “Arazilerin planlı bir şekilde kullanılmasını sağlayarak, çevrenin güzel ve düzenli görünmesini sağlamaktadır” (Kılıç vd., 2011: 15).

2.9. LOJİSTİK KÖYLERİN İŞLETME MODELLERİ

Lojistik köyler için genel olarak kamu veya özel sektöre ait tek bir organın işletilmesi söz konusudur. Avrupa’da bulunan lojistik köyler incelendiği zaman; genel olarak; yerel veya belediye yönetimler, bölgelerin ticaret ve sanayi odalarının, taşımacılık kurumları ve üçüncü şahıslar tarafından belli bir pay karşılığında sermaye desteğiyle çok ortaklı kamu özel işbirlikçi lojistik köylerin kurulduğu görülmektedir. Avrupa Taşımacılık Politikası, “taşımacılık alt yapısı için gerekli fon yalnızca devlet tarafından sağlanamayacağı için, devlet ve özel sektör iş birliğinin geliştirilmesi gerektiğini konu edinmiştir. Bu politika, lojistik köylerin inşa edilmesinde direkt etkilidir, Trans-Avrupa taşımacılık ağına hizmet edecek şekilde kurulması istenmiştir. Devlet alt yapı yatırımlarında, özel sektörün finansman sağlaması genelde iki şekilde sağlanır” (Erdil, 2010: 78):

- “Ortak Girişim (Joint Venture)
- Ruhsat Alma”

Eğer lojistik köyün, yatırım yapmaya değer olduğu özel sektör tarafından anlaşılırsa, hukuki bir girişimde bulunulur ve bu konuyla ilgilenen taşımacılık şirketleri müzakerelerde bulunur ve anlaşmalar yapılır. Lojistik köyden elde edilecek geliri değerlendirmede iki ayrı yaklaşım vardır (Erdil, 2010: 86):

- “Şirket Yaklaşımı: Lojistik köyün olduğu bölgedeki şirketlerin mekan, hizmet ve teçhizat ihtiyacını düşünür ve her şirketin ödemekle yükümlü olduğu vergi miktarına dair tahminde bulunur.

- Trafik Bölgeleri Yaklaşımı: Tahmin modellerinin uygulamalarına göre toplam beklenen trafik akışını dikkate alır. Trafik tahminlerine dayanarak, mekan ve hizmet ihtiyaçlarını değerlendirir, böylelikle kar miktarını da kestirir. Kar miktarı taşımacılık üniteleri ve lojistik köy şirketleri arasındaki paylaşım sonucu belli olur”.

2.10. LOJİSTİK KÖYLERDE BULUNAN TESİSLER

Lojistik köylerde olması gereken tesisleri şunlardır (Erdil, 2010: 80):

- “Konteyner yükleme boşaltma ve stok alanları.
- Gümrüklü sahalar; acenteler, gümrük müşavirlikleri, her türlü gümrük hizmetleri.
- Tehlikeli ve özel eşya yükleme, boşaltma, stok alanları.
- Dökme yük boşaltma alanları.
- Sosyal ve idari tesisler; müşteri ofisleri, personel ofis ve sosyal tesisleri, otopark, tır parkı, yönetim merkezleri
- Genel hizmet tesisleri; bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, depo ve antrepolar, iletişim ve gönderi merkezleri...
- Tren teşkil kabul ve sevk yolları” v.b.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖY VE UYGULAMALARI

Bu bölümde Dünyadan ve Türkiye'den lojistik merkez örneklerine yer verilmektedir. Dünya'da 1960'lı yıllardan itibaren ilk örnekleri görülmeye başlayan lojistik merkezlerin temel fonksiyonları ve amaçları benzer olmak üzere kuruluş şekilleri ve ilave operasyonları farklılık gösterebilmektedir. Ülkemizde ise Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından kurulmakta olan lojistik merkez projeleri ile özel sektör tarafından kurulmuş olan lojistik merkezler yer almaktadır.

3.1.KÜRESELLEŞEN DÜNYADA LOJİSTİK

Günümüzde yaşamın neredeyse her aşamasında sıkça duyulan ve kullanılan küreselleşme kavramının, para, ürün ve bilgi akışını küreselleştirdiği de görülmektedir. Küreselleşme tanımlarının üzerinde çeşitlilik veya birbirlerine zıt olan bakış açılarının olduğu görülmektedir. Bu nedenle herkesin küreselleşme kavramı üzerinde uzlaştığı bir tanıma rastlanmamaktadır. Kavramın çok boyutlu, dinamik ve karmaşık bir süreci ifade ettiğini söylemek mümkündür.

Küreselleşme kavramı literatürde globalleşme şeklinde de geçmektedir. Kavram, ekonomik, siyasi, teknolojik ve kültürel boyutlarla ele alınmaktadır. Küreselleşme, teknolojik ilerlemelerin neticesinde ülkelerin, işletmelerin ve bireylerin bilgiye ulaşabilmelerinde sağlanan kolaylıkla birlikte ülkelerin arasında ticari açıdan sınırların da kalkması beraberinde bu olguyu yaratmıştır (Acar, 2005: 19).

Küreselleşmenin yalnızca tarihi akış içinde ortaya çıktığı görülen bir gelişim şeklinde değerlendirilmesi yanlış olacaktır. Uluslararası ticaretin yaygınlaşması, devletlerarası ideolojik kutuplaşmanın bitmesi, sermaye ve emek hareketlerinin artışı, teknolojiye yaşanan değişimlere de bağlı bir şekilde ülkelerin birçok açıdan birbirlerine yaklaşmasının neticesinde gelindiği yer olarak görmek gerekmektedir (Koban ve Keser, 2007: 36).

Lojistik köyler, küreselleşmeyle birlikte ortaya çıkan güncel yaklaşımlardan biridir. Lojistikle ilgili bütün faaliyetleri bir araya getirip hız, maliyet, etkinlik,

sürdürülebilirlik ve iyileştirme bakımından çevresel yarar sağladığı görülen önemli rekabet avantajı oluşturur (Gün, 2012: 389).

İşletmelerin, daha önceleri faaliyetleri olan şehirlerde müşterilere ulaşmayı hedeflediği görülürken, uluslararası ticaretin önünde bulunan engellerin de kalkması ile beraber dünyanın bir ucundan diğer ucuna ihracat ve ithalat yapılmaya başlanmıştır. Ticari alanda yaşanan bu gelişmelerin lojistik faaliyetlerin yönü ve yörüngelerini değiştirmiştir. Yaşanan bu değişimlerden hareketle yeni ihtiyaç ve kavramların ortaya çıkması da olağandır. Bunlardan bazıları; çevreye duyarlılık, trafik sorunlarının önlenmesi, entegre taşımacılık ve maliyetlerin düşürülmesi gibi temalar olarak ifade edilebilir. Ortaya çıkan bütün bu lojistik faaliyet ve farklılıkların da lojistik köylerin doğuşunu gerekli hale getirmiştir (Elgün, 2011: 207).

Küresel ekonomi dış ticaret lojistiği, gelişme sürecindeki ülkelerin “küresel ticareti” kontrol etmesi ve küreselleşme kazanımlarından pay alabilmeleri konusunda ayrı önemi vardır. Dünya ticaretinde yaşanan dönüşümler ve yeni oluşumların da etkisinin, lojistik sektör üzerinde net bir şekilde görülür. Hemen hemen tüm sektörler ile doğrudan ve bire bir ilişkili lojistiğin, uluslararası pazarda avantajın kazanımında kilit rol üstlenir. Ürün/mal ve hizmetlerin hedef olan pazarlara rakiplerinden önce ekonomik ve daha hızlı ulaştırmaları lojistik faaliyetlerin temelini teşkil eder (Çancı ve Erdal, 2009: 4).

Küresel lojistik kavramına burada değinmek gerekir. Dünya genelinde bilgi ve eşya akış organizasyonlarının sağlıklı olarak yapılandırılması olarak tanımlanabilir. Küresel lojistik çerçevesinde uluslararası hava, kara, demiryolu ve deniz taşıma çeşitlerinin etkin kullanımları, dağıtımları, depolama, gümrükleme işlemleri, uluslararası taşıma belgeleriyle dış ticaret evraklarının düzenlenmesi gibi bazı işlemlerin başı çektiği görülmektedir (Erdal, 2011: 5). Her şeyin öncesinde lojistik konusunda Pazar deneyimi ve bilgi birikimi şartı vardır (Erdal, 2004: 44). Buradan hareketle, küresel lojistik, ticaret alanında küreselleşme süreciyle beraber gelişiminin de hızlandığını söylemek mümkündür. Küresel lojistikle beraber, çok sayıda ulaşım tipiyle çok fazla ürün, değişik kıta ve ülkelere de taşınmaya başlanmıştır.

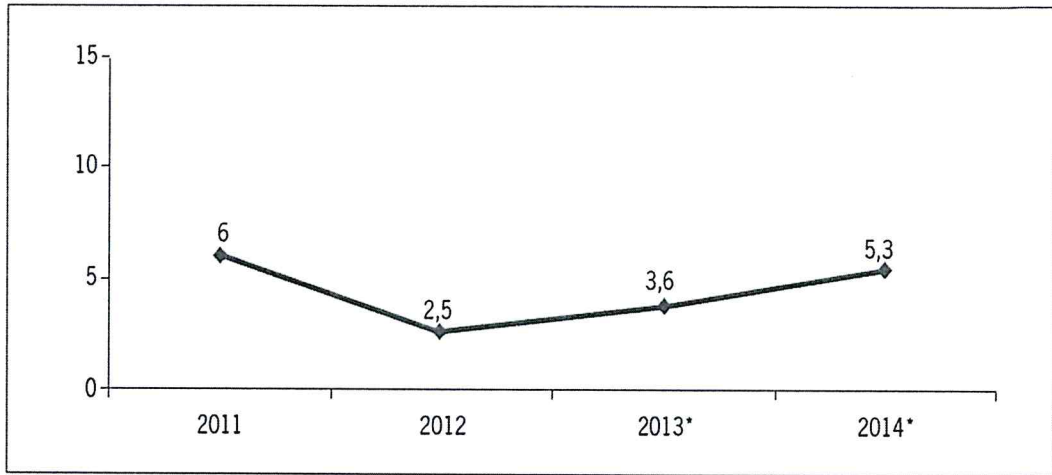
Özetle küresel rekabetin etkisinde lojistik yöneticiler için , küresel pazarlarda başarılı olabilmelerinde bütünsel bakış açısıyla, esnek olmak, yeni yöntem ve süreçleri kullanmaktan korkmaması gerekir. Bununla birlikte yerel koşul ve düzenlemelerde işlerin

adapte edilmesi, hem yerel hem de küresel davranmak, web tabanlı lojistik bir zincir içerisinde maliyet etkinliğinin iyi müşteri hizmet düzeylerini kurmanın gerektirmesi neticesini doğurur (Karagülle vd., 2004: 804).

Lojistik sektörü, ülkelerin kalkınmaları konusunda lokomotif bir görev üstlenmiştir. Georgetown Üniversitesi'nin Lojistik Direktörü olan Prof. Dr. Ricardo Ernst, dünyada üretilmiş her doların 25 senti lojistik faaliyetlere gittiğini belirtmiştir. Çeşitli faaliyetleri kapsayan sektörün büyüklüğünü hesaplanmak zordur. Dünya lojistik pazarı 2006'da 5 trilyon dolarlık büyüklüğe kadar ulaştığının tahmin edilmesi de sektörün önemini göstermektedir. Sektörün Avrupa'daki senelik olarak % 7 ile % 9, Kuzey Amerika'da % 15, Asya'da % 20' oranlarında büyüme göstererek en hızlı büyüyen sektörlerden olmuştur. Lojistik sektöründe önde gelen ülkeler, ABD, İngiltere, Hollanda, Japonya, Fransa, Almanya, Bulgaristan ve Macaristan olarak sıralanabilir (Arıkan, 2012: 6).

Burada lojistik sektörünün durumunun ithalat ve ihracat değişkenleriyle büyüme oranları kapsamında dünya ve Türkiye'den örnekler ile ele alınacaktır.

Grafik 1: Dünyada Mal ve Ticaret Hacmi



Kaynak: <http://www.musiad.org.tr> (Erişim Tarihi, 10.10. 2016)

Yukarıdaki grafikte görüldüğü gibi dünyadaki mal ve ticaret hacminin 2011'de yaşanan küresel ekonomik krizin sonrasında bir düşüş yaşamasıyla beraber 2013 ile 2014 döneminde kademeli olarak artış göstermiştir.

Tablo 4: Dünyada Mal ve Ticaret Hacminin Ülke Bazında Gelişimi

	2011	2012	2013	2014
Dünya	6	2,5	3,6	5,3
İhracat				
Gelişmiş Ülkeler	5,6	1,9	2,8	4,6
Euro Bölgesi	6,3	2,5	2,1	3,1
Diğer Gelişmiş Ülkeler	6	1,2	4,5	5,8
Gelişmekte olan ülkeler	6,4	3,7	4,8	6,5
Orta ve Doğu Avrupa	8,2	4,7	3,1	4,6
BDT	7,2	3,5	2,8	3,8
Gelişen Asya	8,2	4,3	6,9	9,1
Latin Amerika ve Karayipler	6,1	1,7	4,4	5,4
Ortadoğu ve Kuzey Afrika	1,2	3,3	1,5	3,2
İthalat				
Gelişmiş Ülkeler	4,7	1	2,2	4,1
Euro Bölgesi	4,1	-1,1	-	2,8
Diğer Gelişmiş	5,9	1,6	4,7	5,6
Gelişmekte olan ülkeler	8,6	4,9	6,2	7,3
Orta ve Doğu Avrupa	5,4	-0,2	5	5,4
BDT	17	7	5,7	6,7
Gelişen Asya	9	5,7	7,5	9,3
Latin Amerika ve Karayipler	10,2	2,6	4,9	5,2
Ortadoğu ve Kuzey Afrika	0,3	7,2	4,5	5,4

Kaynak: <http://www.musiad.org.tr> (Erişim Tarihi: 10.10. 2016)

2011'den 2014'e kadar uzanmış olan süreç içinde dünyadaki mal ve ticaret hacmi gelişimini Tablo 4'de ayrıntılı bir şekilde görmek mümkündür. Lojistik sektörün dünya genelinde senede yaklaşık 5 trilyon Euro iken, Avrupa Birliği Ülkelerinde yaklaşık 600 milyar Euro'nun üzerinde payının olduğu görülmüştür. Sektörde 2004'ün karının dünya çapında 4 trilyon dolar, "Kuzey Amerika" ülkelerinde yaklaşık 1,2 trilyon dolar ve AB'de de 1 trilyona ulaştığı tahmin edilmiştir. Türkiye'de lojistik sektörünün gayri safi milli hasılanın (GSMH) % 10 ile % 13'üne denk geldiği tespit edilen 30 milyar dolarlık Pazar payının olduğu tespit edilmiştir (MUSİAD, 2013: 30). Lojistik sektörü dünyada ve Türkiye Ekonomisinde yerini ve önemini aşağıdaki açıklamalardan da anlamak mümkündür (Karadoğan, 2011):

- 16 trilyona yakın ticaret hacminin olduğu ekonomik pazarlarda, lojistik hacminin ortalama olarak 6,4 trilyon dolar olduğu tespit edilmiştir.
- Küresel lojistik pazarların Avrupa, Amerika ve Asya Pasifik olarak üç Pazar yapıdan oluşur.
- Türkiye'deki lojistik pazarın dünya lojistik pazarında yaklaşık olarak %1'e tekabül ettiği görülmektedir.
- Yıllık ortalamanın 6 ile 8 milyon dolar civarındaki bir lojistik hacminin olduğu görülmektedir.
- Gelişmiş olan ülkelerdeki lojistik kapasitenin GSYİH'in yaklaşık % 10 ile % 12'lik bölümüne tekabül ettiği görülürken, Türkiye'de bu oranın % 2,3 olduğu tespit edilmiştir.
- Dünya ekonomisinin gelişmiş olan ülkelerdeki toplam yatırımlarının içinde lojistik hizmetlere ayrılan payın %15 ile % 40 arasında olduğu görülürken, Türkiye'deki bu oranın %2 ile % 3 arasında kaldığı görülmektedir.
- Yıllık büyüme oranları bakımından incelendiğinde gelişmiş olan ülkelerdeki lojistik sektörün büyüme oranının % 5 ile % 12 arasında olduğu görülürken; gelişme sürecindeki ülkelerde ise % 15 ile % 25 oranında olduğu görülmüştür. Türkiye'de sektörün büyüme oranı gelişme sürecindeki ülkelerin büyüme oranıyla paralellik gösterdiğini de belirtmek gerekir.

Dünya genelinde 8 trilyon dolara ulaştığı görülen lojistik sektör hacminin, krizlere bağlı bir şekilde durağan yapı izlediği görülmüştür. 2009 yılı krizin 7 ile 8 trilyon dolar arasında bir hacminin olduğu görülmektedir. Bunun yanında ekonomik dalgalanma ve küresel pazarlarda yaşanan değişimin sektör adına bir tehdit oluşturmaya devam ettiğini de belirtmek gerekir. Hem dünya genelinde hem de en başta Çin olmak üzere gelişme sürecindeki ülkelerde gerçekleştiği görülen ülkelerdeki yatırımların kapsamında lojistik sektörünün geliştiği görülmüştür (Turkish Time, 2013).

3.2.TÜRKİYE'DE LOJİSTİK HAREKETLERİ

Türkiye'nin Asya, Avrupa ve Afrika gibi üç büyük kıta merkezinde olması lojistik anlamında önemlidir. Balkanlar, Kafkaslar, Akdeniz, Karadeniz ve Ortadoğu gibi

stratejik önemli bölgelere, kara, deniz, demiryolu ve hava gibi çeşitli ulaşım hizmetlerinin sağlanabildiği dünya ülkeleri arasında yerini almıştır. Coğrafi konum olarak dünyanın kuzey/güney ve doğu/batı doğrultusunda ender kavşaklardan biridir. Bunun yanında Türkiye, dünyada benzeri bulunmayan coğrafi avantajları ekonomik gelişime ve ticari hacme yeterince yansıtamadığını söylemek mümkündür. Bu durumun birçok sebebi bulunmakla birlikte lojistik bakımdan incelendiğinde imkanlarını, özellikle hava ve deniz limanlarının gücünün istenilen seviyelerde kullanamamasının en önemli nedeni olduğu görülmektedir (Erdal, 2011: 17).

