



T.C.

TOROS ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANA BİLİM DALI

İŞLETME YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGE KALKINMASIDAKİ EKONOMİK
VE SOSYAL ETKİLERİ: ÇUKUROVA ÖRNEĞİ**

Merve Kübra BURAKGAZİ

DANIŞMAN

Prof. Dr. Süleyman TÜRKEL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEMMUZ-2018

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

Merve Kübra BURAKGAZİ tarafından hazırlanan "Lojistik Köylerin Bölge Kalkınmasındaki Ekonomik ve Sosyal Etkileri; Çukurova Örneği" başlıklı bu çalışma 06/07/2018 tarihinde yapılan savunma sınavı sonunda oyçokluğu ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından İşletme Ana Bilim Dalı'nda yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı

(Danışman)

Prof. Dr. Süleyman TÜRKEL

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Caner ATIŞ

(Mersin Üniversitesi)

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Ayhan DEMİRCİ

Savunma Sınav Jürisi Tarafından Tezin İmzalı Nüshasının Teslim Tarihi :/...../20...

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

Prof. Dr. Haluk KORKMAZYÜREK

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Toros Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmada;

- 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,
- Yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Sunduğum çalışmanın özgün olduğunu;

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarımı kabullendiğimi beyan ederim.

.....09...../.....07...../2018

Adı Soyadı

İmza

Merve Kübra BURAKGAZİ
M. Burakgazi

LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGE KALKINMASIDAKİ EKONOMİK VE SOSYAL ETKİLERİ: ÇUKUROVA ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Merve Kübra BURAKGAZİ

TOROS ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

2018

ÖZET

Lojistik köyler; ulusal ve uluslararası lojistik faaliyetlerini gerçekleştiren işletmelerin iyi planlanıp, yönetilen stratejilerle, yük taşımacılığında uygulanan yöntemleri ile birlikte bir bütün olarak işlenen ortak alanlardır.

Çukurova bölgesinde lojistik köy/ üs / merkez ile tanımlanan faaliyetler bölgeye sosyal ve ekonomik katkılar sağlarken, küreselleşmenin etkileri işletmeleri sürekli yeniliklere ve teknolojik gelişimlere açık olmaya yönlendirmektedir. Lojistik köylerin kurulmasında dikkat edilmesi gereken önemli bir unsur da, ticari faaliyetlerin yoğun olduğu bölgelerde inşa edilmesidir.

Coğrafi konumu ve verimli topraklara sahip olan Çukurova bölgesi; Doğu Akdeniz'e açılan kapısı, liman kenti, kara, hava ve demiryolu ile kolayca ulaşım imkânı sağlamaktadır.

Bu çalışmada, lojistik sektör ve sektördeki paydaşların ihtiyaç duyduğu konular SWOT analizi ile irdelenmeye çalışılmıştır. Tez çalışmasının, birinci bölümünde, lojistik kavramı, gelişimi, taşımacılık modları, uluslararası ticaret ve lojistikte yeni uygulamalar hakkında genel bilgi verilmiştir. İkinci bölümde lojistik merkez ve köy kavramları ele alınmış, Dünyadan ve Türkiye'den örnekler verilmiştir. Lojistik hacmi, sektördeki geçmişi, bugün ve gelecek mercek altına alınmıştır. Son bölümde ise lojistik köy/üs/merkez kurulması açısından Çukurova potansiyeline yönelik bir SWOT analizi yapılmıştır.

Lojistik sektörün kara ve demiryolu taşımacılığını daha ağırlıklı kullandığı görülmekte, bu noktada intermodal taşımacılık ve tam işlevli lojistik faaliyetler gerektiren lojistik köy/üs/merkez yapılanmaları için öncelikle taşıma altyapısının onarılıp geliştirilmesi, trafik akışından uzak yerlerde kurulması gerçeği ortaya çıkmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Merkez, Lojistik Köy, Taşımacılık, Dış Ticaret, Lojistik Altyapı,

**ECONOMIC AND SOCIAL EFFECTS OF REGIONAL
DEVELOPMENT IN LOGISTICS VILLAGES: ÇUKUROVA SAMPLE
(M. Sc. Thesis)**

Merve Kübra BURAKGAZI

**TOROS UNIVERSITY
SOCIAL SCIENCE INSTITUTE**

2018

ABSTRACT

Logistic villages; national and international logistics activities being well-planned and managed, are common areas that are implemented as a whole together with the methods to be applied in freight transport

The activities defined by the logistic village, logistics base center in the Çukurova region provide social and economic contributions to the region, while the effects of globalization drive businesses to be open to continuous innovations and technological developments. An important element to be aware of in the establishment of logistics villages is the construction of commercial activities in the regions where they are concentrated.

Çukurova's geographical location and fertile lands have the eastern Mediterranean gateway, port city, land - air and railway provides easy access.

In this study, the subjects of the logistics sector and the stakeholders in the sector were tried to be analyzed by SWOT analysis. In the first part of the thesis study, general information about logistics concept, development, modes of transport, new applications in international trade and logistics are given. logistics centers and villages concepts discussed in the second section, examples are given from the world and in Turkey. The logistics volume, the past in the sector, today and the future have been under consideration. In the last part, a SWOT analysis for Çukurova potential was made in terms of establishing a logistic village / base / center.

It is seen that the logistics sector uses land and rail transport more heavily and at this point, the fact that the transportation infrastructure is restored and developed primarily for the logistic village / base / center structures requiring intermodal transportation and full-function logistics activities has been established

Key Words: Logistics Center, Logistics Village, Transportation, Foreign Trade, Logistics Infrastructure.