Türkiye’de lojistik kurumların geçmiş dönemlerde taşımacılık sektörü içindeki faaliyetleri ve lojistik kavramıyla ilgili yetersiz bilgilendirmenin neticesinde, taşımacılık ve lojistik kavramlarının aynı anlamda algılandığı görülmüştür. Türkiye’de faaliyetleri olan lojistik işletmelerin müşterilerine verdikleri hizmetler genel olarak, gümrük veya fabrikadan ürünün alınması ile başlayarak, kalitenin kontrolü, paketlenme, depolama, stok yönetimi, sigortalama, montaj ve tüketiciye teslimiyle tamamlanır. Üretim noktasından alınarak, ürünler dağıtım kanalları yolu ile müşterilere ulaştırılmasına fiziksel dağıtım şeklinde isimlendirilir (Tunçbilek, 2002: 5).

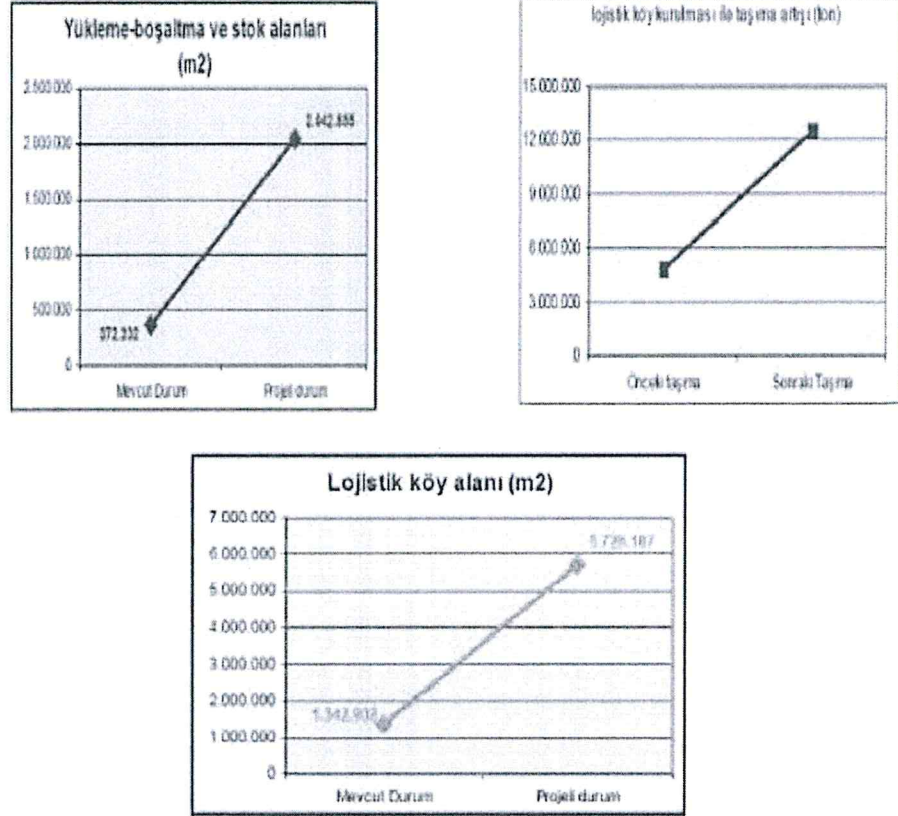
Bütün bunların yanında yalnızca taşımacılık kavramına bakıldığında lojistik kavramını tek başına açıklamadığını söylemek mümkündür (Erdal, 2009). Türkiye’de taşımacılık yüksek oranlarının karayolu taşımacılığı ile yapıldığı görülmektedir. Diğer taşıma çeşitlerine göre karayolu taşımacılığı yurtiçinde önemli ölçüde payının olduğu ender ülkelerden biri Türkiye’dir. Öyle ki Türkiye’deki tek modlu bir taşıma türünün olduğu görülmektedir. Türkiye’nin lojistik faaliyetlerinin dünya standartlarına erişebilmesi içinde tek modlu taşıma çeşidinden hava, deniz ve demiryolunun olduğu ikili, üçlü ve dörtlü kombinasyonlarının olduğu taşıma çeşitlerine geçmesi gerekir (Tanyaş, 2009: 81).

3.3.LOJİSTİK MERKEZ ve KÖYLER

Türkiye’de TCDD, lojistik köylerin kurulumu ve gelişimi aşamasında üstlenmiş olduğu rolün önemli olduğu görülmektedir. TCDD’nin bu rol çerçevesinde Türkiye’de stratejik olan on altı bölge için lojistik köy kurma proje çalışmalarının başlatıldığı görülmektedir. Bunlardan yedi tanesi ilk etap altyapı ve bina inşaatları bitmiş işletmeye açılmıştır. Bu yatırımların kamu sektörünün finanse ettiğini belirtmek gerekir.

Geriye kalanların ise lojistik köyün kurulacağı alanların mülkiyet sınırlarının tespit edilmesi ve kamulaştırma çalışmaları, proje ve ihale süreçlerinin devam ettiği görülmektedir (Ekinci, 2013: 1).

Lojistik köylerin kurulum öncesinde ve sonrasındaki durumlar aşağıdaki grafiklerde gösterilmiştir:



Şekil 7: Türkiye’de Lojistik Köy Öncesi ve Sonrası

Kaynak: TCDD Lojistik Köyler Bildirisi, 2007

Modern yük taşımacılığının üssü olarak görülen lojistik köyler, Türkiye’de uygulamalarında Ulaştırma Bakanlığı’nın liderliğinde, TCDD’nin Türkiye’de lojistik köy kurma çabasına girmiştir. Bu lojistik köylerin kamu ve özel sektör işbirliğiyle gerçekleştirilmesi durumu söz konusudur. Demiryolunun yanında lojistik köylerin hava, kara ve denizle de bütünleşmesi olacaktır, kombine taşımacılık yaşama geçecektir. Bununla birlikte ulusal ve uluslararası bütün lojistik, nakliye ve eşya dağıtımının çeşitli işletmelerin yürütüldüğü alanlar olarak lojistik köylerin tamamlanması ile birlikte, TCDD

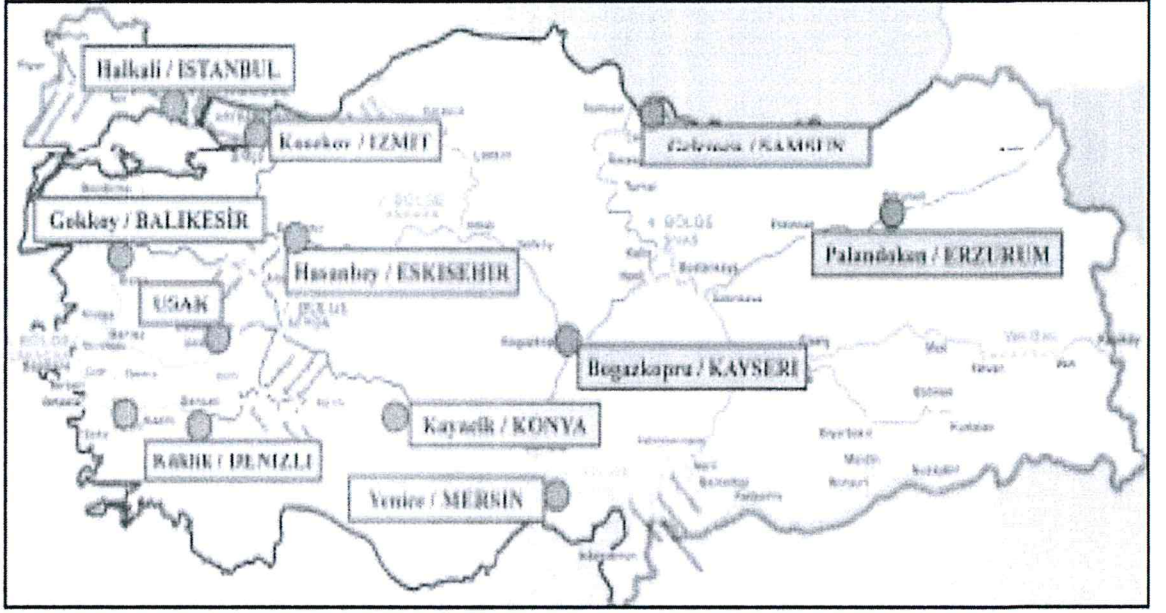
senede yaklaşık 6 milyon ton yani % 35'den daha çoğunun yük taşımayı hedeflediği görülmektedir. TCDD'nin 250 milyon TL'ye mal olması beklenen 11 lojistik köyün yerleri belirlenirken iki önemli kıstasın göz önünde bulundurulduğu görülmektedir (Aydın ve Öğüt, 2008: 7):

- “Organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olma,
- Yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu alanlara yapılmak”.

Konteynır yüklemek, boşaltmak ve stok alanlarının; gümrük sahaları, acente, gümrük müşavirlerinin olduğu bu köyler başta gümrük hizmetleri olarak her çeşit hizmet merkezileştirilecektir. Bu çeşit köylerdeki, özel eşya ve tehlikeli yükleme, boşaltmak ve stok alanlarının, idari ve sosyal tesislerin; müşteri, personel ve sosyal tesislerin, otoparklar, TIR parklarının, yönetim merkezlerinin, genel hizmet tesislerinin; banka, lokanta, otellerle, bakım, onarım ve yıkama tesislerinin, akaryakıt istasyonlarının, büfe, depo ve antrepoların, iletişim ve posta merkezlerinin de olması beklenmektedir.

Ülkemizde işletmeye açılan ve TCDD'nin proje dahilinde ve yapılması planlanan lojistik köyleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

1. İstanbul/Halkalı (İşletmeye açıldı)
2. İzmit/Köseköy (İşletmeye açıldı)
3. Balıkesir/Gökköy (İşletmeye açıldı)
4. Uşak (İşletmeye açıldı)
5. Eskişehir/Hasanbey (İşletmeye açıldı)
6. Samsun/Gelemen (İşletmeye açıldı)
7. Denizli/Kaklık (İşletmeye açıldı)
8. Mersin/Yenice , İstanbul/Yeşilbayır, (Proje ve ihale süreci devam etmekte)
9. Kayseri/Boazköprü (Proje ve ihale süreci devam etmekte)
10. Konya/Kayacık (Yapımı devam etmekte)
11. Erzurum/Palandöken, Kars, Sivas, Tatvan (ihale süreci devam etmekte) (Şekil 8)



Şekil 8: TCDD Lojistik Köyleri

Kaynak: Aydın, G.T., Ögüt, K.S., “Lojistik Köy Nedir?” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, s.1-11, İstanbul, s. 8.

Planlanmış olan bu köylere ait toplam alan ve mevcut yük potansiyelleri Tablo’da verilmiştir:

Tablo 5: TCDD Lojistik köylerin alanları ve mevcut yük potansiyelleri

Lojistik Köy	Toplam Alan (m ²)	Mevcut Yük Potansiyeli(ton/yıl)
İstanbul (Halkalı)	1.060.000	944.000
Kocaeli (Köseköy)	765.000	600.000
Eskişehir (Hasanbey)	630.000	215.000
Samsun (Gelemen)	333.000	500.000
Balıkesir (Gökköy)	200.000	390.000
Kayseri (Boğazköprü)	511.000	717.000
Mersin (Y enice)	640.000	418.000
Uşak	140.000	113.000
Erzurum (Palandöken)	327.000	200.000
Konya (Kayacık)	300.000	634.000
Denizli (Kalkık)	120.000	150.000

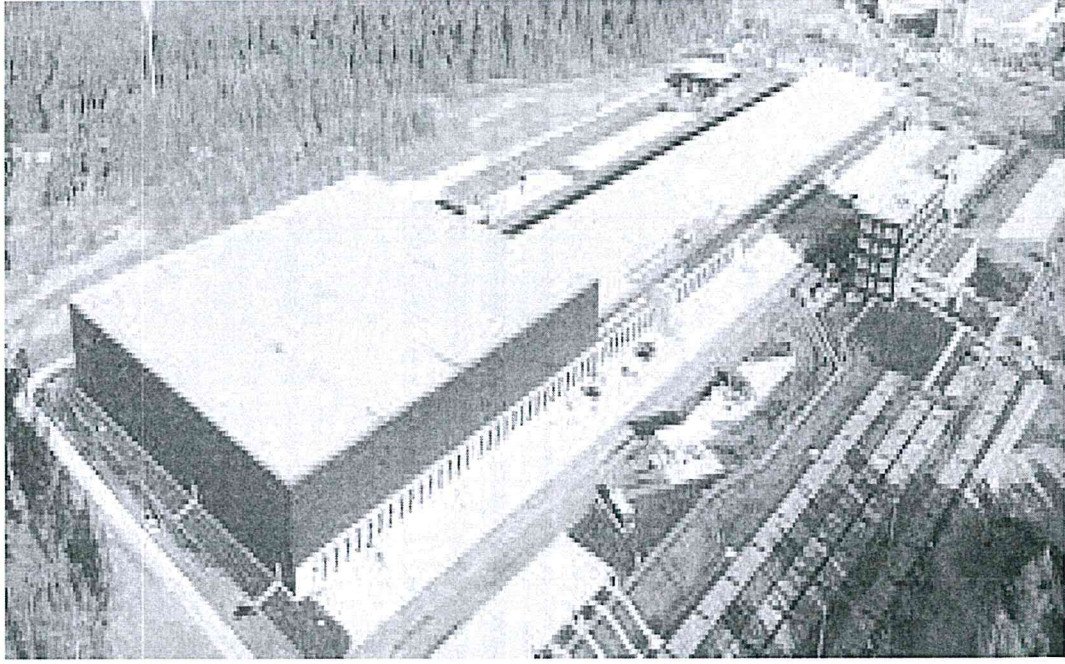
Kaynak: Aydın, G.T., Ögüt, K. S., (2008), “Lojistik Köy Nedir?” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, s.1-11, İstanbul, s. 8.

Türkiye’de bulunan lojistik köyler ve açıklamaları aşağıda özetlenmiştir:

1. Halkalı- İstanbul Örneği

İstanbul’da faaliyete geçtiği görülen Halkalı lojistik köyünün, yük taşımacılığı konusunda İstanbul’un üstün özelliklerden yararlanmaktadır. Avrupa yakasında bulunan Halkalı’da konumlandırılmıştır. Uluslararası yüklerin birçoğunun Halkalı’dan geçtiği ve bu konuda trafik sorunu ve çevre kirliliği yarattığını da belirtmek gerekir. Bu anlamda bu alanda faaliyet geçecek olan lojistik köy sorunlarının aza indirilmesi söz konusu olacaktır. Halkalı lojistik köyünün RO-LA taşımacılığı içinde uygun yapısının olduğu görülmektedir. Bunun için de rampa ve yol alanlarının inşa edildiği görülmektedir. Halkalı lojistik köyünün Rola taşımacılığı ve coğrafi konum bakımından Türkiye adına önemli olduğunu söylemek mümkündür. Genişletilmekte olan Ispartakule’de hinterlandın sağlanması planlandığı görülen bölgenin de faaliyete geçmesiyle 944.000 ton/yıl’dan yük taşıma miktarının da 2.000.000 ton/yıla kadar çıkacağı beklenmektedir (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 59- 60).

Görüntü 1: Halkalı Lojistik Köyü



Kaynak: www.dunya.com, 2015

Harita 1 : Halkalı Lojistik Köyü Harita Görünümü



Kaynak: www.googlemaps.com, 2015

Halkalı lojistik köyü lojistik bir merkez niteliğindedir ve halen daha gelişim aşamasındadır. Yukarıdaki Görüntü'den de görüleceği gibi lojistik bir üs şeklinde ilerleme imkanının sağlandığı ve henüz yapılanmasının bitmediğini söylemek mümkündür.

2. Köseköy- Kocaeli Örneği

Kocaeli'de bulunan Köseköy mevkiinde faaliyete geçecek olan bu bölgede bulunan 151.000 m² lik alanın kamulaştırma çalışmalarının tamamlandığı görülmektedir. 500.000 m²'lik alansa proje ve planların çiziminin devam ettiği görülmektedir. Faaliyete geçtiğinde senede 1.500.000 ton taşıma kapasitesinin olacağı beklenen köydeki en önemli özelliğinin bir sanayi bölgesi olduğu görülen Kocaeli çevresinde konumlanmasıdır (Görgülü, 2012: 45-46).

Görüntü 2: Köseköy-Kocaeli Lojistik Köy Alanı



Kaynak: www.yatirimlar.com, 2015

Görüntü 3: Köseköy-Kocaeli Lojistik Köy Alanı



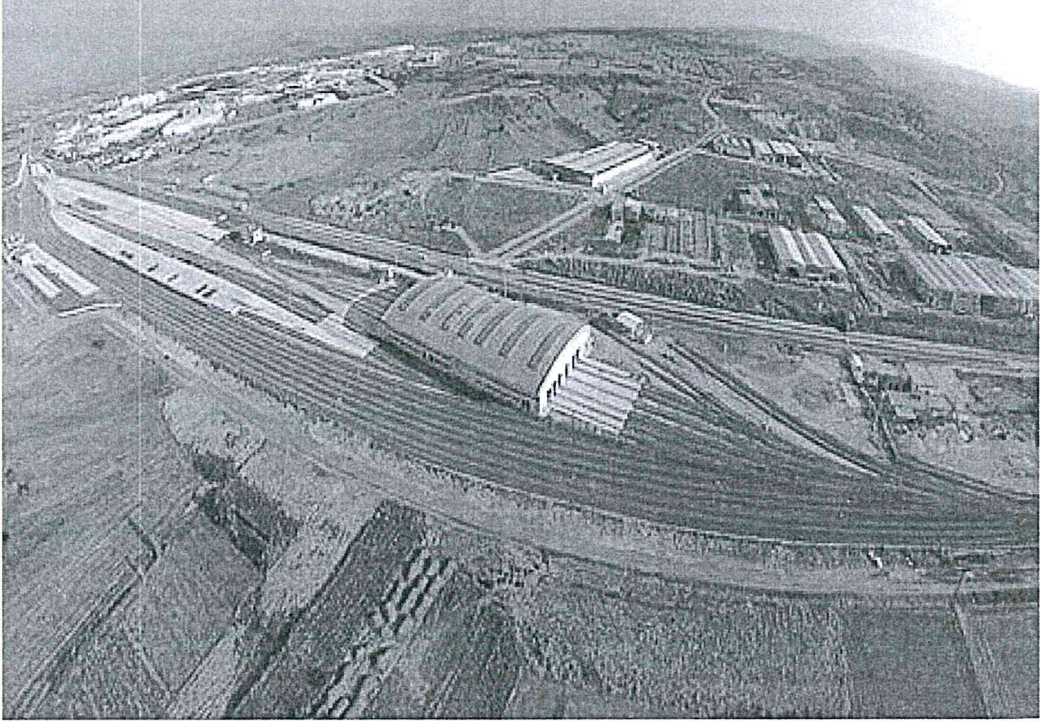
Kaynak: www.googlemaps.com, 2015

Köseköy lojistik köyün Faaliyete geçmesiyle birlikte emaye, selüloz, hammaddesi, borasit, su, odun, çelik sac, tutkal, mdf, otomotiv yedek parçası, sunta, konteyner, petrol ürünleri, klinker, alçıtaşı ve demir gibi çok fazla sayıda ürün/mamulün bu bölgeden nakliyesi gerçekleştirilecektir. Burasının birinci etabı tamamlanmıştır. 2. Etabı çalışmalarının devam ettiği görülmektedir.