TEŞEKKÜR

Tez sürecinin hazırlanmasında ve yürütülmesinde bana her daim yardımlarını sunan, zaman ayıran, değerli bilgilerini benimle paylaşan, ilgi ve desteğini esirgemeyen, yönlendirme ve yaklaşımıyla hayatıma büyük önem katan saygıdeğer danışman hocam; Prof. Dr. Süleyman TÜRKEL'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tez sürecinin yine yürütülmesinde, elinden gelen desteği vererek zamanını esirgemedi den harcayan ve bu süreçlerin tamamlanmasında çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren hocam; Dr.Öğr. Üyesi Ayhan DEMİRCİ'ye sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Eğitimimi tamamlamada bir an olsun beni yalnız bırakmayan Sevgili Aileme, tezimde katkıları olan babam Zeki Burakgazi ve annem Zahide Burakgazi'ye bu süreçte manevi desteğini esirgemeyen eşim Yusuf BAYANTEMUR'a teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	x
SİMGELER ve KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM KAVRAM OLARAK LOJİSTİK VE ULUSLARARASI LOJİSTİK

1. KAVRAM OLARAK LOJİSTİK VE ULUSLARARASI LOJİSTİK	3
1.1. Lojistik.....	3
1.1.1. Lojistik nedir?	4
1.1.2. Lojistiğin amacı.....	5
1.1.3. Lojistiğin tarihsel gelişimi.....	6
1.1.4. Lojistiğin gelişimi ve hızlandıran faktörler.....	8
1.2. Uluslararası Lojistik	11
1.2.1. Uluslararası taşımacılık modları.....	12
1.2.1.2. Karayolu taşımacılığı.....	13
1.2.1.3. Demiryolu taşımacılığı	13
1.2.1.4. Havayolu taşımacılığı.....	13
1.2.1.5. Denizyolu taşımacılığı	14
1.2.1.5. Boru hattı taşımacılığı	14
1.2.2. Uluslararası lojistikte teslim şekilleri.....	15
1.2.3. Uluslararası lojistikte ödeme şekilleri.....	18
1.3. Uluslararası Ticaret ve Lojistik	19

1.3.1. Uluslararası ticaretin ülkelere göre durumu.....	20
1.3.2. Uluslararası ticarete tedarik zincirinin önemi.....	22
1.3.3. Lojistik açıdan uluslararası ticaret	24
1.3.4. Türkiye'nin ticaret hacmi ve lojistik sektöründeki payı.....	25
1.3.4.1 Mersin lojistik sektörü	26
1.3.4.2. Mersin lojistik sektöründe yenilikçi projeler	28
1.3.4.3. Lojistik köylerin ekonomik kalkınmaya etkisi.....	30

İKİNCİ BÖLÜM

ÖRNEKLER İLE LOJİSTİK KÖY KAVRAMI VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2. ÖRNEKLER İLE KÖY KAVRAMI VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ	33
2.1. Lojistik Merkez ve Köy Kavramları Arasında Temel.....	33
2.1.1. Lojistik merkezlerin konumları	34
2.1.2. Lojistik köylerin ortak özellikleri.....	34
2.1.3. Lojistik köylerin fiziksel ve teknik özellikleri	35
2.1.4. Lojistik köy işletmeciliği.....	35
2.1.5. Lojistik köylerin faydaları	36
2.2. Lojistik Köylerin Kuruluşu	37
2.2.1. Lojistik köy ihtiyacını belirleyen faktörler.....	37
2.2.2. Lojistik köy kuruluş yeri seçiminde etkili faktörler	37
2.2.3. Lojistik köy kuruluş yeri seçiminde arazi faktörü	38
2.3. Dünya'da Lojistik Köyler	39
2.3.1. Avrupa'da lojistik köyler	45
2.3.2. Amerika'da lojistik köyler	51
2.3.3. Türkiye'de lojistik köyler	53

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÇUKUROVA'DA LOJİSTİK KÖY/MERKEZ/ÜS GEREKSİNİMİ GÖRÜŞÜNE YÖNELİK LOJİSTİK POTANSİYELİ SWOT ANALİZİ

3. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ARAŞTIRMA YÖNTEMİ	63
3.1. Araştırmanın Amacı	63
3.2. Araştırmanın Veri Toplama ve Analiz Yöntemi	63
3.2.1. SWOT analizi	63
3.2.2. SWOT analizinde olası kombinasyonlar	65
3.3. Araştırmanın Bulguları ve Değerlendirme	66
3.3.1. Güçlü yanlar	69
3.3.2. Zayıf yanlar	71
3.3.3. Fırsatlar	72
3.3.4. Tehditler	73

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	76
KAYNAKÇA	83
ÖZGEÇMİŞ	88

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 1.1. Lojistiğin tarihsel gelişimi	6
Şekil 1.2. Aylık ihracat rakamlarındaki değişim	18
Şekil 1.3. Yıllar itibariyle Türkiye ihracatı	19
Şekil 1.4. Mersin lojistik sektöründeki ihracat dağılımı	23
Şekil 1.5. Lojistik firmaları tarafından gerçekleştirilen ihracat ve ithalat dağılımı	24

RESİMLER LİSTESİ

Resim	Sayfa
Resim 2.1. Yapılması planlanan lojistik köy.....	35
Resim 2.2. Osaka Kansai (Japonya) Havaalanı.....	36
Resim 2.3. Singapur Limanı ve Distriparklar	38
Resim 2.4. Hong Kong Limanı	39
Resim 2.5. Dubai, Abu Dabi ve Bahreyn'deki lojistik üsler	40
Resim 2.6. Sogaris lojistik platformu	42
Resim 2.7. Hamburg lojistik köyü (GVZHamburg)	43
Resim 2.8. Verona Lojistik Merkezi ve Bologna Lojistik Köyü.....	43
Resim 2.9. Zal Cilsa Lojistik Köyü ve Zaragoza Lojistik Platformu.....	44
Resim 2.10. Rotterdam Limanı	45
Resim 2.11. Rickenbacker Küresel Lojistik Parkı ve Huntsville Limanı	46
Resim 2.12. Halifax Lojistik Parkı.....	47

Haritalar Listesi

Harita

Sayfa

Harita 2.1. Türkiye'deki lojistik merkezler haritası.....48

SİMGELELER ve KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklama
AB	Avrupa Birliği
AYGM	Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
BAE	Birleşik Arap Emirlikleri
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
CFR	Cost and Freight - Mal Bedeli ve Taşıma
CIF	Cost, Insurance and Freight - Mal Bedeli, Sigorta ve Taşıma
CIP	Carriage and Insurance Paid To.. - Sigorta dahil taşıma
CPT	Carriage Paid To - Taşıma,..'e Kadar ödenmemiş
CSCMP	Council of Supply Chain Management Professional Profesyonel Tedarik Zinciri Yönetimi Konseyi
DAF	Delivered At Frontier - Sınırdaki Belirtilen Yerde Teslim
DAP	Delivery At Place - Yerinde teslim
DAT	Delivered At Terminal - Terminalde teslim
DDP	Delivered Duty Paid - Vergileri Ödenmiş Teslim
DDU	Delivered Duty Unpaid - Vergileri Ödenmemiş Teslim
DEQ	Delivered Ex Quay Belirtilen Varış Limanında Rihtimde Teslim
DES	Delivered Ex Ship Belirtilen Varış Limanında Gemide Teslim
DKK	Dış Kaynak Kullanımı

DTD	Demiryolu Taşımacılığı Derneği
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
EPMM	Encyclopedia of Production and Manufacturing Management - İmalat ve Üretim Yönetimi Ansiklopedisi
EXW	Ex Work - Ticarî İşletmede Teslim
EVD	Elektronik Veri Değişimi
EVRAZES	Evraziyskoe Ekonomicheskoe Soobshchestva - Avrasya Ekonomik Birliği
FAS	Free Alongside Ship - Gemi Doğrultusunda Teslim
FCA	Free Carrier - Belirlenen Yerde Taşımacıya Teslim
FOB	Free On Board - Gemi Bordasında Teslim
GCEL	The Global Coalition for Efficient Logistics – Küresel Verimli Lojistik Koalisyonu
GEGA	Global Ekolojik Group Almaty
GPRS	General Packet Radio Service - Paket Kuralına Dayalı Radyo Hizmeti
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla
GTB	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
GTİ	Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
ICC	International Chamber of Commerce - Uluslararası Ticaret Odası
ICAO	International Civil Aviation Organization - Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IMF	The International Monetary Fund - Uluslararası Para Fonu
INCOTERMS	International Commercial Terms - Uluslararası Ticari Terimler

JIT	Just in Time - Tam Zamanında Üretim
LPI	Lojistik Performans İndeksi
MIT	Massachusetts Institute of Technology - Massachusetts Teknoloji Enstitüsü
NATO	North Atlantic Treaty Organization - Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
RO-RO	Roll On Roll Off - Tekerlekli Araç Taşıyan Gemi
SOLE	(The International Society of Logistics -)Uluslararası Lojistik Birliği
SWOT	Strength-Weaknesses-Opportunities-Threats - Güçlü-Zayıf- Fırsat-Tehdit
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEPAV	Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TZ	Tedarik Zinciri
TZY	Tedarik Zinciri Yönetimi
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü

GİRİŞ

Doğu Akdeniz hilalinde sıralanan Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Suriye, Türkiye ve Yunanistan ile devam eden ülkeler tarihin her döneminde ekonomik, politik ve askeri alanlarda birbirine üstünlük sağlama yarışında olmuşlardır. Türkiye'nin jeopolitik konumu Türkiye'ye ekonomik açıdan önemli avantajlar sunmaktadır. Bu avantajları daha da güçlendiren unsurlar; Çukurova'nın verimli toprakları, kara - hava ve demiryolu ile Doğu Akdeniz'deki limanlara kolayca ulaşım imkânı sağlamasıdır (Coşkun vd. 2014).

Uzun dönemdir yaşadığı ekonomik ve siyasi istikrarsızlıkların da etkisiyle, Türkiye'nin kısa vadede Akdeniz Havzası'nın tümünü kapsayacak etkili bir politika geliştirebilmesi güç görünmektedir. Akdeniz Havzası, Batı ve Doğu Akdeniz olarak ele alındığında, Batı Akdeniz'in bugüne kadar kurulan ilişkiler ve coğrafi yakınlık avantajları ile gelecekte, AB'nin etki alanında kalacağı görülmektedir. Bunun yanı sıra, benzer ihracat ürünleri ile aynı pazara yönelmiş ülkeler arasında ekonomik işbirliği kurulması güç olduğundan, Türkiye'nin ilişkilerini Doğu Akdeniz'e yönelik olarak geliştirmesi daha reel bir dış politika stratejisi olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye bu strateji gereği Doğu Akdeniz'den Dünyaya iki kapıdan açılmaktadır. Bunlardan biri Mersin Limanı diğeri ise İskenderun limanıdır (Koçak ve Kişi, 2015).

Diğer taraftan GAP'ın devreye girmesi ile 2023 yılına kadar 500 milyar dolar ihracat gerçekleştirme hedefi firmalarımızın üretim teknolojilerini yenilemeleriyle birlikte Türkiye'yi öne çıkaran unsurlardan sayılabilir. Bütün bu avantajların sağlanmasıyla lojistik köylerin Türkiye ekonomisine ve Çukurova bölgesine katkılarından bahsedilecektir.