3. Gökköy- Balıkesir Örneği

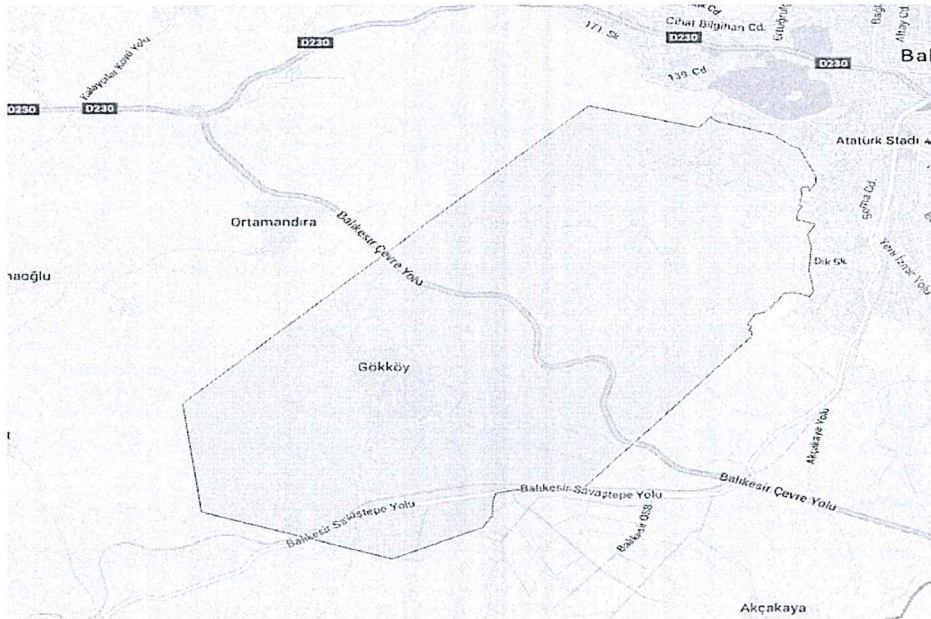
Balıkesir’de bulunan Gökköy Lojistik Köyü’nün kurulma çalışmalarına halen daha devam ettiğini söylemek mümkündür. Bu köy, Marmara ve Ege Bölgeleri bakımından önemli taşımacılık merkezi olması bakımından önemlidir. 211 dönüm bir arazide olması planlanan merkezin mevcut olan ulaşım seçeneklerinin yanında Tekirdağ/Bandırma Transferi Projesi ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile bütünleşmesinin sağlanmasının da hedeflendiği görülmektedir. Konum olarak stratejik noktada olan köyün Orta Asya ve Avrupa arasında bir anlamda köprü görevini üstleneceğini söylemek mümkündür. Mermer, kömür, sentetik malzemeler, otomobil malzemeleri, sunta, gıda ve konteyner ticaretinde önemli bir işlevleri üstleneceği öngörülen merkezde demiryolu ağıyla aktif olarak bağlanıp yurt içinde ve yurt dışında taşımacılık alanında temel üs haline geleceği beklenmektedir (Gyoder, 2015: 46).

Görüntü 4: Gökköy Lojistik Köyü



Kaynak: www.rayhaber.com, 2014

Görüntü 5: Gökköy Lojistik Köyü Harita Görünümü



Kaynak: www.googlemaps.com, 2015.

Gökköy lojistik bir köy olarak gelişim göstermektedir; var olan taşımacılık seferlerinin yanı sıra Balıkesir 'e eklenecek olan Feribot seferleriyle de taşımacılık kapasitesinin artırılmasının amaçlandığı görülmektedir.

4. Boğazköprü- Kayseri Örneği

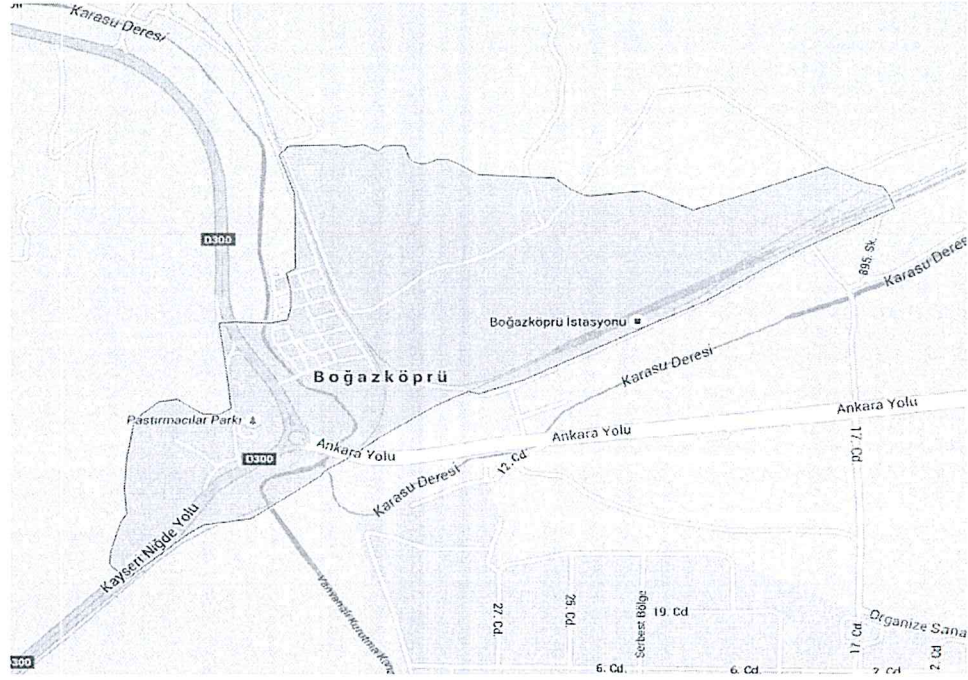
Kayseri'de Boğazköprü mevkiinde bulunan 1.511 m² araziye kurulması planlanmış olan lojistik köyün yaklaşık olarak %80'lik bir bölümünün kamulaştırma çalışmalarının tamamlandığı görülmektedir. Kalan bölümün hem kamulaştırma hem de alt yapı çalışmalarının tamamlandığı ve tesis ve bina projelerinin çizildiği görülmektedir. Bu anlamda Kayseri, İç Anadolu bölgesi bağlantı yollarının üzerinde olan merkezin faaliyete geçmesiyle beraber senede 1.782.000 ton yük taşıyacağı düşünülmektedir (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 58).

Görüntü 6: Boğazköprü Lojistik Köyü



Kaynak: www.dunya.com, 2015

Görüntü 7: Boğazköprü Lojistik Köyü Harita Görünümü



Kaynak: www.googlemaps.com, 2015.

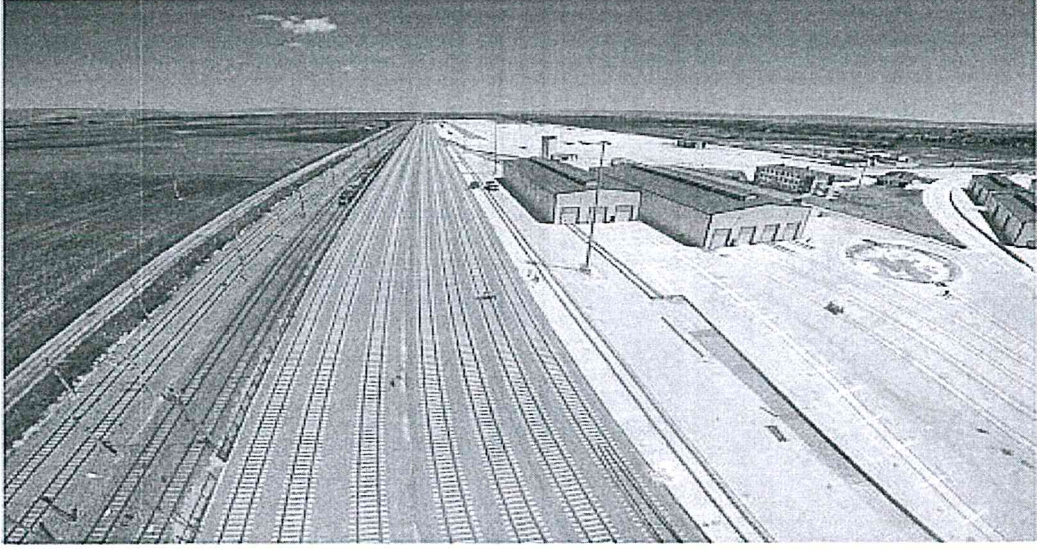
Boğazköprü lojistik köyünün geniş alana yayılan önemli merkez olma özelliği taşıdığını söylemek mümkündür. Bunun yanında lojistik bir köy olarak inşa çalışmalarının da halen devam ettiğini de söylemek gerekir.

5. Hasanbey-Eskişehir Örneği

Eskişehir'deki Hasanbey'de kurumu planlanan lojistik köydür. Toplam alanı 630.000 m², yük kapasitesi 215.00 ton olması planlanmaktadır (Aydın ve Ögüt, 2008: 9).

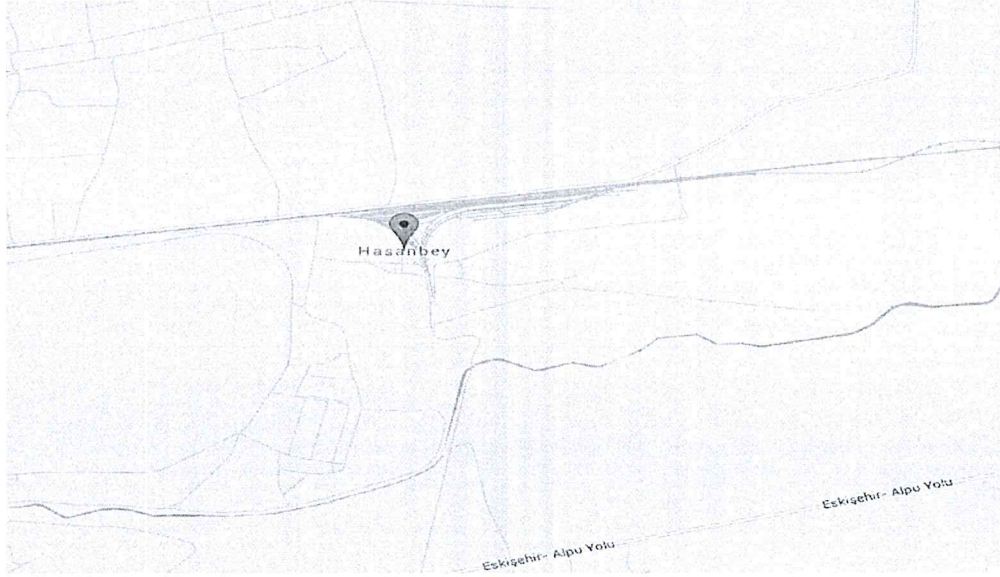
Özellikle coğrafi konum bakımından avantajlı olan bir konumunun olması lojistik köyü önemli hale getirmektedir. Kara ve demir yolları taşımacılığının da kesişim noktasında bulunması, kentli olan nüfusunun yoğunluğu, ekonomik açısından da sanayi merkezi olması gibi önemli özelliklerin burayı mekan olarak ön plana çıkarmıştır. Bunun yanında şehirde iki üniversitenin olması; genç nüfusun da yoğun olmasını sağlamaktadır. Hammadde ve enerji kaynaklarının uygun olduğu, sanayi merkezi özelliğinin bulunması, ticari bir merkez olması ve nüfusun eğitim olması gibi bir çok özelliğin lojistik köy kurulması bakımından ön plana çıkarmıştır (BEBKA, 2011).

Görüntü 8: Hasanbey Lojistik Köyü



Kaynak: www.rayhaber.com, 2015

Görüntü 9: Hasanbey Lojistik Köyü Harita Görünümü



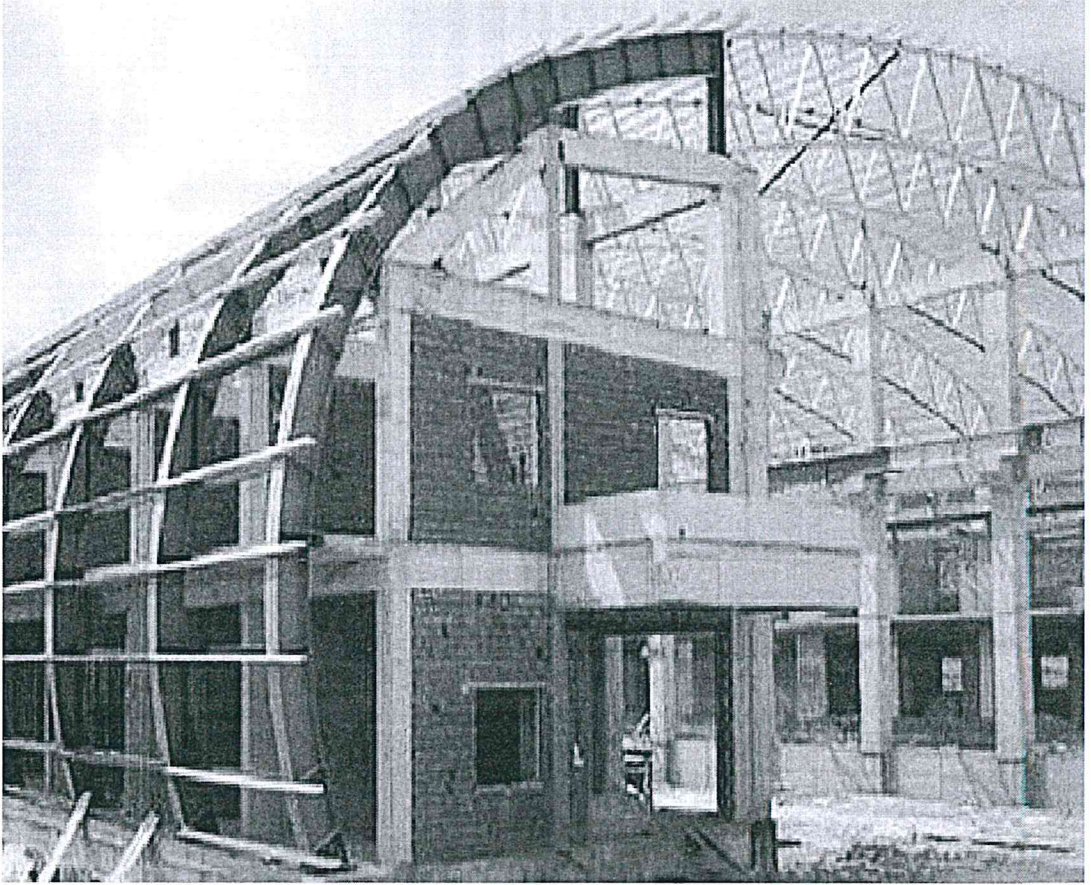
Kaynak: www.googlemaps.com, 2015

Görüntü'den de anlaşılacağı gibi Hasanbey lojistik köyü tamamlanmamıştır. En önemli avantajıysa demiryollarıyla doğrudan bağlantılı olmasıdır. Köyün Eskişehir, Ankara ve İstanbul demiryolu güzergahında en işlek noktalarından birinin kurulmuş olması kara yollarıyla da bağlantılı olmasını sağlamıştır.

6. Kayacık- Konya Örneği

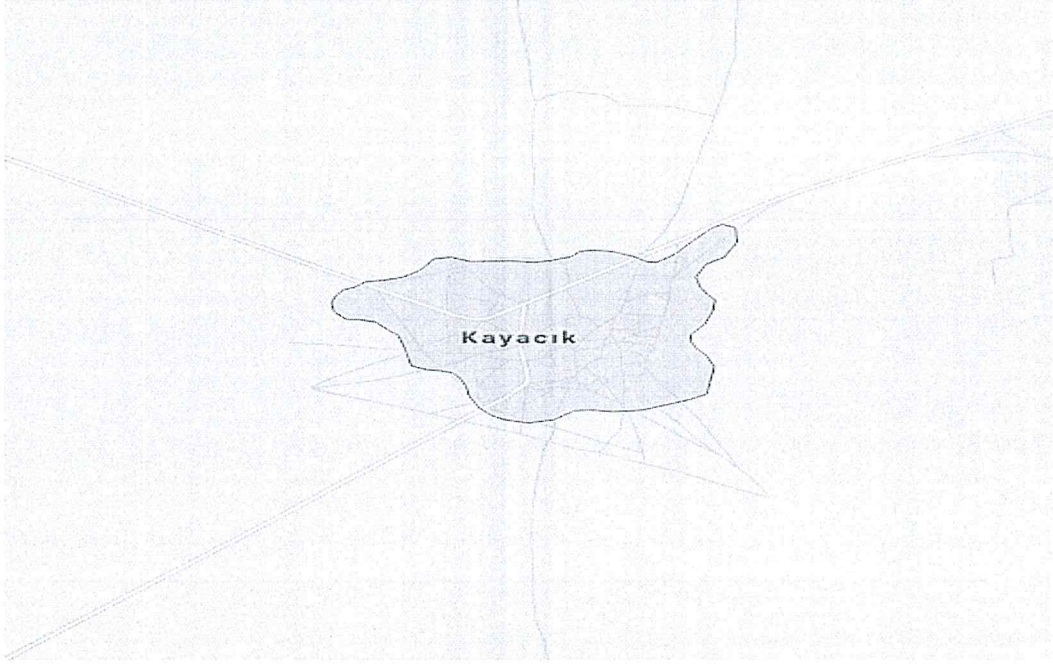
Belediyeyle ortak çalışmaların sonucunda Kayacık Konya köyünde faaliyete geçmesi planlanmış ve senelik 1.679.000 ton kadar yükü taşıyacağı düşünülmüştür. Köy içinde gıda maddesi, yem, un, saman, şeker, gübre, mermer, imento, kömür, tarım makineleri ve ürünlerinin çok sayıda ürün/mamul taşımaları da amaçlanmıştır (Görgülü, 2012: 57).

Görüntü 10: Kayacık Lojistik Köyü



Kaynak: www.rayhaber.com, 2015

Görüntü 11: Konya Kayacık Köyü Harita Görüntüsü



Kaynak: www.googlemaps.com, 2015

Konya Kayacık lojistik köyünün henüz yapım aşamasında olduğunu belirtmek gerekir. Burasının karayolları ve kesişim noktasında yer alması bakımından da avantajlı bir yerde olmasının altını çizmek gerekir.

7. Bozüyük- Bilecik Örneği

Bilecik'in çevresinde bulunan ilçelerden biri olan Bozüyük, kurulması planlanan lojistik köy olarak seçilmiştir. Burasının ulaşım bakımından temel bir konumda olması da önemlidir. Merkezi sanayi bölgesiyle bağlantılı bir şekilde faaliyete geçmesi planlanan bu merkezin, Gemlik limanı ile de bağlantısı vardır. Alanın 132 bin m² kadar alanın üzerinde inşa edilmesi planlanmış olan merkezin taşıma kapasitesinin de 1.9 milyon ton olması beklenmektedir (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 61).

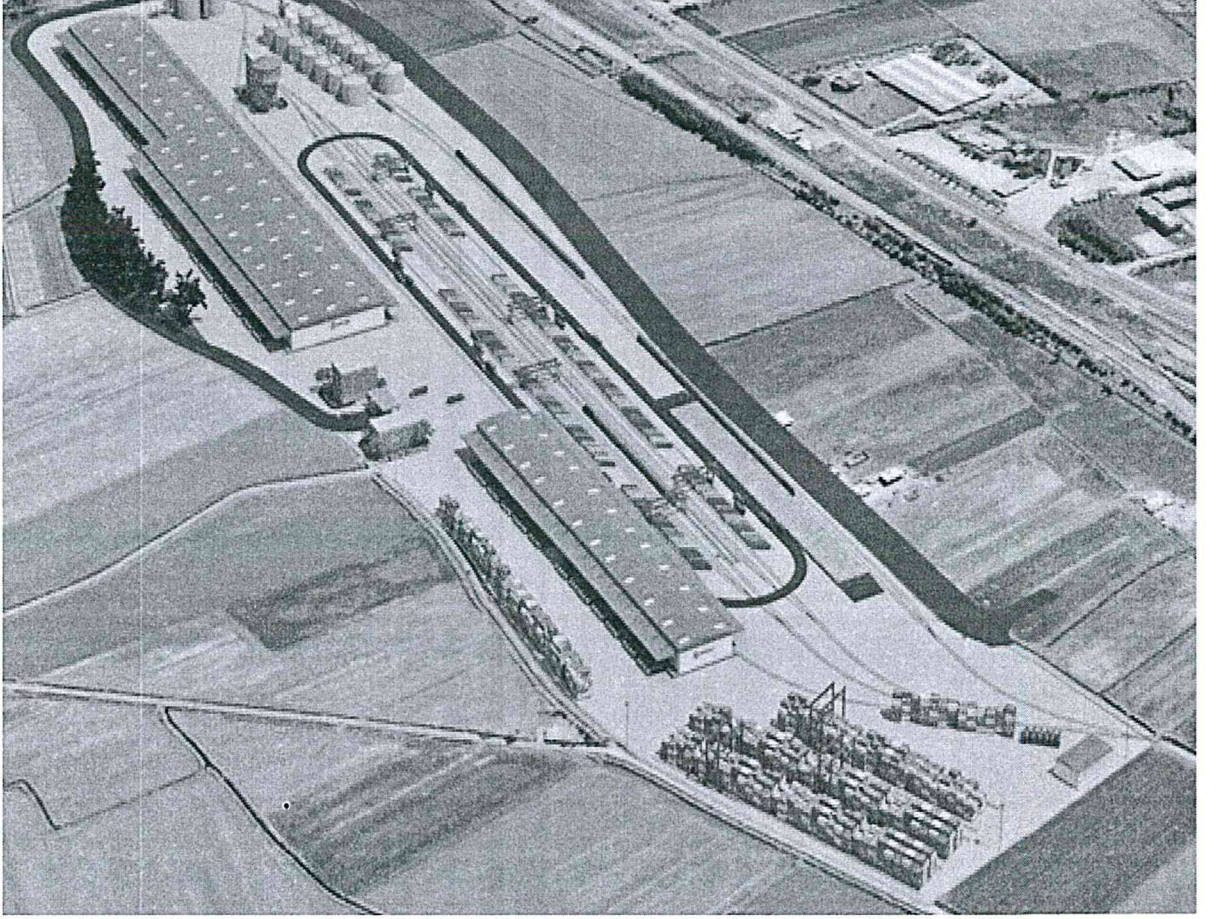
Bozüyük lojistik köyü nün inşaat aşamasında olduğunu belirtmek gerekir. Yapım aşamasındaki köy için geniş bir plan hazırlanmıştır. Görüntülerden de görüldüğü gibi lojistik bir köy olarak Bozüyük, iki temel karayolu güzergahında olduğu ve demiryolu bağlantılarının olduğu noktada olduğu görülmektedir.

8. Yenice- Mersin Örneği

640.000 m²lik bir alana kurulması planlanmış olan Mersin Yenice köyü senelik yük taşıma kapasitesi 400 bin tonu geçmesi beklenir (Aydın ve Ögüt, 2008:9).

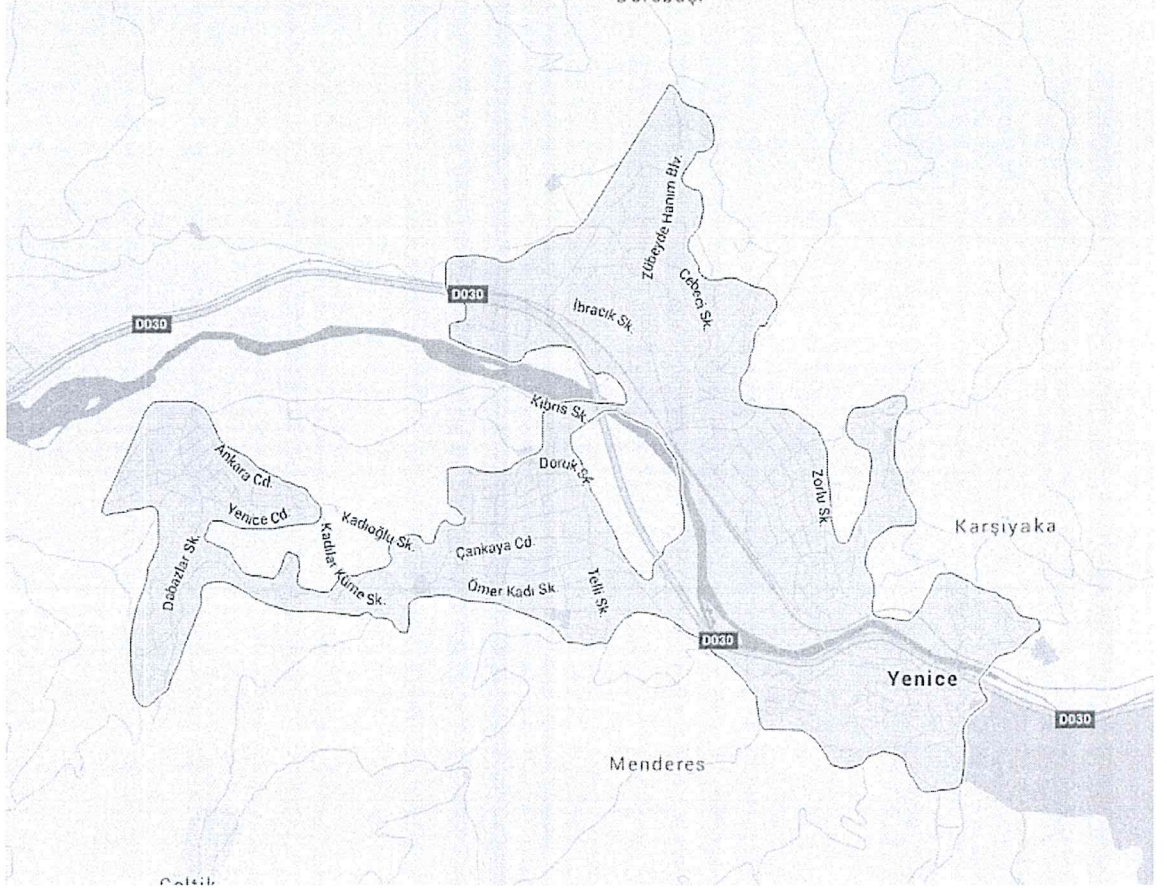
Yenice-Mersin lojistik köyünün liman özelliğinin olması önemini arttırmaktadır. Proje sürecinin tamamlanmasının ardından bölgeyle ilgili arazinin kamulaştırma işlemlerinin devam ettiğini belirtmek gerekir. Demiryoluna 2, limana 13, karayoluna 1,5 kilometre uzaklıktaki bölgede 900.000 ton kadar yük transferinin yapılması hedeflenmektedir. Demir, tarım aletleri, boru, çelik, gıda maddesi, yedek parça, köyden konteyner, makine, araç, seramik, pamuk, kimyasal madde ve çimento gibi temel olan ham madde dağıtımlarının bu köy ile sağlanması amaçlanmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 59).

Görüntü 14: Yenice Lojistik Köyü Planı



Kaynak: www.rayhaber.com, 2015

Görüntü 15: Yenice Lojistik Köy Planı



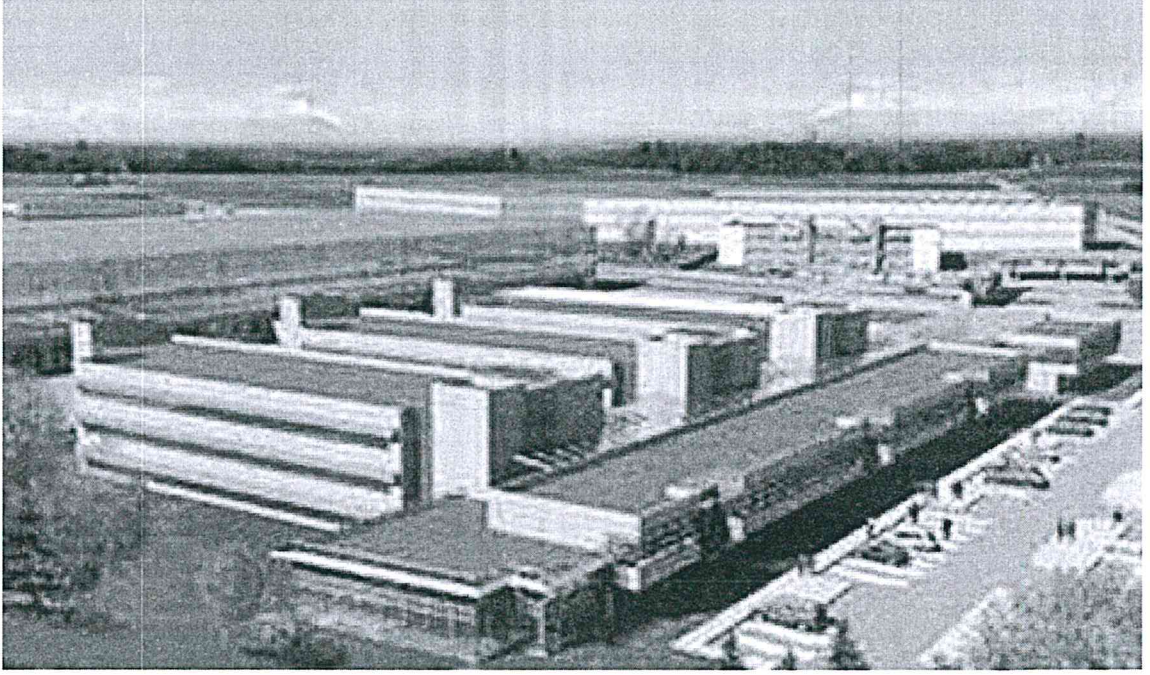
Kaynak: www.googlemaps.com, 2015.

Yenice limanının henüz proje aşamasında olduğunu belirtmek gerekir. Görüntü’de bulunan harita kesitinin kurulması planlanmış olan lojistik köyün; liman ve akarsu bağlantısını gösterir.

9. Türkoğlu-Kahramanmaraş Örneği

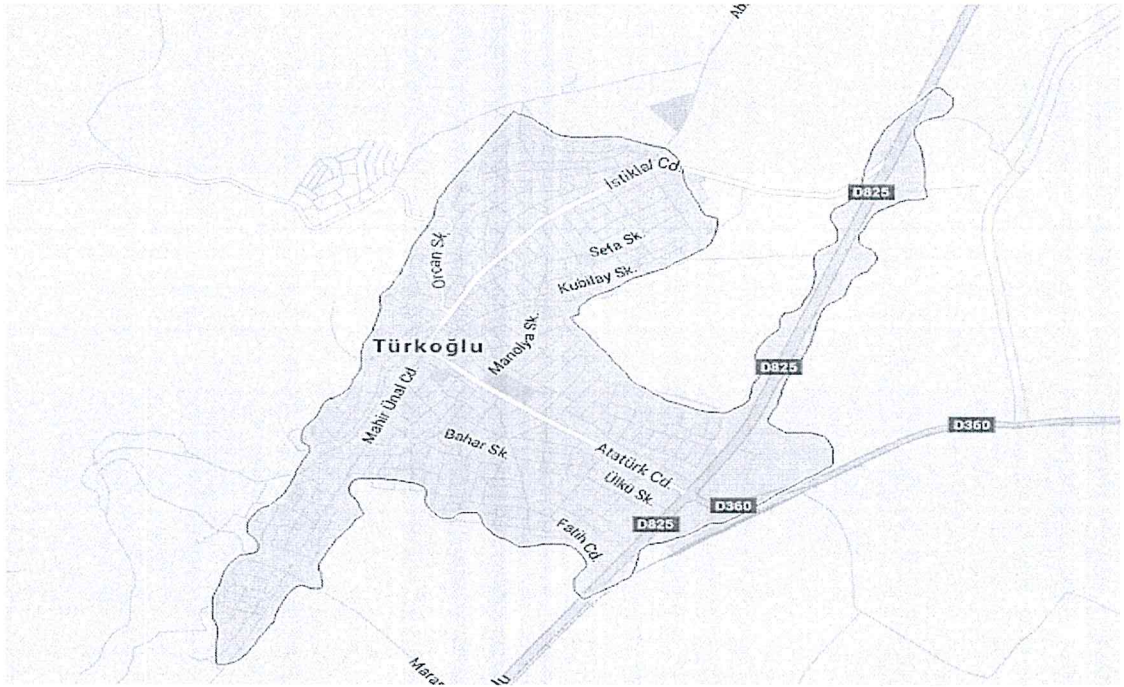
Kahramanmaraş’ın Türkoğlu bölgesinde lojistik bir köy yapılması planlanmıştır. Çalışmalara halen daha devam edilmektedir. Köyün, demiryoluna yani tren istasyonuna bağlantısı olması planlanmıştır. Tüzel kişilik kazandığı görülen ve planlama çalışmalarının devam ettiği Türkoğlu lojistik köyü, bölgede bulunan 50’den fazla sanayi kuruluşuyla da bağlantılı bir şekilde faaliyetlerini yürütmesi beklenmektedir.

Görüntü 16: Türkoğlu Lojistik Köyü Planı



Kaynak: www.rayhaber.com, 2015

Görüntü 17: Türkoğlu Lojistik Köyü Harita Görünümü



Kaynak: www.googlemaps.com, 2015

Kahramanmaraş Türkoğlu lojistik köyü yapım aşamasında bir lojistik köy yapılanması olup; kurulmasına 2014 yılında karar verilmiştir. En önemli özelliği Kahramanmaraş ilinin İç Anadolu'nun orta noktasında olması ve iki kara yolunun kesişim noktasında olmasıdır. Türkoğlu bölgesinin stratejik açıdan taşıdığı önem; görüntü 29'da net bir biçimde ortaya konmaktadır.

10. Palandöken-Erzurum Örneği

Palandöken lojistik köyünün Doğu Anadolu bölgesi civarında faaliyete geçtiği görülen bir köy olduğu görülmektedir. Palandöken köyünün faaliyete geçmesiyle beraber senelik yük taşıma kapasitesi iki katına (440.000 ton) çıkması hedeflenmektedir. Bu köy içinde köyden kömür, otomobil, un, demir, tuğla, konteyner, kiremit, seramik ve gıda maddesi gibi malzeme/mamulün sağlıklı olarak taşınması beklenmektedir (Görgülü, 2012:56).

Görüntü 18: Palandöken Lojistik Köyü



Kaynak: www.rayhaber.com, 2015

Harita 2: Palandöken Lojistik Köyü Harita Görünümü



Kaynak: www.googlemaps.com, 2015

Erzurum ilinin coğrafi konum olarak Doğu Anadolu'da önemli konumda olduğu; Kars ve Haydarpaşa demiryolu hattı üzerinde yer alması önemlidir. Karşılıklı olarak sefer trafiği rayların iyileştirilerek ve hızlı tren projesiyle de gelişeceği hedeflenmiştir.