Küresel ortam, şirketlerin teknolojik gelişmelere ve rekabet ortamında varlıklarını devam ettirebilmeleri için ekonomide yenilikçi özellikleri taşıma şartına zorunlu kılmıştır. İşletmeler bu rekabet ortamında tüketici taleplerini karşılarken hızı esnekliği ve maliyet unsurlarını göz önünde bulundurmalıdır. Bu sebeple, üretilen ürünler ve sunulan hizmetler en uygun şartlarda hedef pazara ulaştırılmalıdır.

Şirketler ve firmalar rekabet ortamında lojistik faaliyetlerini etkin bir şekilde yürütmelidir. İyi bir işletme olabilmenin yolu ekonomik ve teknolojik alt yapıya sahip olmaktan geçer. Hızla büyüyen bu ekonomide ulusal ve uluslararası rekabet edebilme avantajı, firmaları hedeflerine yönlendirecektir.

Lojistik kavramı ve terimleri sadece taşıma ve depolama faaliyetlerini değil, müşteri hizmeti, bilgi sistemi, sipariş yönetimi, malzeme ve envanter yönetimi, malzeme aktarımı, trafik yönetimi, ambalajlama/paketleme, taşıma ve dağıtım faaliyeti depolama, satın alma, tedarik ve satış sonrası güvenceyi de kapsayarak bütün hizmetleri de içermektedir.

Artan ihtiyaçlar ve hızla gelişen ekonomi, lojistik sektörünü bu döngüye yetiştirirken lojistik köylere olan ihtiyacı da öne çıkarmıştır. Dünya’da ve Türkiye’de kurulması planlanan lojistik köylerin kurulacağı bölgeye devlet yatırımları da ciddi oranda artmıştır (Çakırlar, 2009: 18).

Lojistik köylerde lojistik ile ilgili birçok işlem yapılırken kurulması planlanan köylerin ülke ekonomisine katkısı değerlendirilir ve o bölgede kurulacak olan alanlar belirlenir. Bu aşamalardan geçen lojistik köylerde iyi planlanan ve yönetilen bütün lojistik faaliyetler ile ilişkili ortak alanlar koordine edilmiştir (Aydın ve Ögüt, 2008b:2).

Bu tez üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; Lojistik ve Uluslararası Ticaret kavramsal olarak tanımlanarak, Türkiye’nin ticaret hacmi ve sektördeki payına dair bilgiler verilmeye çalışılmıştır. İkinci bölümde; örnekler ile lojistik köy kavramı ile temel faktörleri, işletmesi, faydaları, fiziksel ve teknik özelliklerinden bahsedilmiştir. Son olarak üçüncü bölümde ise, Çukurova’da lojistik köy/merkez/üs gereksinimine yönelik SWOT analizi yapılmış ve değerlendirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAM OLARAK LOJİSTİK VE

ULUSLARARASI LOJİSTİK

1. KAVRAM OLARAK LOJİSTİK VE ULUSLARARASI LOJİSTİK

Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri vardır. Türkiye, jeostratejik açıdan Asya ve Avrupa ile Karadeniz ve Akdeniz arasında köprü konumunda olup üç kıtanın kesişim noktasında konumlanmıştır. Bu açıdan Türkiye; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için bir dağıtım, toplama ve yük aktarma merkezi olabilecek özelliği ile uluslararası lojistik açısından çok uygun bir konumdadır.

1.1. Lojistik

Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkin ve verimli bir şekilde depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir (Zorlu, 2008: 41).

Günümüzde artan ihtiyaçlar ve bu ihtiyaçları karşılama çabası, ekonomiyi küresel güç olma hedefine ve artan rekabet ortamına itmektedir. Küreselleşmenin ekonomik katkısı açısından; işletmeler yeniliklere açık olmalı ve teknolojik gelişmeleri yakından takip etmelidir. Ekonomide lider güç olmak ve dünyayı saran küreselleşme hızına yetişebilmek için bilişim teknolojileri ve uygulanan stratejiler son derece önemlidir. Bu stratejik gelişmeler, işletmeler ve lojistik işletmeleri açısından ulusal ve uluslararası pazarlarda rakiplerin karşısında tercih odağı olacaktır. Uluslararası şirketlerin varlıklarını sürdürebilme mücadelesiyle birlikte rekabet edebilmeleri önemlidir. Piyasalarda rekabet edebilmek için firmaların üretimi etkileyen faktörleri de maliyet esasına dayanmaktadır. İşletmeler, uygun maliyet ve uygun fiyat arayışına girerler. Pazarda bulamadıkları uygun maliyeti,

vergi avantajı, ucuz iş gücü ve ucuz enerjisi olan farklı coğrafyalardaki arayışlara yöneltecektir.

Üretim dışı maliyetlerde işletmelerin öncelikli desteği lojistik hizmetleridir. İşletmelerin dış kaynak kullanımı lojistik hizmet: karın ve pazar payının arttırılabilmesi ve devamlılığın sağlanmasının en önemli faktörüdür.

1.1.1. Lojistik nedir?

Tarihsel olarak bir sıralama yapılacak olursa, 1900'lerin ilk yıllarında ekonomiye giren ve zamanla sürekli gelişim gösteren lojistik; kesinlik kazanmamış bir kavram olarak karşıya çıkmaktadır. Lojistik kavramı ilk olarak Yunancada "logisticos" ardından Latince "losticus" olarak tanımlanarak kullanılmıştır. Her iki dilde de "hesaplama" ya da "matematiksel mantık" anlamına gelmektedir (Demir, 2008: 1).

1970'lerden itibaren hayata geçmemiş olan lojistik faaliyeti silahlı kuvvetlerin ana unsurlarından birini oluşturuyordu. Dünya tarihi ve Osmanlı tarihinde de savaşların kaybedilmesinin en büyük sebebi lojistik destek yetersizliği olarak görülmüştür. O tarihte lojistik kavramı ve uygulaması iş dünyasından uzak iken askeri alanda silahlı kuvvetler kullanımına başlamış ve ana unsurlarından biri haline gelmiştir.

NATO Lojistik El Kitabı'nda lojistik; başta askeri operasyonlar olmak üzere tasarım, satın alma, depolama, hareket, dağıtım, bakım, tahliye ve malzeme ulaşımı, stoklanması, işleme hizmetleri eğitim ve sağlık hizmetlerine kadar bir planlama bilimi olarak bu kavramları bir çatıda toplamaktadır (Logistics Handbook, 2012: 20).

"Güncel Türkçe Sözlükte lojistik; askeri alanda "geri hizmet ve geri hizmetle ilgili" olarak ifade edilirken, felsefe bilimindeki kavramında da "mantık" tan "modern mantık" a geçiyor. Sözlükte bu maddenin konumuz ile ilgili kısmı ise "Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması" şeklinde açıklanıyor" (Kılıç, 2011: 17)

“Bugün dünyanın farklı coğrafyalarında 100’ün üzerinde şubeyle faaliyetlerini sürdüren Uluslararası Lojistik Birliği (The International Society of Logistics – SOLE) lojistik için, “tasarım, tedarik ve kaynakların sürdürülmesine ilişkin ihtiyaç duyulan amaç, plan ve operasyonların desteklenmesi, mühendislik ve teknik faaliyetlerin yönetim bilimi ve sanat tanımını kullanmaktadır” (URL1)

1.1.2. Lojistiğin amacı

Lojistik tedarikçiler, işletmeler ve müşterilerden oluşan sürekliliğe dayanan hizmetlerin bütünüdür. Sadece işletme ve pazar arasında gerçekleşen faaliyetler gözüyle bakılmamalı bir bütün olarak zinciri tamamlayan hepsini bir araya getiren faktörler olarak bakılmalıdır.

Küreselleşmenin hızı dünyada, sektördeki gelişimleri ve teknolojik yenilikleri yakından takip etmeden var olamama kanısını ortaya koymaktadır. Ekonomide en iyi olabilmenin yolu küresel hıza ayak uydurabilmekten geçer. İşletmelerin devamlılıklarını sürdürebilmelerinin esas şartı bu hıza ayak uydurmaları ve taleplere cevap verebilmeleridir.

Lojistiği bir bilim olduğunu kabul eden Donald Bowersox net bir cümle ile açıklayarak “sanayi ortalamasının altında toplam bir maliyet ile üstün hizmet sunmak” olarak tanımlamaktadır (Bowersox ve Closs, 1996: 8).

İşletmeler belirledikleri planları üretim ve pazarlama desteğiyle en düşük maliyette üretilip, istenen hedeflere koordineli bir şekilde çalışarak ulaşabileceklerdir.

Lojistiğin amaçları şu şekilde sıralanabilir; (Uçar, 2007:5-6).

1. Hızlı cevap/teslimat yani nakliye sürelerinin kısalması; nakliye süresinin Doğru Ürün, Doğru Miktar, Doğru Koşul, Doğru Yer, Doğru Zaman, Doğru Maliyet, Doğru Müşteri için uygun ulaşım yolunu seçmek.

2. En az stok; maliyetleri en aza indirebilmek için sıfır stok ile çalışmak bunun için de just-in-time (JIT) gibi faaliyetlerin ihtiyaç duyulduğu ya da talep edildiği anda gerçekleştirilmesi temeline dayanan stok kontrol sistemlerinin belirlenmesi gerekmektedir.

3. En az maliyet; lojistikte temel amaç asgari maliyetle kaliteli hizmet anlayışını sürdürmek olduğu için maliyet kalemlerinin gözden geçirilmesi gerekmektedir.

4. Verimlilik; maliyetleri en aza indirebilmek için maksimum verimliliğin sağlanması.

5. Kalite (hasarsızlık, performans); müşteri memnuniyetinden ödün vermemek ve rekabette ayakta kalabilmek için kaliteli hizmet anlayışı.

6. İzlenebilirlik (yük ve araç takibi); yüklerin ve araçların 7 gün 24 saat hem lojistik firması hem de müşterinin takip edebilmesi için yüksek hızlı paket veri iletişimini sağlayan teknoloji olarak tanımlanan GPRS (General Pocket Radio Service / Paket Kuralına Dayalı Radyo Hizmeti) gibi sistemlerin kullanılması.

7. Sürdürülebilirlik (yedek parça, ambalaj malzemesi ve hurda geri toplama, çevresel duyarlılık...) şeklinde sıralanabilir.

1.1.3. Lojistiğin tarihsel gelişimi

İşletmelerin bulunduğu rekabet ortamında tercih edilebilir özelliğe olabilmek sahip olmak için düşük maliyet ve müşteri memnuniyetini sağlayan unsurlar rekabet ortamını yaratmıştır. Bütün bunlarla beraber lojistik faaliyetlerin dışında kalan alanlarda, üretimi arttıracak ve hızlandıracak olanaklarla beraber iş bölümü yapılmalıdır. Tercihlerin asıl amacı verimli üretim yapabilmek için lojistik hizmet ve yönetiminin de geliştirilmesi şartının sağlanmasıdır.