3.4. DÜNYADAKİ LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI

Dünyada çeşitli özellikleri olan lojistik köylerin var olması lojistik köylerin sınıflandırması konusunda, FDT kriterlerinin etkin olduğu görülmektedir. Coğrafi anlamda Avrupa'da bulunan lojistik köylerin sınıflandırması yapılırken Benzen'in tanımlamalarının etkili olduğunu ve bu anlamda bir sınıflandırmanın yapıldığı görülmektedir. (Bentzen vd., 2003: 22):

- Avrupa Çapında Lojistik önem taşıyan lojistik köyler
- Avrupa Çapında Lojistik bazda ikinci derece önem taşıyan lojistik köyler
- Bölgesel lojistik köyler
- Ulusal lojistik köyler
- Yerel alt lojistik köyler

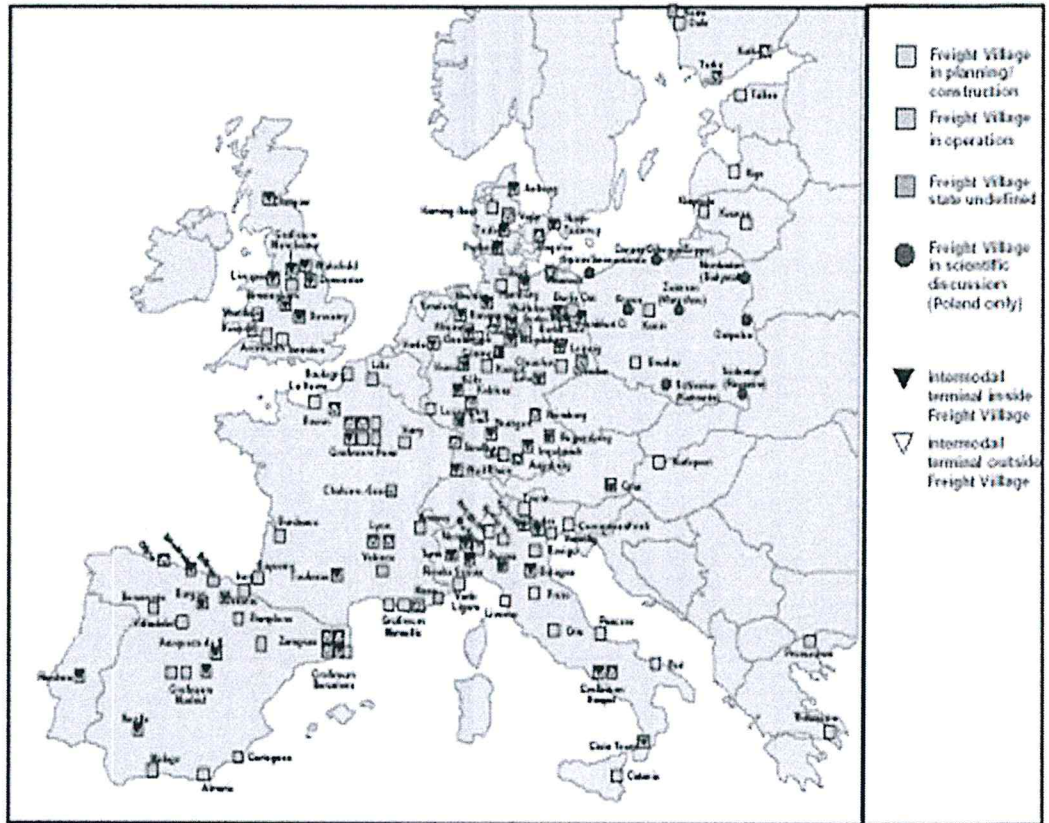
Tablo 6 : Avrupa’da Lojistik Köylerin Coğrafi Özelliklerinin Sınıflandırılması

Nitelikler	Lojistik Köylerin Sınıfları				
	1	2	3	4	5
1.TEN Koridoru Üzerinde Konuşlanma	X	X			
2. Birinci Sınıf Otoyol Bağlantısı	X				
3. Birinci Sınıf Demiryolu Bağlantısı	X				
4. Taşıma Modları	3	2	2	1	1
5. Aktivitelerin Çeşitliliği	Geniş	Geniş	Orta	Az	Az
6. Dağıtım Hacmi	Geniş	Geniş	Orta	Az	Az
7. Yasal Organizasyon Yapısı	X	X	X	X	X
8. Yeterli Saha (Alan)	X		X	X	
9. Hizmet İşlevi	X	X	X	X	X
10. İşbirliği Ağı	X	X	X	X	X
11. Köyler Arası İşbirliği	X	X	X		
12. Çevresel Planlama	X	X	X		
13. Uluslararası Lojistik Köy Organizasyonlarına Üyelik	X	X	X		
14.EUROPLATFORMS’A ÜYELİK	X	X			
15. Daha büyük bir köye bağlılık			X	X	X
16. Açıklık	X	X	X	X	X
17. Avrupa ve Uluslararası Trafik	X	X			
18. Ulusal Trafik	X	X	X	X	X

Kaynak: Bentzen, 2003: 23.

Tablo'da görüldüğü gibi Avrupa'daki lojistik köy sınıflandırılmasında birbirlerinden farklı olan kriterlerin etkinliği dikkat çekmektedir. Bu anlamda otoyol bağlantısı, dağıtım hacmi, demir yolu bağlantısı, taşıma modları, yeterince hizmet ve saha gibi değişkenlerin lojistik köylerin orta ya da geniş anlamda coğrafi etki alanları kapsamında tanımlanmasında etkin olmuştur.

Avrupa kıtasında lojistik köyler yoğun bir şekilde görülen işletme alanları durumuna gelmiştir ve 60'ın üzerindeki lojistik köy tanımlamasına girebilen lojistik merkezin de bu alan kapsamında yer aldığı görülmektedir. Çeşitli taşıma alanlarının arasındaki koordinasyonun sağlanması ve ulaşım bağlantılarının meydana getirilmesi lojistik köylerin ana görevleri arasındadır (İzmir Ticaret Odası, 2008).



Şekil 9: Avrupa'da Lojistik Köylerin Dağılımı

Kaynak: Aydın ve Ögüt: 2009:4

Yukarıdaki şekilde de görüldüğü gibi Almanya ciddi sayılarda lojistik köylerinin olduğu ve bu konuda da gelişmiş bir ülke olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle Duisburg Lojistik Köy'ünden bahsetmek gerekirse, Duisburg terminalinin 130.000 m²'lik bir alanda faaliyet gösterdiğini belirtmek gerekir. 8 adet yükleme istasyonu ile Almanya adına önemli bir merkez konumundadır. Terminalin ekipmanlarının arasında 41 ton çekme kapasitesi olan 3'er tane istifleme aracıyla ayaklı köprü vinçleriyle önemlidir (Duisport, 2015).

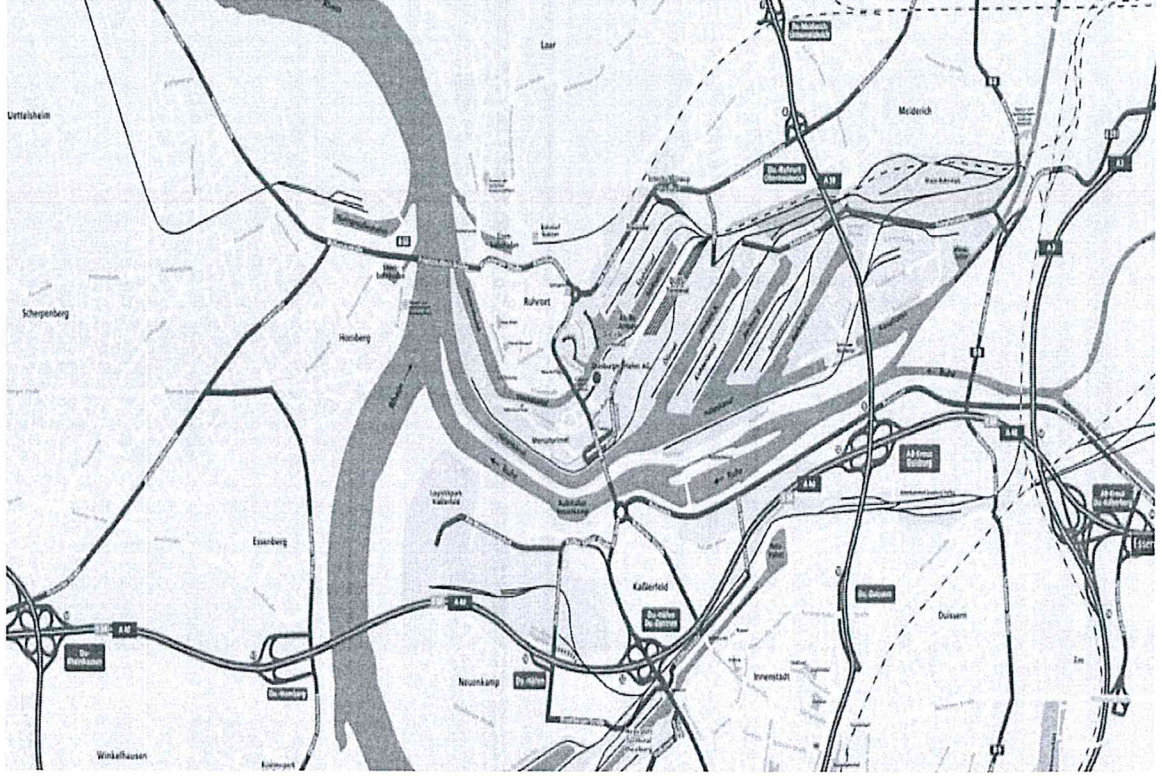
Görüntü 19: Duisburg Lojistik Köy Görünümü



Kaynak: Duisport, 2015

Terminalin içindeki servis araçlarıyla kapasitenin yıllık yaklaşık 200.000 yükleme birimlerine ulaştığı görülen Duisburg'un, terminal hizmetlerinin demir ve kara yolu bakımından intermodal özellik taşıdığı görülmektedir. Bilgi işlem alanlarının geniş olduğu bu bölge içinde, intermodal terminalinin giriş ve çıkışlarının konteyner konumlandırmalarının oldukça düzenli bir yapı göstermektedir. Bilgi işlem sistemi açısından da gelişen Duisburg'un elleçleme ve izleme bakımından da ciddi yazılım kapasitesinin olduğunu belirtmek gerekir (Görgülü, 2012: 37).

Görüntü 20: Duisburg Lojistik Köyün Harita Görünümü



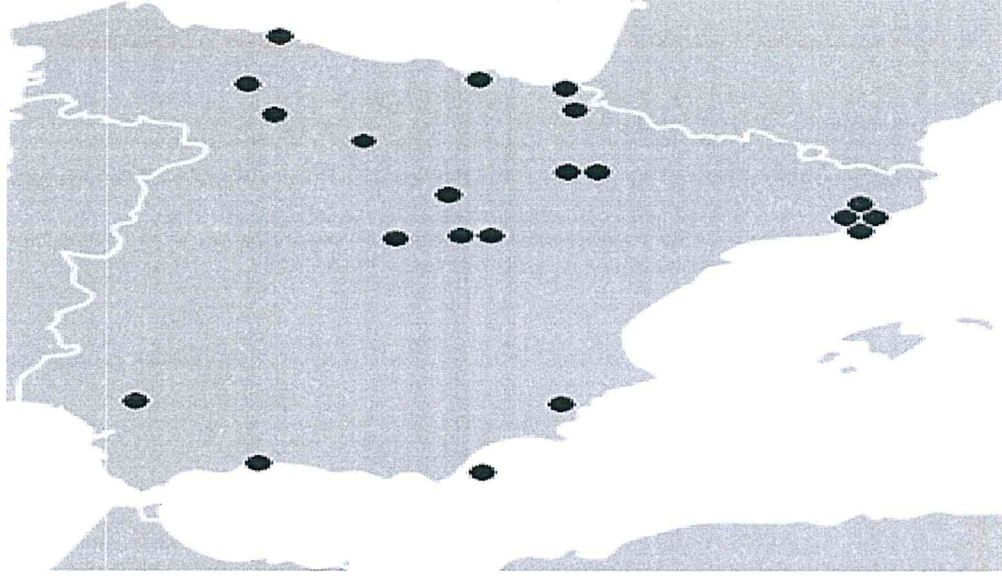
Kaynak: Duisport, 2015

Yukarıdaki görüntüye bakıldığında Duisburg'un önemli liman kenti olma özelliğinin olduğu da görülmektedir. Haritada bölgedeki önemli olduğu görülen karayolu bağlantılarıyla nehir yatakları bakımından temel noktada olduğu açıkça görülmektedir. Bir anlamda kesişim noktası durumundadır. Sonuç olarak Duisburg önemli lojistik bir merkezdir. Hem nehir hem de kara yolu taşımacılığının yapıldığı, deniz kenarında olmamasına karşın Almanya'da nehir taşımacılığının gelişmesi bakımından da Duisport ismi verilmiştir.

3.4.2. İspanya'da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu

Coğrafi konum açısından İspanya'daki lojistik köy yapılanmalarının önemli alanları kapsadığını belirtmek gerekir. Barcelona'nın hem liman, hem lojistik bir üs, hem de lojistik köy şeklinde hizmet verdiği görülmektedir. Konteyner elleçleme bakımından Akdeniz'deki önemli olan lojistik köyler arasında yerini alan Barcelona'nın yanında

Plaza lojistik köyünün de demiryoluyla etkin bağlantısı olduğu için ön plana çıktığı söylenebilir (Can, 2012: 24).



Şekil 11: İspanya'da Lojistik Köylerin Dağılımı

Kaynak: Freight Village, 2011

Lojistik köylerin İspanya'nın kuzey bölgelerinde dağıldığı şekilde de görülmektedir. Plaza ve Barcelona lojistik köylerinin yanı sıra, Zal-Zone, Cimalsa, Franca, C.T. Zaragoza lojistik köylerinin İspanya'da önemli olduğunu söylemek mümkündür. Zaragoza lojistik köyünün hem konumu hem de alanı itibariyle önemli lojistik köy yapılanması olduğunu söylemek mümkündür.

Kurulma aşamasında Massachusetts Teknoloji Enstitüsü ile Zaragoza Üniversitesi'nin birlikte faaliyetlerinin olduğu görülmüştür. Devletin desteğiyle birlikte hayata geçtiği görülen Zaragoza lojistik köyünün iktisadi büyümeyi amaçlayan devletin tedarik zinciri yönetimini temel alarak faaliyete geçtiğini belirtmek gerekir. Zaragoza, Avrupa'da en büyük lojistik merkez konumundadır. Zaragoza'da bulunan lojistik hizmetlerin yağmur suyu içinde drenaj sisteminin, su tesisatının, içme suyunun, endüstriyel gaz, su ve elektrik ile telekomünikasyon sistemlerinin ön plana çıktığı

görülmektedir. Bunların yanında bar, kafe ve restoran hizmetlerinin de bu alanda verilen özel hizmetlerdir (Zaragoza, 2015).

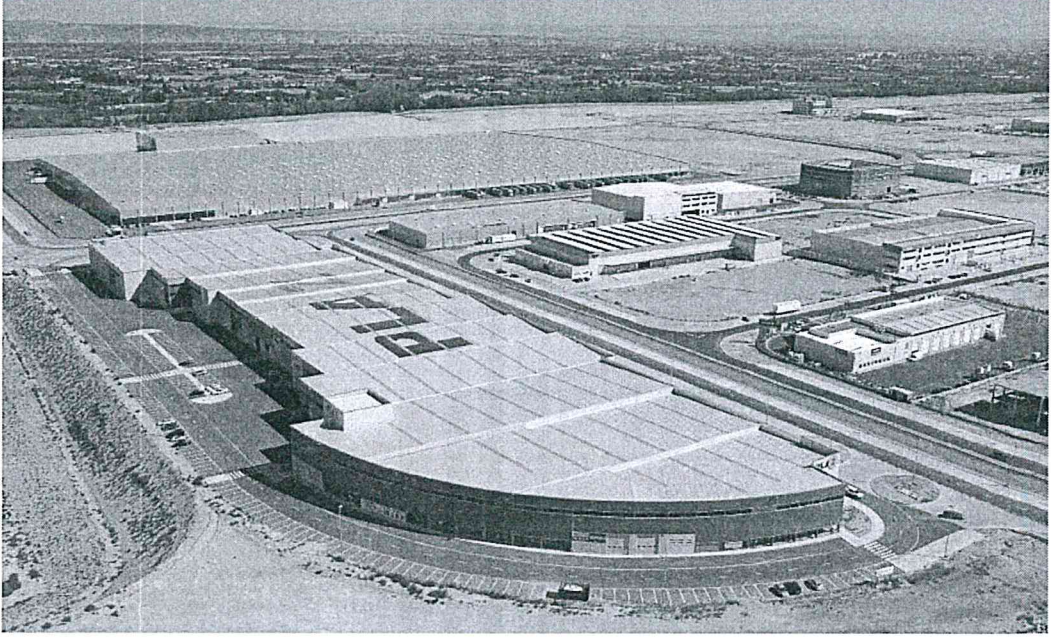
Tablo 7: Zaragoza-İspanya Lojistik Köyü ile İlgili İstatistiki Veriler

KONUM	
Zaragoza'nın Coğrafi Koordinatları	41°43'16.00"Kuzey Enlemi 0°51'9.00"Batı Boylamı
TEKNİK VERİLER	
Zaragoza'nın Toplam Yüz Ölçümü-antrepo alanları ve hizmet alanları	605.000 m ² yüz ölçümü 6.000 m ² ofis alanı 204.688 m ² kamusal antrepo alanı Alanda faaliyet gösteren 150 firma
HİZMETLER	
Özel Hizmetler	Banka, restoran, özel işletmeler, postaneler
Toplam Park Alanı	32.550 m ²

Kaynak: Görgülü, 2012: 36

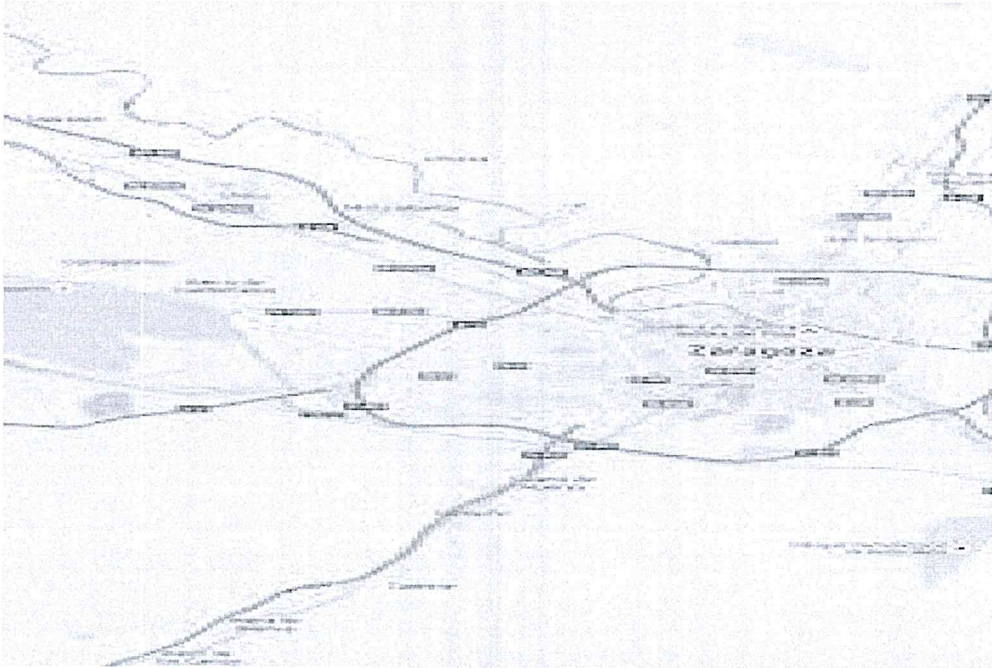
Yukarıdaki Tabloda görüldüğü gibi Zaragoza toplam 605.000 m² bir alandadır. 6.000 m² ofis alanının olması köydeki 204.000 kilometreyi geçen kamusal antrepo alanlarının bulunması açısından da önem arz etmektedir. Özel anlamda banka, özel işletme ve restoran gibi alanının olmasının yanında 32.550 m² park alanının da bulunduğu görülmektedir. Alandaki lojistik sektöründeki faaliyetleri olan uluslararası alanda 150 tane işletme bulunmaktadır; bu işletmelerin hem ulusal hem de uluslararası ölçekte faaliyetleri bulunmaktadır.