Lojistiğin yönetiminde yöneticilerin hedefi; işletmelere giren çıkan ya da işletme içerisinde üretimi olabildiğince hızlı ve verimli hale getirilerek çalışılması, tedarik zincirinin akış hızına bağlıdır. Etkin bir tedarik zinciri akış hızına ulaşabilmek için; iş dağılımı ve iş bölümü yapılmalıdır. Her çalışan kendi payına düşen organizasyonu sağlayarak iş bölümü ile hedeflere ulaşmaya çalışmalıdır (Gümüş, 2009: 3).

Sanayi devriminin gerçekleşmesinin ardından küreselleşme gündemi hızla artarak hayatımızın önemli bir dönüm noktası haline gelmiştir (Dostsever, 2007: 17). Uluslararası ticaret ve taşımacılığın eski tarihlere dayandığı ve yoğun bir şekilde uygulandığı görülmektedir. Türkiye, Avrupa'ya İpek yolu ve baharat yolu hattına, Uzakdoğu (Çin) ve Güney Asya'dan (Hindistan) ulaşan güzergâhını, taşıma ve lojistik işlemlerinde avantaj olarak değerlendirilebilir. İpek yolu yalnızca bir taşımacılık hattı değil doğudan batıya, batıdan doğuya uzanan bir bütün olarak kültür, ordu, fikir ve dini alışveriş yolu olmuştur. İpek yolu hattının geçiş

dönemlerden günümüze bu denli önemli oluşu ülkeler arasında kültür alışverişini de sağlamıştır. Bu hattın eksik kaldığı yönleri değerlendirilerek yeniden hayata geçirme projesi ekonomik canlanmaya sebep olacaktır. En önemli yanı ise sosyal ve ekonomik etkilerinden yararlanılacak bölgenin Çukurova bölgesi oluşu, bu bölgede lojistik sektörünü canlandırarak rekabeti arttıracak ve bölgeye şirketlerin yöneleceği hareketli güzergah olmasına neden olacaktır.

LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1. DÖNEM	2. DÖNEM	3. DÖNEM	4. DÖNEM
İLKEL LOJİSTİK	ASKERİ LOJİSTİK	TİCARET LOJİSTİĞİ	MODERN LOJİSTİK
<ul style="list-style-type: none"> • Planlama yok • Üretim ön planda • Depolama, dağıtım gibi operasyonel faaliyetlerde kontrol sağlanmamakta • İlk lojistik faaliyetlerin başladığı dönem. 	<ul style="list-style-type: none"> • Askeri malzemelerin teminini, tedarikini, depolanması, ulaştırılması, dağıtılması, bakımı, tamiri, tahliyesini içeren işlemlerin tümünü kapsamaktadır. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonomik ve teknolojik ihtiyaçların değişmesi sonucu lojistiğe materyal yönetimi ve fiziksel dağıtım bağlantıları da eklenmiştir 	<ul style="list-style-type: none"> Yönetimsel Lojistik • Tedarik Lojistiği • Lojistik yönetimi Operasyonel Lojistik • Materyal Yönetimi • Üretim-Operasyon Yönetimi • Dağıtım Yönetimi

Şekil 1. 1. Lojistiğin tarihsel gelişimi

Kaynak: (URL2)

1. Dönem (ilkel lojistik): Lojistik hareketlerin ve faaliyetlerinin başladığı dönemdir. Planlama ve organizasyonun olmadığı bu dönemde tek öncelik üretimdir. İlkel lojistik dönemi olarak adlandırılan bu dönemde depolama ve dağıtım gibi fonksiyonlarda kontrol edilebilme imkânı yoktur.

2. Dönem (askeri lojistik): Savaşlarda yaşanan kayıpların sebebine bakıldığı zaman askeri literatürde geri hizmet olarak tanımlanan faaliyetlerin yeterli olmaması üzerine lojistik alana yönlendirilmeye başlanmıştır. Askeri malzeme

temini, tedariki, depolanması, ulaştırılması, dağıtılması bakımı, tamiri ve tahliyesi gibi lojistik faaliyetlerin hepsini kapsar.

3. Dönem (ticari lojistik): İnsan ihtiyaçlarının değişmesi ekonomik ve teknolojik gelişimleri beraberinde getirirken lojistik faaliyetlerine malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım ağlarının da eklendiği dönemdir.

4. Dönem (modern lojistik): Lojistik yönetsel ve operasyonel olmakla beraber iki alanda da uzmanlaşarak sektörde devamlılığını sürdürebilme esasına dayanmaktadır. Yönetsel lojistik tedarik zinciri ve yönetimini, operasyonel lojistik de malzeme ve üretim yönetimi ve dağıtımını kapsar.

1.1.4. Lojistiğin gelişimi ve hızlandıran faktörler

Lojistiğin gelişimi konusunda sektörde birçok farklı görüş bulunmaktadır. Bu görüşlerdeki ortak kavram, gelişim sürecinin sanayi devrimine dayandırılmasıdır. Sanayi devrimi sonrası ABD’de kitlesel üretim sonucunda ortaya çıkan yüksek miktarda üretilen malların dağıtımını lojistik faaliyetlere ilişkin ihtiyaçları ortaya çıkarmıştır.

1940’lı yıllarda lojistik, işletmelerde uygulanamasa da yerleşmeye başlamıştır. 1950’li yıllarda herhangi bir gelişim yaşanmasa da pazarlama yaklaşımının ortaya çıkmaya başlamasının ardından, lojistiğin maliyetler üzerindeki olumlu etkilerinin anlaşılması, teknolojik ve ekonomik gelişimlerin katkısı ile hayatımızda 1960’lı yıllarda görülmeye başlanmıştır (Ross, 2000: 78).