Görüntü 21: Zaragoza Lojistik Köy Görünümü



Kaynak: CSCMP, 2012

Görüntü 22: Zaragoza Lojistik Köy Görünümü



Kaynak: CSCMP, 2012

Zaragoza lojistik köyünün İspanya’da geniş bir alan konumlanması; karasal bakımından intermodal taşımacılık ile ilgili olarak temel faaliyetleri göstermesi açısından önemlidir. Tedarik zinciri uygulamalarının olması önemli konumu olan Zaragoza’nun, karayollarında da temel anlamda kesişim noktası işlevini gördüğünü de belirtmek gerekir.

3.4.3. İtalya’da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu

İtalya’da bulunan lojistik köylerin yapılanmasına bakıldığında dağınık oldukları görülür bunun yanında ülkenin önemli lojistik köyünün Bologna olduğunu söylemek mümkündür. Bologna Lojistik köyünün yaklaşık 2.000.000 m² alana yayılmıştır ve intermodel taşımacılık bakımından da önemlidir (Can, 2012: 24).

Görüntü 23: İtalya’da Lojistik Köylerin Dağılımı

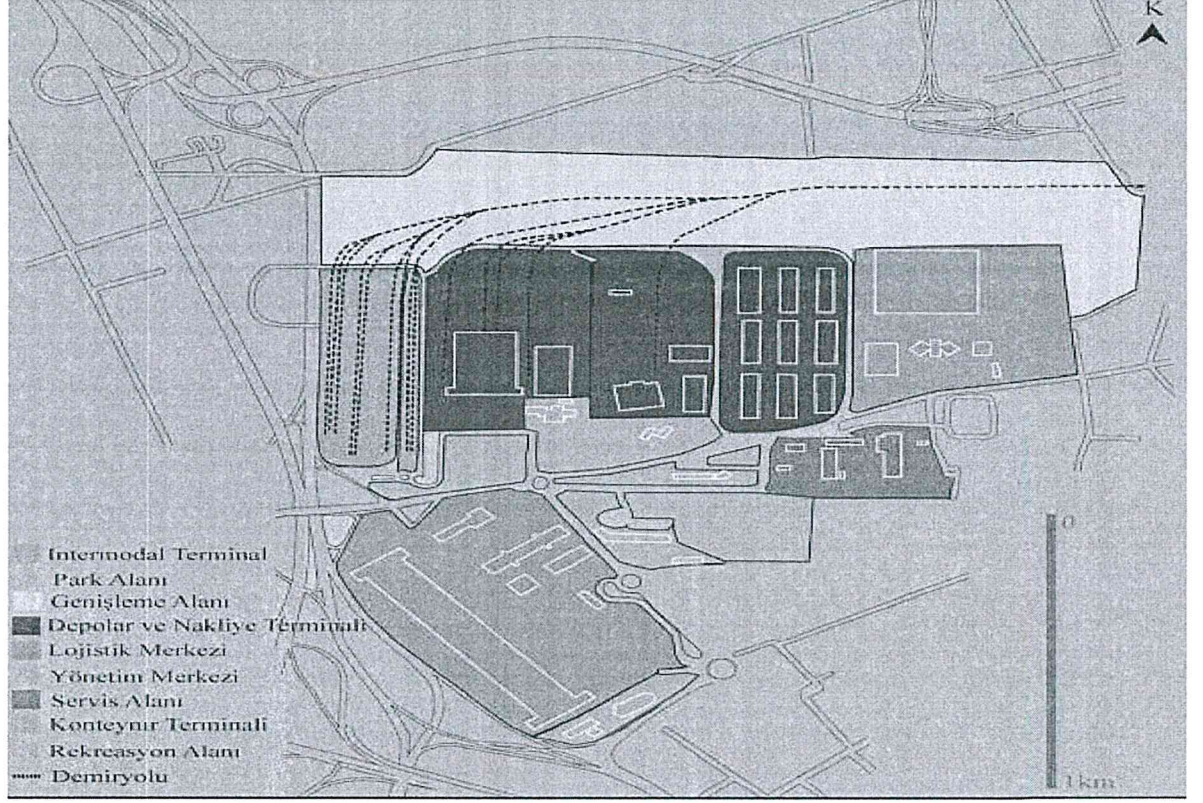


Kaynak: Can, 2012: 24.

İtalya’da lojistik köylerin denize kıyısı bulunan liman bölgelerindeki dağınık yayılımları dikkat çekerken; kara tarafının intermodal taşımacılık bakımından yoğunlaştığı

görülmektedir. İtalya'nın denize kıyısı olması lojistik köyleri ve limanları genişletmek açısından önemli potansiyelinin olduğunu göstermektedir.

Görüntü 24: Verona Lojistik Köyü'nün Planı



Kaynak: Çelik, 2012: 22

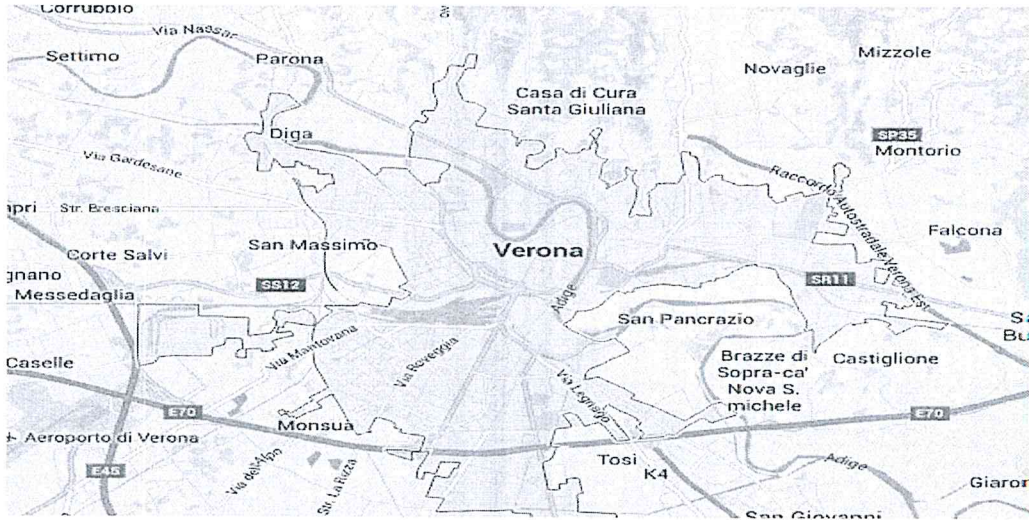
İtalya'da önemli olan Verona lojistik köyünün İtalyan Lojistik Merkezleri Ağı ve Avrupa Lojistik Merkezler Birliği'ne üye olduğu görülmektedir. Bu alanda temel köylerin arasında yerini almıştır. 1941'de faaliyete geçtiği görülen köyün, Doğu ve Kuzey Avrupa arasında transit görevini gördüğünü söylemek gerekir. İlk 4.200 dönüm olan bir alanda faaliyetlerini yürüten köyün bugün 2.500.000 m² lik alana yayıldığı görülmektedir. 1985'de üst düzeyde faaliyetleri olan alanlarda demiryolunun temel ulaşım aracı olduğu ve intermodal bir özellik taşıdığı görülmektedir. Bunun yanında 120'den fazla işletmenin faaliyetlerinin yürütüldüğü Verona, Avrupa'daki önemli lojistik merkezlerdendir (Çelik, 2012: 20).

Görüntü 25: Verona Lojistik Köyü'nün Görünümü



Kaynak: Çelik, 2012: 23

Görüntü 26: Verona Lojistik Köyü Harita Görüntüsü



Yukarıdaki görüntülerden de anlaşılacağı gibi Verona Lojistik köyü demir ve kara yollarının kesişme noktasındadır. Geniş bir alana yayıldığı görülen lojistik köyün görüntüsünün modern olduğunu söylemek mümkündür. Köy içinde sosyal tesislerin, finans hizmetlerinin ve depolama alanlarının olduğu görülmektedir.

Demir ve kara yollarının kapasitelerinin de yüksek olduğu görülen bu lojistik köy, İtalya'daki coğrafi koşullarla da uyum kapsamında yüksek performans sergilemektedir.

3.4.4. Fransa'da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu

Fransa'da bulunan lojistik köylerin dağılımını incelendiğinde toplam sayı yirmi üç olduğu görülmektedir. Rungis köyü Fransa'da önemli bir lojistik merkezdir (Aydın ve Öğüt, 2008: 7). Bunun yanında Toulouse Fransa'da karayolları bakımından beş yolun kesiştiği yerde olması nedeniyle önem arz etmektedir (Kılıç vd. 2011). Sogaris'in de hava ve kara yolu bağlantılarının olması ve tarım alanlarıyla ham madde bağlantıları bakımından önemlidir. Bu nedenle aşağıdaki tabloda Sogaris- Fransa lojistik köyü ile ilgili istatistiki veriler verilmiştir.

Tablo 8: Sogaris- Fransa Lojistik Köyü ile İlgili İstatistik Veriler

KONUM	
Sogaris'in Coğrafi Koordinatları	48°45'36.28"Kuzey Enlemi 2°21'11.39" Doğu Boylamı
TEKNİK VERİLER	
Sogaris'in Toplam Yüz Ölçümü- antrepo alanları ve hizmet alanları	540.000 m ² 200.000 m ² kapalı alan 453.000 m ² antrepo ve ofis alanları 200.000 m ² kamusal antrepo 150.000 m ² 'ye yükseltilmiş yükleme sahasına sahip antrepolar 80.000 m ² ve 1.200 m demiryolu hattı 13.000 m ² soğuk hava deposu 2.5 milyon ton kara yolu yükü 80 lojistik alanında çalışan firma
HİZMETLER	
Sogaris'in Ulusal ve uluslar arası demiryolu bağlantıları	Güney-Batı Fransa ile NOVATRANS ağı. Fransa ve Avrupa'nın Kalan kısımları ile NOVATRANS ve CNC (Valenton) bağlantıları
Sogaris'in Kamusal Hizmetleri	Gümrük Hizmetleri, toplu taşımacılık (otobüs hattı ve yeni tramvay hattı projesi), postahane, sağlık merkezi,
Taşıma ve lojistik hizmetleri	Siparişlerin hazırlanması, paketleme, uluslararası taşıma, parsel dağılımı, Antrepolar
Sogaris'in İlk yardım hizmetleri	İlk yardım alanında uzman personel ve medikal merkez
Sogaris'in Bilgi Teknolojileri	Gelişmiş telekomünikasyon ağı
Sogaris'in Yangın Söndürme Ekibi	İtfaiye Ağı
Sogaris'in Diğer Bilgileri	İnşa Aşamasında 20.000 m ² ofis ağı
Sogaris'in Araç park Alanı	43.000 m ²

ÖRGÜTSEL YAPI	
Hissedarlar	Hissedarların Hisse Oranları
Paris Departmanı	% 49,53
Hauts-de-Seine Departmanı	% 14.65
Seine Saint-Denis Departmanı	% 8.63
Val-de-Marne Departmanı	% 7.19
S.A.G.I	% 14.88
GCE SEM (Tasarruf Sandığı Grubu)	%4.00
Diğer	% 1.12

Kaynak: İzmir Ticaret Odası, 2008.

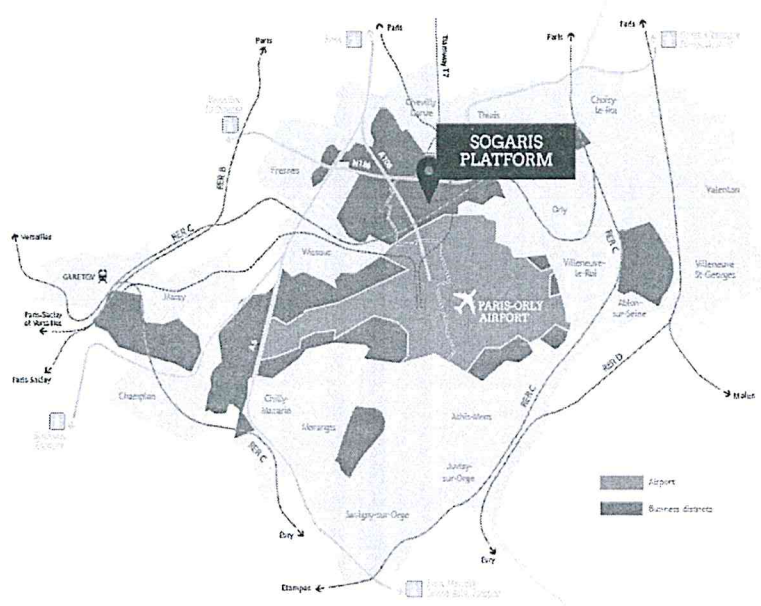
Görüntü 27: Sogaris Lojistik Köyü Görünümü



Kaynak: Sogaris, 2015.

Sogaris lojistik köyünün Paris Orly Havalimanı'na yakın olduğu görülmektedir. Fransa'da önemli bir otoban RN 7 karayoluyla kesişim noktasında bulunan Sogaris kombine taşımacılık alanı ve Avrupa kıtasında önemli olan tarımsal gıda merkezlerinin arasındaki Marched Interet National at Rungis'e de yakındır. Sogaris Lojistik Köyü eski lojistik bir üs konumundadır. Yüz ölçümünün 203 hektar civarında olduğunu belirtmek gerekir. Bunun yanında geniş depoya ve antrepo alanlarına da sahiptir. Öyle ki uluslararası alanda da faaliyetler yürütülen bu köyün yüzün üzerinde kurumun faaliyeti vardır; lojistik ve taşıma hizmetlerinin yanında parsel ve gümrükleme hizmetlerinin de verildiği görülmektedir (Görgülü, 2012: 37-38).

Görüntü 28: Sogaris Lojistik Köyün Harita Görünümü



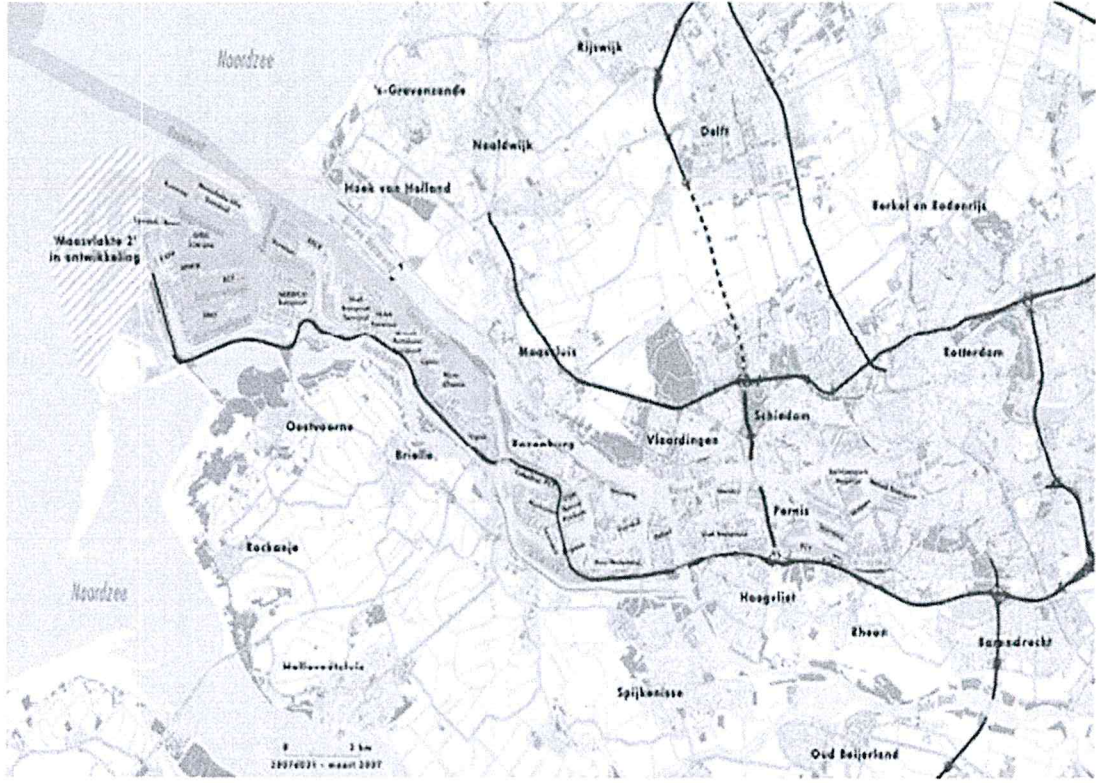
Kaynak: <http://www.orlyparis.com>, (Erişim tarihi: 12.12.2015).