1950’li yıllardan günümüze değişen ve sürekli olarak cevap verilmesi gereken ihtiyaçlar 1950-1965 yılları arasında lojistik kavramını netleştirmeye başlamıştır. 1958’deki ihtiyaçlar, ekonomik durgunluğun getirdiği kar paylarındaki düşüş, iş dünyasında maliyet açısından birçok gelişmeyi beraberinde getirmiştir. Çoğu firma lojistik ve fiziksel dağıtım faaliyetlerini hem dikkatli bir çalışma içinde hem de koordinasyon halinde sürdürmeye özen göstermiştir (Dostsever, 2007: 3).

Bowersox yazmış olduğu bildiri ve makalelerde lojistiğin bilim dünyasına girmesine katkı sağlarken lojistik faaliyetlerinin tümünü sektör bazında ele alarak tanımlamıştır. Lojistik faaliyetlerin 1960’lı yıllardan günümüze kadar zihinlerde

algılanan işlemleri; üretim, pazarlama ve satış sonrası işlemleri kapsamında daha az öneme sahip iken, bu tarihten itibaren depolama, taşıma gibi işlemlerin de eklenmesi ile birlikte önemi artmıştır. 1960'lı yıllardan bu güne lojistik gelişimini 3 aşamada toplamak mümkündür (Keser, 2007: 35).

1. Parçalanma Dönemi:

Lojistik faaliyet ve kavramların hayata yerleştiği 1960'lı yıllardan 1980'lere kadar devam eden bu dönem, parçalanma dönemi olarak adlandırılmıştır. (Koban ve Lojistiğin taşıma ve depolama olarak düşünülen döneminde lojistik hizmeti henüz merkezileşmemiş iken lojistiğe olan ilgi fazlasıyla artmıştır.

2. Bütünleşme Dönemi:

Lojistik faaliyet ve işlemlerin bir çatı altında toplandığı bu dönemde malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım kavramları 1980'lerden 2000'lere kadar devam etmiştir. Bütünleşme dönemi ve entegre dönemi olarak adlandırılan bu dönemde lojistik profesyonelleşip ilerlemektedir (Keser, 2007: 36).

3. Toplam Bütünleşme (Entegrasyon) Dönemi:

2000'li yıllarda başlayarak günümüzde de hala devam etmekte olan süreç, "Toplam Bütünleşme (Entegrasyon) Dönemi" olarak adlandırılmaktadır. Günümüzde küreselleşen dünyada lojistik kavramı tedarik zinciri yönetimi kavramları ile birlikte tanımlanmaktadır.

Lojistik faaliyetler, malların, kişilerin ve bilgi donanımının en etkin kullanımı ile dış kaynak, tedarik zinciri, dağıtım planlanması vb kavramların tartışılmasına sebep olmuştur (Koban ve Keser, 36).

İş dünyasında değişen şartlar lojistiğin önemini artırarak bir sektör haline gelmesini sağlamıştır. Küreselleşme ve yeni ekonomi anlayışı değişen piyasa koşulları, teknolojik gelişmeler ve farklılaşan rekabet olgusunu aşağıdaki başlıklar altında sıralayabiliriz (Demir vd. 2013:5).

- Küreselleşme beraberinde, üretim noktaları ile pazarlar arasında depolama ve malzeme ilişkilerinde artış getirdi.

- Üretim ve tedarik etme sürelerinin artması, malzeme ve depolama alanlarına olan ihtiyacı arttırdı.

- Rekabet edebilirlik koşullarının artması, maliyet avantajı sağlamayı zorlaştırarak maliyetlerde avantaj sağlamak için lojistik süreçlerin verimliliğinin artması ihtiyacını doğurdu.

- Dış kaynak kullanımının artması ile bu süre zarfında ihtiyaç duyulan, hizmet, bilgi akışının hızlı ve doğru bir şekilde yapılması ihtiyacını doğurdu.

- Tedarik zinciri bileşenlerinin farklı coğrafi bölgelerde olması nedeniyle artan malzeme, hizmet, bilgi akışı ihtiyaçlarını doğurdu.

- Müşteri memnuniyetini sağlamak ve güvenceye almak için ihtiyaç duyulan (hızlı kargo, sipariş takibi, memnun olunmayan-iade ürünü adresten iade alma gibi) yeni nesil hizmetlere ihtiyaç duyuldu

- Ulaştırma maliyetlerindeki artış lojistik işletmelerinin en önemli maliyet kalemlerinden biri olurken, yöneticiler bu maliyetlerin daha iyi kontrol edilmesinin, sadece şirket için değil müşteri için de önemli bir tasarruf olacağını farkına varmışlardır.

- İşletmeler; üretim yaptıkları süre zarfında paketleme ve geri dönüşüm kanallarını geliştirerek lojistik fonksiyonlarının çoğu kavramı ile karşı karşıya kalmışlardır.

- Uluslararası üretim veya satış yapan firma sayısının artması ve ölçek ekonominin büyümesi lojistik faaliyetlerin yapılmasında etkili bir diğer faktördür.

Avrupa ve Amerika'da ise kriz etkisi sanayileşmiş ülkeler ve diğer ülkeler üzerinde yıkıcı sonuçlara sebep olmuştur.

1929 ekonomik buhranın ardından 1950'li yıllarda yaşanan krizlerde işletmeler ciddi zararlar görmüştür. Bu süreçte, maliyetler denetim altına alınarak krizi azaltıcı yollara başvurulmuştur.

Ardından yaşanan İkinci Dünya savaşında askeri alanda başarının sebebi lojistik faaliyetler olmuştur. Ancak daha sonra bu alandaki başarı sivil hayata geçmiş ve lojistik rekabet avantajını belirleyici bir unsur haline gelmiştir.