Sogaris Lojistik Köyü'nün geniş bir alana yayıldığı görülmektedir bu nedenle de önemli bir yapılanmadır. Lojistik merkezinin temel yapılanmasının yanında restoran ve yükleme alanlarının, antrepo ve ofis alanlarının olduğunu da belirtmek gerekir.

3.4.5. Hollanda'da Lojistik Köylerin Mevcut Durumu

Hollanda'da bulunan lojistik köylerin farklı alanlara yayıldığı görülmektedir. Hollanda'da bulunan en önemli lojistik köyün Rotterdam limanı olduğunu söylemek mümkündür. Liman'ın Alman demir çelik sanayi ham maddesinin taşınması görevini de yapmaktadır. Deniz, demir ve kara yollarının gelişim noktası açısından bakıldığında da Rotterdam limanının önemli olduğu görülmektedir (<http://www.ecspp.org>, 2011).

Görüntü 29: Hollanda'da Lojistik Köylerin Dağılımı ve Rotterdam Limanı



Kaynak: <http://www.ecspp.org/memberprofile.asp?id=114§ion=map>, 2011.

Yukarıdaki görüntüden de anlaşılacağı gibi Rotterdam Hollanda'da bulunan önemli ticaret yollarının arasında bulunmaktadır. Hollanda genel olarak deniz yolu bağlantı imkanlarının yüksek olması nedeniyle lojistik köyler bakımından bölgenin gelişimine de katkı sağlamaktadır. Rotterdam limanı önemli su ve demir yolu ve boru hatları üzerindedir. Küresel anlamda lojistik bir köy niteliği taşıdığı görülen Rotterdam lojistik köyünün hem mal hem de dünya ticareti için önemli konumda olduğunu belirtmek gerekir. Hollanda ekonomisinde temel kaynaklardan olan üs 60.000 den fazla insanı doğrudan, 255.000'den fazla insanı da dolaylı bir şekilde istihdam imkanı sağladığını söylemek mümkündür. Bu anlamda bölgeye katmış olduğu iktisadi değerin 7,7 milyar Euro civarlarında olduğu saptanan limanın toplam katma değerinin ülkenin gayri safi milli hasılasının yaklaşık %1.9'una denk geldiğini belirtmek gerekir (Görgülü, 2012: 34-35).

Görüntü 30: Rotterdam Limanı Görünümü



Kaynak: Port of Rotterdam, 2015

Sonuç olarak Rotterdam limanının kurulduğu alanın geniş ve ciddi anlamda malzeme ve petrol taşıma kapasitesi bulunan bu liman önemlidir. Hollanda'nın coğrafi konumu itibariyle deniz taşımacılığının da yatkın olduğu görülmektedir. Avrupa'daki deniz taşımacılığında önemli limanların arasında yerini aldığı görülen Rotterdam limanı lojistik bir köy olarak yapı ve lokasyonu ile ön plana çıkar.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DIŞ TİCARETTE LOJİSTİK KÖYLER, SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

4.1.TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK KÖYLERİN DIŞ TİCARETTEKİ YERİ

Türkiye'de görülen lojistik faaliyetlerin, son yıllarda dışa açılma politikaları ile beraber önemli olan gelişimin ivme kazandığı ve sayılarının arttığı görülmektedir. 2008 yılı sonrasında, küreselleşen ekonomik ve teknolojik gelişmelerin de bir gereği olan lojistik işletme sayısının azalmasına ve buna karşın birleşmelerin giderek yenilenmesi ve güçlenmesini doğurmuştur. Bu sürecin halen devam ettiğini söylemek mümkündür. Bazılarının ise yabancı lojistik firmaları ile birleşip, uluslararası lojistik konusunda önemli yerlere geldiği görülmektedir.

Küresel lojistik kavramı akla ilk, dünya genelinde bilgi ve eşya akışı organizasyonlarının sağlıklı olarak yapılandırılması gelmektedir. Küresel lojistik çerçevesinde, uluslararası hava, kara, demir ve deniz yolu taşıma çeşitlerinin etkin bir şekilde kullanımı, depolama, dağıtım, gümrükleme, elleçleme, uluslararası taşıma belgeleriyle dış ticaret evraklarının düzenlenmesi gibi bazı işlemler önemlidir (Erdal, 2011: 5).

Küresel ekonomi konusunda dış ticaret lojistiğinin, gelişme sürecindeki ülkeler, küresel ticareti kontrol edebilmeleri ve küreselleşmenin getirdiklerinden pay alabilmeleri içinde ayrı bir önemi vardır. Dünya ticaretinde yaşanan dönüşümlerle yeni oluşumların da etkisiyle, lojistik sektörünün yakından etkilendiği görülmüştür. Hemen hemen tüm sektörler ile bire bir ve doğrudan ilişkisi bulunan lojistik sektörünün, uluslararası pazarlarda avantajların elde edilmesi konusunda da kilit rolü vardır. Ürün veya hizmetler, hedef pazarlara rakiplerinden önce daha ekonomik ve daha hızlı ulaştırılmasının lojistik faaliyetlerinin özünü oluşturduğunu belirtmek gerekir (Çancı ve Erdal, 2009: 4).

Bunların yanında lojistik kavramının dış ticaret bakımından değerlendirildiği zaman sınırlamaların olduğu görülmektedir. Dış ticaret bakımından ifade edildiğinde lojistik kavramı; müşteri/tüketicilerin beklenti ve ihtiyaçları doğrultusunda belli bir bedel ödemelerinin karşılığında ürün/mamul ihracatı gerçekleştiren ülkelerdeki üretim tesislerinden alınıp ithalatını gerçekleştiren ülkenin belirtildiği görülen tüketimin

yerlerine sevkini sağlanması konusunda yapılan bütün faaliyetlerin bütünü ifade eder. (Canitez ve Tümer, 2005: 153).

Özellikle son dönemlerde lojistiğin gelişim sürecine bakılırsa, 2002’de yayımlanmış olan listede yalnızca bir adet lojistik firma bulunurken, 2010’da hazırlanan listede bu sayı 14 olduğu görülmektedir. Lojistik şirketlerinin ülke ekonomisinde büyümesinin ciddi oranlarda paylar aldığını ve büyüyerek ilerlediğini söylemek mümkündür. Capital 500 – 2010 içinde bulunan lojistik şirketlerinin vergi öncesindeki karları, 2009’a oranla % 80 arttığını ifade etmiştir. Capital 500 genel olarak şirketlerin karlarının da % 14 oranında büyüdüğü görülürken lojistik şirketlerinin karlarının da % 80 arttığı belirtilmiştir. Bu verilerin, lojistik sektörünün Türkiye için önemli bir yatırım alanı olduğunu kanıtladığını söylemek mümkündür. Lojistik sektörünün, daha iyi yönetilebilen, büyük ölçekli olan, karlı bir sektör haline geldiği görülmüştür. Lojistik işlemlerin de istihdam ettiği çalışan sayıları, yaklaşık olarak 15.000 kişi olduğu 2008 yılına oranla, 2010 itibari ile yaklaşık olarak % 10 oranında artış gösterdiği tespit edilmiştir. Bu açıdan da lojistik sektörü önem arz etmektedir (Yıldıztekin, 2010).

Türkiye ekonomisinde lojistik faaliyetlerin önemli düzeylere ulaşması, dünya standartlarına yaklaşma konusunda önemli fayda sağlamaktadır. Türkiye’nin coğrafi konumunun önemli olması, nüfus ve büyük ekonomi sebebiyle, lojistik hizmetlerden faydalanacak ihracatçı ve milli üretici içinde yarar sağlayacaktır. Türk ürün/mamülleri dış pazarlara ulaşma süresiyle maliyetleri azalacaktır ve bu durumda da talebin olumlu etkilenmesini sağlayacaktır. Türkiye’deki sürdürülebilir rekabet alanında lojistik faaliyetlerin gerçekleştirebilmesi konusunda rakip olan diğer ülkelere nazaran avantajlı birçok yönlerinin olduğu görülmektedir. Türkiye’nin coğrafi ve stratejik konumunun da göz ardı edilmemesi gerekir. Türkiye’nin bu konum itibari ile Avrupa ve Asya kıtalarını birbirlerine bağlayan köprü niteliği taşıması, üç tarafının denizlerle çevrili oluşu, kara taşımacılığının gelişmesi ve bu alanda önemli filonun oluşu ve lojistik maliyetlerinin Avrupa ülkelerine nazaran düşük oluşu Türkiye’nin bu sektörde avantajlarını gösterir (Erdal, 2009).

Türkiye’nin dış ticaretindeki % 86’lık oran ile denizyolu taşımacılığı en başta geldiği görülmektedir.

Onu % 11,9 oran ile karayolu taşımacılığının takip ettiği görülmüştür. Yurt içinde yük taşımacılığında karayolu % 94,4 gibi büyük bir oranı vardır.

4.2. SORUNLAR

Dünya ticareti alanında yaşanan gelişmelerle birlikte 1980 sonrasında Türkiye'nin de ihracata dayanan büyüme stratejileri benimsemesi sonucunda dış ticaret hacmi artmış ve Türk lojistik sektörü adına önemli adımların atıldığı görülmüştür. Yaşanan gelişmelerin sonrasında kurumsal yapıyla birlikte alt yapıda görülen eksikliklere karşılık Türkiye lojistik sektörü, coğrafi açıdan potansiyel ve mevcut pazarlara da hizmet sunabilecek düzeylere gelmiştir. Lojistik hizmetlerde son zamanlarda artan rekabetle birlikte, lojistik sektörünün girişimciler bakımından cazip yatırım alanı haline gelmesine yol açmıştır (E-Lojistik, 2008).

Yerel ve ulusal birçok işletmenin lojistik hizmetiyle ilgili önemli adımlar attığı görülmektedir. Bütün bunların yanı sıra küresel ve uluslararası şirketler Türkiye pazarlarına yönedikleri, satın alma, doğrudan sermaye ya da birleşme yatırımlarıyla sektör içinde rol aldıkları görülmektedir. Türkiye'de özellikle 1960'larda dağınık bir yapının olması lojistik faaliyetlerin, 1980'li yıllarda Malzeme Yönetimi ve Fiziksel Dağıtım isminde kullanılmaya başlandığı görülmektedir. 1990'ların başına gelindiğinde malzeme yönetimi ile fiziksel dağıtım ismi altında toplandığı görülen faaliyetlerin tekrar entegre şeklinde Lojistik faaliyetleri oluşturduğunu söylemek mümkündür (UTİKAD, 2007).

2000'lere yıllara gelindiğindeyse lojistik stratejik planlama, satış ve pazarlama faaliyetleri, bilgi teknolojileriyle beraber **tedarik zinciri yönetimini** oluşturduğu görülmektedir. Geçmiş dönemlerde toptancılar, her ayda rutin bir şekilde arttığı görülen fiyat listelerinin açıklandığı ve mal/ürünleri depolarına çektiği o aylarda satmaz, bir sonraki ay içinde fiyatın artması beklemekteydi. Belli bir sürenin ardından bir kısmının satılarak borçlarının ödendiği geri kalanının 2-3 zam ile beraber yokluk zamanlarında fahiş fiyatlarda sattıkları ve yani fırsat karlarını beklediklerini belirtmek gerekir. Ekonomi alanında yaşanan değişiklikler sonucunda enflasyonun tek haneli rakamlara indiğinde anlık ihtiyaçları doğurmaya başladığı görülmektedir. Firmaların tüketim durumlarına nazaran mal/ürünü üreterek lojistik depolara konumlandırıldığı görülmektedir (E-Lojistik, 2008).

Bu aşamalarda sipariş yönetiminin işlendiği, toptancılığın ortadan kalkmasının doğrudan alımlarla başladığını söylemek mümkündür. İş karmaşıklıklarına neden olduğu görülen bu durumlarda firmaların asli görevlerinin (üretimi) bırakarak mal sevkiyatıyla uğraşmasıyla dev departmanların kurmaya başlamıştır. Şirketlerde bu durumun zaman kaybı ve bazı maliyetlere (üretimden uzaklaşmaya) neden olmuştur. Bütün bunların sonucunda lojistik sektörde faaliyetleri olan işletmelere işleri devretmek durumunda kalmışlardır. Devretmek ile kalmayarak, birçok başka görevi lojistik işletmelere yükledikleri görülmüştür. Örneğin bir şirket üretmekte / satmakta olduğu bir mal/mamul numunesinin lojistik işletmeye vermiş, o mal/mamul tedarikinde de mal/mamul kalitesi ile ilgili bütün süreçleri de lojistik firmalarına yaptırabilmişlerdir. Lojistik işletme kendine verildiği görülen numune mallara bakıp, depoya gelen mal/mamulleri depoya kabul etmiştir (Sarıkaya, 2007).

Günümüzde aynı mal/mamul farklı olan marketlere parsiyel olarak dağıtımlarının yapıldığı ve burada depoyu yönetmek artık bir sanat haline gelmiştir. Daha önceden bir kamyonu yükleyip marketin önüne gidiliyordu. Şimdiyse her maldan istenilen adette tıra yüklenip, tırların gidiş sıraları belirlenmekte, dolular ve boşaltımlar yapılmaktadır. Mal istenilen miktarda istenilen zamanda ve istenilen yerde güven içerisinde konumlandırılmaktadır (Sarıkaya, 2007).

Lojistik sektörü gelişimi dış ticaret alanında Türk işletmelerinin de rekabet gücünü olumlu olarak etkilediği görülürken, istihdam sorunlarının çözümlenmesine de önemli katkıları olmuştur. Mevcut eksikliklerin giderilmesi durumunda sektörün Türk ekonomisine katkısı çok önemli düzeylere çıkabilecektir. Türkiye'nin coğrafi konumu da, Türk lojistik sektörüne uluslararası düzeyde belli başlı oyuncular arasına girmede üstünlük sağlayan en önemli doğal rekabet üstünlüğü yaratan faktörlerden birisidir (Sarıkaya, 2007).

Türkiye'nin Avrasya coğrafyası üzerinde var olan ve yapılması planlanan kıtalararası ulaştırma ve taşıma yollarının kavşağında yer aldığı düşünüldüğünde, sektörün bu bölgenin lojistik merkezi olma şansı açıkça görülmektedir. Ancak unutulmaması gereken nokta, mevcut altyapının Türkiye'nin bu görevi üstlenmesini sağlayabilecek yeterlilikte olmamasıdır. Fiziki ve teknolojik altyapıdaki eksiklikler yanında sektörde nitelikli iş gücüne yönelik talep de yeterince karşılanmamaktadır.

Bu eksiklikler lojistik sektörünün rekabet gücünü sınırlamaktadır. Ulaştırma sektöründeki atılımların bölgedeki gelişmeler göz önüne alınarak zamanında ve yeterli olarak planlanamamasının yanında, altyapı yatırımları için gereksinim duyulan finansmanın sağlanamaması nedeniyle lojistik alanında Türkiye istenen düzeye ulaşamamıştır. Yapılan tahminlere göre Türkiye lojistik faaliyetlerin toplam hacmi yaklaşık 30 Milyar ABD doları düzeyindedir. Lojistik sektörde faaliyet gösteren işletmelerin toplam cirosunun ise 6-10 Milyar ABD Doları arasında olduğu tahmin edilmektedir (Ersoy, 2008).

4.3. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Lojistik konusuyla ilgili bütün faaliyetlerin bazı ileticiler tarafından yürütülen belli bir bölge şeklinde ifade edilen lojistik köyler, iyi planlanan ve iyi yönetilebilen, yük taşımaları ile ilgili olan faaliyetlerin, bu amaçlarla inşa edilen ortak alanlar içinde kümelendiği görülmektedir. Bu faaliyetlerin içinde dağıtım merkezleri, antepolar ve depolar, ulaşım terminallerinin, büro ve bu faaliyetlerin desteklendiği diğer tesislerin de olduğunu söylemek gerekir. Bu üstünlükler sebebiyle, lojistik köylerin ve uygulamalarının farklı isimler ile anıldığı görülen benzer alanların, özellikle de çok çeşitli tanımlamaların gittikçe artması ile öneminin daha fazla arttığı görülmektedir.

Lojistik köylerin gelişimiyle, birbiri ile ilişkili olmadığı görülen bazı kullanıcılar tarafından gerçekleştirilen hareketlerin bir ölçek ekonomisi kapsamında yönetimi bakımından önemli faydalar getirdiğini de söylemek gerekir. Zira bu kullanıcıların büyük bölümünün bir ulaşım terminali etrafındaki aynı tesis ve donanımlarının kullanıldığı görülmektedir. Böylece taşıma maliyetleri de düşmekte ve taşımaların güvenirliliği ve sağlıklı gerçekleşmesi sağlanmaktadır.

Lojistik köylerin önemli işlevi dağıtımlarının tek merkezden yapılması, akıllı olan depolama sistemlerinin olması ve gümrük işlemlerinin kolaylıkla yapılabilmesidir. 1970'li yıllarda başladığı görülen lojistik köy uygulamalarının, dünyada dört bir tarafına giderek yaygınlaştığını söylemek gerekir. Lojistik köylerin büyümesi öncelikli olan bölgesel anlamda gerçekleştirmektedir. Ayrıca ülke ekonomilerine de olumlu katkıların sağladığı görülmektedir. Günümüzde, Avrupa'da sayılarının giderek artması ve devamlı yenilerinin planlandığı lojistik köylerin yanı sıra ülkemizde de lojistik köy projelerinin

geliştirilmeye çalışıldığını söylemek gerekir. Bir ülkenin kalkınabilmesi için ulaşımın altyapısı ve politikalarının da öneminin kavranabildiği her bireyin lojistik köylerin ne anlam ifade ettiğini bilmesi gerekir.

Ülkemizdeki lojistik köy uygulamalarının hem ülke içinde ulaşım altyapılarının inter çalışan biçimine dönüşürecek olan hem de sağlanan bu devrimle dış piyasalarda rekabet gücünün de artacağı aşîkardır. Bunun yanında, trafikte rahatlatmanın yaşanmasının yanında şehirlerde sosyal ve ekonomik gelişime de katkıları olan bu köylerin hem şehir içi trafiğin rahatlatması hem de taşımacılığın hızlanması kaçınılmazdır. Böylece dünyaya kolaylıkla ulaşacak olan Türk ürünlerinin, küresel sermayeyle daha kolay rekabet edebilecektir. Bunun yanı sıra, lojistik köylerin uluslararası boyutlarda ülke ürünlerinin dünya genelinde daha kaliteli ve daha hızlı şekilde dolaşımına olanak sağlayacaklardır.

Yukarıdaki bilgilerden hareketle sorunlara yönelik olarak aşağıdaki değerlendirme verilebilir (Tanyaş, 2010):

- a) Gümrük mevzuatına uygun olarak lojistik maliyetleri azaltıcı yöntemler, prosedürler devamlı olarak geliştirilmeli,
- b) Gümrük süreçleri basitleştirilmeli, gümrük, otomasyon, lojistik ve taşımacılık gibi şirketlerle entegrasyon sağlanmalı,
- c) Güvence, önce ve sonradan kontrolün yapıldığı sistemler geliştirilmeli,
- d) Sınır kapılarında modernizasyon sağlanmalı,
- e) Demiryolu, karayolu, deniz ve havayolu taşımacılıkta entegre oluşturulmalı,
- f) Bütün taşımacılık sistemlerinin alt yapısında bulunan kalite ve kapasite yetersizlikleri giderilmeli,
- g) Bütün taşımacılık araçlarının modernizasyonu sağlanmalı,
- h) Karma taşımacılığa dayanan uluslararası ve ulusal ulaştırma alt yapıları kurulmalı,
- i) Dağıtım ve depo merkezleriyle ilgili standardizasyon oluşturulmalı,

- j) Uygun olan yerlerde sanayi bölgeleri, liman ve işletmelerin uluslararası alanda demiryolu ulaşım ağıyla bağlanmalı,
- k) Çağdaş lojistik köyler oluşturulmalı,
- l) Türkiye’de yapımı planlanan lojistik köylerden inşaat halinde olanların ivedilikle tamamlanması ve faaliyetlerine başlaması gerekmektedir.
- m) Lojistik köyler arası entegrasyon için ortak yazılım üretilmeli.

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi metodolojisi uygulanmıştır. Hızla gelişen ve teknolojik gerekliliklerden doğan yeni tedarik zincirleri oluşturulması ve bu tedarik zincirlerinin ana yapısı mahiyetinde lojistik ve lojistik köylerin üzerinde oluşan olumlu ve olumsuz etkileri incelenerek, lojistik köylerin güncel sorunlarına çözüm bulmak amacıyla değerlendirilen bu tezin özgün bölümünün araştırılmasında, kütle grubunu Türkiye’deki ve Avrupa’daki lojistik köyler oluşturmaktadır. Çalışmanın odak noktasını ise Türkiye’deki lojistik köyler oluşturmaktadır. Teknik yöntemde, makale incelemeleri, çeşitli web siteslerin analizleri, Dış Ticaret Müsteşarlığı verileri ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı verileri analiz edilerek değerlendirme ortaya çıkarılmıştır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Acar, Durmuş. (2005). *Küresel Rekabette Maliyet Yönetimi Ve Yaklaşımları*, Tekstil Sektörü İle İlgili Bir Araştırma, Ankara: Asil Yayın Dağıtım.
- Bentzen, Hoffmann, Bentzen, (2003). *Best Practice Handbook for Logistics Centers in the Baltic Sea Region*, NeLoC, Lithuania,
- Canitez, Murat ve Güçlü Tümer (2005). *İthalat ve İhracatta Lojistik*, Uygulamalı İthalat İhracat ve Dokümantasyon, Ankara: Gazi Kitabevi.
- Coyle John, Edward Bardi, and John Langley. (2003). *The Management of Business Logistics*, Sixth Edition, Minneapolis: West Publishing Company.
- Çancı, Metin ve Erdal, Murat (2003). *Lojistik Yönetimi*, İstanbul: UTİKAD Yayınları.
- Çancı, Metin ve Erdal, Murat (2009). *Lojistik Yönetimi(3)*. İstanbul: Mataş Matbacılık Tic. Ve San. A.Ş.
- Erdal, Murat (2005). *Küresel Lojistik*, İzmir: Mataş Matbaacılık.
- Gilberto, Galloni (2006), *Freight village – Directions for use, Europlatforms: The European Association of Freight Villages*, Kiev.
- Gürdal, Sahavet (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- İslamoğlu, Ahmet Hamdi (2000). *Pazarlama yönetimi: stratejik ve global yaklaşım*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Koban, Emine ve Keser, Hilal Yıldırım Y. (2007). *Dış Ticarete Lojistik*, İstanbul: Ekin Yayınevi.
- Kobu, Bülent (2003). *Üretim Yönetimi*, İstanbul: Avcıol Basım Yayın.
- Kotler, Philip, Armstrong, Gary ve Brown, Lew (2002). *Marketing, International Edition*, Prentice Hall.
- Lambert, Douglas M., Stock, James R. and Ellram Lisa M., (2006). *Fundamentals of Logistics Management*, Boston: McGraw Hill Irwin.

- Murphy, Paul R. Ve Wood, Donald F., (2004). *Contemporary Logistics*, Pearson Prentice Hall, New Jersey.
- OECD, (2003). *Kentsel Lojistik Çalışma Grubu, Delivering The Goods*, OECD, Paris.
- Tanyaş Mehmet (2009). *Kentsel Lojistik ve Kent Liman Bütünleşmesi*”, Demiryolu Taşımacılığı ve Lojistik Kongresi, İstanbul: Beta Basın Yayın Dağıtım.
- Tanyaş, Mehmet ve Baskak, Murat (2006). *Üretim Planlama ve Kontrol*, İstanbul: İrfan Yayıncılık.
- Tanyaş, Mehmet (2005). *Tedarik Zinciri Yönetimi ve Kalder Grup Kıyaslama Projesi*, İstanbul.
- Tanyaş, Mehmet, (2010) *Kentsel Lojistik*, Bölüm 4, Lojistik Köyler.
- Tek, Ömer B. ve Özgül E. (2008). *Modern Pazarlama İlkeleri Uygulamalı Yönetimsel Yaklaşım*, İzmir: Birleşik Matbaacılık.
- Tenekecioğlu, Biral ve Ersoy, Nezihe Figen (2002). *Ekonomik Kalkınmada Makro Pazarlama*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Timur, Necdet (1998). *Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Toomey, John W., (1996). *MRP II: Planning for Manufacturing Excellence*, New York: Chapman&Hall.
- Tunçbilek , Tekin (2002): *Lojistik Hayati Bir Konu*, 3D Lojistik Dergisi, Ekim / Kasım
- UNCTAD, World Investment Report, 1998, *Trends and Determinants*, United Nations Conference on Trade and Development, New York.
- Waters, Donald (2001). *Strategic Logistics*, New York: Eastern Logistics Forum.
- Weisbrod, Roberta (2009). *Global Freight Villages: A Solution to the Urban Freight Dilemma*”, TRB Annual Meeting.
- Yürüyen, Umut M. (2003). *Deniz Ticaretinde Ekonomik Satış Yönetimi*, izmir: Dokuz Eylül Yayınları.
- Zerenler, Muammer (2010). *Dijital İş Yaşamı*, Tüm Boyutlarıyla Elektronik Ticaret, Ankara: Gazi Kitabevi.

- Bowersox Donald, J., Closs David, J. Cooper, Bixby M., (2002). *Supply Chain Logistics Management*, McGraw Hill/Irwin, 0-07-235-100-4
- Elgün, Mahmut N. (2011). Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi, *Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi*, C.XIII, S II, 2011. s.207.
- Erdal, Murat (2004). Küresel Lojistigin Üç Boyutu. *Maritime Forwarding Logistics Dergisi*, Yıl.1, Sayı.5, 44.
- Gourdin, Kent. N. (2002), Global Logistics Management, *Blackwell Publishing, Oxford*, 1-ss. 886-883-2.
- Karadeniz, Vedat ve Akpınar, Erdal (2011). Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları Ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi, *Marmara Coğrafya Dergisi* Sayı: 23, Ocak, ss. 49-71
- Karagülle, Özgür (2004). Effects of Globalization on Logistics, *Internal Logistics Congress*, Volume II.
- Konings, Junior W. (1994). Integrated Centres for the Transshipment, Storage, Collection, Distribution of Goods, *Transport Policy*, 3 (1/2), 1994, ss. 3–11.
- Sezen, Bülent, Yılmaz, Cengiz, Gezgin, Güzide, (2002). Lojistik İşlevini Pazarlama ve Üretim Birimleri Arasındaki Bağlayıcı Rolü ve İşletme Performansı Üzerindeki Etkileri, *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Sayı 2.
- Taniguchi Eiichi, Noritake Michihiko, Yamada Tadashi and Izumitani Toru (1999). Optimal size and location planning of public logistics terminals, *Transportation Research*, Part E vol. 35, ss.207- 222
- Tutar, Erdinç, Tutar, Filiz ve Yetişen, Handan, (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile Karşılaştırmalı Bir Analizi, *KMU İİBF Dergisi*, Yıl:11, Sayı:17.
- Akandere, Gökhan (2013). Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Yönelik Bir Model Önerisi, *Yüksek Lisans Tezi*, Selçuk Üniversitesi SBE.
- Arıkan, Fatih (2012). Lojistik Köyler Ve Bir Uygulama, *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi FBE.

Aydın, Gülşen T., Öğüt, Kemal S. (2008). Lojistik Köy Nedir?, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu *Fuarı Bildiriler Kitabı*, 15-17 Ekim ss.1-11, İstanbul.

BEBKA (2011). Bursa-Eskişehir-Bilecik *Bölge Planı* 2010-2013, Bursa.

Can, A. Merve, (2012). Çok Kriterli Karar Verme Teknikleri İle Samsun Lojistik Köyü Yerinin Belirlenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Erciyes Üniversitesi FBE.

Cenker, Gülben (2006). Türkiye Ekonomisinin Gelişmesinde Lojistiğin Rolü, *Yüksek Lisans Tezi*, Uludağ Üniversitesi SBE.

Demiroğlu, Şerife (2013). Küresel Lojistik Köyleri Ve Bu Kapsamda Türkiye’de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme, *Doktora Tezi*, Dumlupınar Üniversitesi SBE.

Erdil, Mehmet (2010). Ekonomik Kalkınma Stratejisi Olarak Lojistik Köyler, *Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi SBE.

Galloni Gilberto (1999) Conclusions and Recommendations”, FV-2000 International Conference, Barcelona, 17 June 1999.

Görgülü, Hayri (2012). Lojistik Köyler Ve Konya Uygulaması, *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi FBE.

Gün, Devrim (2012). Küresel düzeyde Sürdürülebilir Lojistik Yönetimi İçin Lojistik Köylere Paradigmatik Bir Yaklaşım ve İskenderun Lojistik Köy Projesi, *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*, Aybil Yayınları, Konya, ss. 384-393.

Ticaretin Vazgeçilmezi Lojistik Sektöründe Son Gelişmeler, Pusula, 2004/11, 38,39,40, *İzmir Ticaret Odası*, İzmir.

Kılıç, Yavuz , Karaatlı, Meltem A., Demiral, M. Fatih, Pala, Yusuf, (2011). Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği.

Oda, Salih (2008). Türkiye’de Lojistik Sektörü Ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, Trakya Üniversitesi SBE.

Özdemir, Fevzi S. (2007). Lojistik Maliyet Yönetiminde Optimizasyonla Sağlanan Etkinlik Artışının İşletmelerin Finansal Yapısı Üzerindeki Etkisinin Taşıma Maliyetleri Yönünden İncelenmesi, İstanbul: İktisadi Araştırmalar Vakfı.

Sarıkaya, Cem, (2007). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Oluşmasında ve Gelişmesindeki Etkenler Nelerdir? konulu görüşme, İstanbul: 14 Mayıs 2007.

UNESCAP, 2002. Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York.

Yardımcıoğlu, Mahmut, Kocamaz, Hilal ve Özer, Özlem (2012). Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri, *II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu*, 1-2 Ekim, ss. 245-259.

Yıldırım, Onat (2010). Türkiye – Irak Hakkında Sektörel Röportajlar. Uluslararası Nakliyeciler Derneği Ortadoğu Bülteni. Mayıs 2010, Sayı:2, s. 20.

Web Siteleri

CSCMP, (2012), Supply Chain Management Definitions”, <http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp> (Erişim tarihi: 24.11.2012).

Çelik, İbrahim, (2012), Taşımacılığa Yeni Soluk Getirecek Dev Proje Lojistik Köyler, Kamyonum, <http://www.kamyonum.com.tr/yhaber.asp?haberid=13357> (Erişim Tarihi: 07.11.2013).

Duisport, 2015, <http://www.duisport.de/en/company/logport.html>, (Erişim Tarihi: 15.10.2015).

Ekinci, İbrahim (2013). 17 Lojistik Köyün 7’sinde İlk Etap İnşaatlar Bitti. Dünya Gazetesi, <http://www.dunya.com/17-lojistik-koyun-7sinde-ilk-etap-insaatlar-bitti187754h.htm>. (Erişim Tarihi: 11.05.2013).

E-Lojistik, 2008, (Erişim) <http://www.haberler.com/manisa-manisa-osb-ye-lojistik-merkez-haberi/> (Erişim Tarihi: 12.07.2015).

Erdal Murat (2009). Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi”, <http://www.muraterdal.com>. (Erişim Tarihi: 12.09.2010).

Erdal, Murat Türkiye Lojistik Üs Vizyonu ve Ulaştırma Politikaları, <http://www.meslekiyeterlilik.com/lojistik/14.Turkiye%20Lojistik%20us%20Vizyonu.pdf> (Erişim tarihi: 19.19.2011).

E-Dönüşüm ve E-Lojistik”,<http://www.msnbc-ntv.com.tr/news/221435.asp>. (Erişim Tarihi: 12.10.2008).

Freight Village, 2011, Freight Logistics and Transport Systems in Europe, European Council of Applied Sciences and Engineering 2011, www.euro-case.org/Activities/Freight_FinalRaport.pdf , (Erişim tarihi: 08.02.2011).

<http://www.ecspp.org/memberprofile.asp?id=114§ion=map>, (Erişim Tarihi, 10.12.2011)

<http://www.lojistik.org>, (Erişim Tarihi, 10.09.2015)

<http://www.musiad.org.tr> (Erişim Tarihi, 10.10.2016)

<http://www.orlyparis.com>, (Erişim tarihi: 12.12.2015).

İzmir Ticaret Odası Resmi Web Sayfası, http://www.izto.org.tr/IZTO/TC/Duyuru-Etkinlik/Kentsel+%C3%87al%C4%B1%C5%9Fma+ve+Projelerimiz/_lojistikmerkez.htm (Erişim tarihi: 06.06.2008).

Karadoğan, D. (2011). Tersine Lojistik ve Tedarik Zinciri. Lojistikçi.com: www.lojistikci.com (Erişim tarihi 15.11.2012).

Koldemir, Birsen, Çancı, Metin ve Gönüler, Emine Büyük Ölçekli Kent Planlamasında Lojistik Köyler,” ius.imoizmir.org.tr/ius.../45_k43_ius_koldemir_canci_gonuller.pdf, s.2. (Erişim Tarihi: 05.01.2010).

MUSİAD, 2013, http://www.musiad.org.tr/img/arastirmalaryayin/pdf/arastirma_raporlari_70.pdf (Erişim Tarihi: 22.01.2013).

Özgen, Hasan (2011). Samsun Modern Lojistik Köyünün 21.yy Ekonomisine Entegrasyonu: Gelişen ve Değişen Şartlara Uyumu Stratejik Yaklaşımlar. http://www.samsunsempozyumu.org/Makaleler/422319229_05_Hasan%20%C3%96zgen.pdf. (Erişim Tarihi: 10.02.2013).

Port of Rotterdam, <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/port-facts-and-figures/throughput> (Erişim tarihi: 10.02.2015).

Raçlı, Salih, (2010). Lojistik Köyler ve Dünyadaki Durumu, www.hilalyildirirkeser.com/hilal/selin1.pdf, (Erişim Tarihi:20.10.2012).

Sogaris, 2015, www.sogaris.fr, (Erişim tarihi: 10.01.2015).

TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi, 2007. 2. Demiryolu Sempozyumu TCDD Hareket Dairesi, s.3, www.ambar.com.tr/files.php?force&file=Lojistik_Koyler...pdf, (Erişim tarihi: 24.02.2010).

TCDD, 2. Demiryolu Sempozyumu Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi”, <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukindex.htm> Erişim Tarihi: 25.12.2009.

Turkish Time, Lojistik-3, <http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf>, (Erişim tarihi: 10.05.2013).

UTİKAD, Türkiye’de Lojistik Köyler ve Önemi, (Erişim) <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10633>. (Erişim tarihi: 07.11.2015).

www.dunya.com, (Erişim tarihi: 09.10.2015).

www.googlemaps.com, (Erişim tarihi: 08.12.2015).

www.googlemaps.com, (Erişim tarihi: 24.12.2015).

www.rayhaber.com, (Erişim tarihi: 02.12.2015).

www.rayhaber.com, (Erişim tarihi: 07.03.2015).

www.yatirimlar.com, (Erişim tarihi: 08.12.2015).

Yıldıztekin, Atilla (2010). Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi, Lojistik Köyler, Gaziantep, 4 Mart 2010, nacitopcuoglumyo.gantep.edu.tr/download_dosyalari/lojistik_koyleri.ppt, (15 Nisan 2010), slayt no:2.

Yıldıztekin, Atilla (2012). Capital 500 Lojistik Firmaları. <http://www.persemerotasi.com/2010/09/capital-500-lojistik-firmalari/> (Erişim tarihi: 13.12.2010).

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Mehmet Sami AFACAN

Doğum Yeri ve tarihi : Konya 1982

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi :Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi/İşletme

Yüksek Lisans Öğrenimi : KTO Karatay Üniversitesi

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

İş Deneyimi

Stajlar : Magıc Life Sarıgerme, Cornelia Group

Çalıştığı Kurumlar : Magıc Life Sarıgerme- 2002, Diler Holding 2003 - 2010,

KTO Karatay Üniversitesi

İletişim

E-Posta Adresi : msamiafacan@gmail.com

Tarih

18/06/2017