19. yüzyılın sonlarına doğru 1960'lı yılların başında lojistik faaliyetler işletmeler için rekabet ortamını yaratacağı düşünülmemiş, lojistik, dağıtım işlevlerinin tümü olmuştur. Lojistik 1970-1980 yılları arasında yaşanan 1973 Arap İsrail savaşlarından ciddi şekilde etkilenmiş. Dünya ekonomisinde bu dönemde petrol fiyatlarında yaşanan artış maliyetlerin yükselmesinin en önemli sebebi olmuştur. 1980-1990 yılları arasında ticaret uluslararası ticarete dönüşmeye başlayarak rekabet ortamına sebep olmuş ve rekabet ortamının aşırı büyümesi, lojistik sektörünü de yakından etkilemiştir. "Bütünleşik Lojistik" kavramı da bu dönemde oluşmaya başlamıştır. 1990'lı yıllardan günümüze gelindiğinde, lojistiğin teknolojik gelişmelerle ilişkili olduğu görülmektedir (Erdumlu, 2006: 20).

1.2. Uluslararası Lojistik

Ekonomik hareketliliğin günümüzde artışı teknolojik gelişimleri de beraberinde getirmiştir. Lojistik hızla artarken ulusallıktan çıkmış uluslararası nitelik kazanmıştır. Maliyetlerin büyük bir kısmı lojistikten kaynaklanırken, işletmeler kendi lojistik faaliyet süreçlerinin kontrolü ve işleyişi için uyguladıkları stratejileri ülke bölge ve küresel ölçü bazında ele alarak avantaj sağlama yoluna gitmektedirler.

Yaşanan küresel krizler günümüzde de lojistik sektörünü etkilerken maliyetleri de arttırarak gerileme dönemine sokmaktadır. Bu krizlere sebep olan faktörler, belirsizliği arttıracağından kontrol edebilirliği de azaltacaktır. Bu belirsizlik uzaklık açısından daha fazla harcanan zaman ve pazarda maliyetin artmasına neden olacaktır. Kontrol edilebilirlik problemleri; yoğun kullanım ve hükümet müdahaleleri, müşterilerin beklentilerine ve ticaret içinde birtakım kısıtlamalara sebep olacaktır (Dostsever, 2007: 30).

1.2.1. Uluslararası taşımacılık modları

Uluslararası lojistik, uzak mesafeler ve taşımacılık modları arasında yoğun olarak gerçekleştirilir. Uzun mesafelerin ve coğrafi konumların yaşattığı sıkıntılar

karşısında yerel ve bölgesel lojistikte ve uluslararası lojistikte ulaştırma hizmetleri önemli faktörlerden biridir. Bu faktörler ulaşım modlarının kullanılmasını zorunlu kılar. Lojistik firmaları ve yöneticilerin ulaşım açısından verimli olabilmeleri için bütün özellikler bilinmeli, ürün çeşidi ve lojistik maliyetleri açısından da değerlendirilerek karar verilmelidir.

Taşımacılık; müşteri ihtiyaçlarını karşılama amacı ile ihtiyaç duyulan malları ihtiyaç duyulan bölgelere zamanında ulaştırılması olarak tanımlanır (Çancı ve Erdal, 2003: 24). Bu kapsamda karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ile yapılan tüm taşımacılığı kapsar. Ayrıca doğalgaz ve petrol taşımacılığında kullanılan boru hatları da bu kategoride yer almaktadır.

Ulusal taşımacılıkta aynı mevzuat kapsamında faaliyetlerini gerçekleştiren lojistik sektörü için bu durum sınır değiştirdiği ülkenin mevzuatı kapsamına girerek değişecektir. Üretici işletmeler için ürün veya hizmetlerini ikinci veya üçüncü bir ülkeye aktarma görevini üstlenen firmalar için taşıma zinciri aşamasında gümrük ve diğer mevzuatlar kapsamında uygulamalar ile karşılaşılacaktır. Bu görevi üstlenen lojistik şirketler ile yapılan karşılıklı sözleşmeler ile teslimatı son kullanıcıya ulaştırana kadar bütün mevzuatları ve uygulamalardaki değişikliklerden de kendisi sorumlu olacaktır.

Lojistik firmalarının sorumlu yönetici ya da kişilerin ürün veya hizmetlerinin alıcıya ulaştırılması hususunda birden çok taşımacılık türü kullanılmaktadır. Kullanılan bu taşımacılık türleri; tek modlu, modlar arası, çoklu ve kombine taşımacılık olarak sınıflandırılır.

Uluslararası lojistik araçları kullanım türlerine göre yolcu ve yük taşımacılığı araçları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yolcu taşımacılığında tek modlu taşımacılık uygulanır. Deniz ve karayolu taşımacılığında tek araç kullanılır iken, havayolu taşımacılığında özellikle uluslararası uçuşlarda birden fazla modlu taşımacılık kullanılmaktadır.

1.2.1.1. Karayolu taşımacılığı

Bir ürünün çıkış bölgesinden varış bölgesine kadar aktarma gerçekleşmeden güvenli bir şekilde ulaştırılmasını sağlar. Karayolu taşımacılığında araç kontrolünün daha kolay denetlenebilir olması bu özellikte taşımacılığı yaptırmak

isteyen firmalar için tercih sebebidir. Petrol, gaz ve kimyasal madde taşıyıcılığında yine kamyon ve çekicilerin de bulunduğu yollarda dev tankerler aracılığı ile yapılabilmesi mümkündür.

Karayolu taşımacılığı; yolcu, kargo ve kurye taşımacılığı da yapmakta ve bu kategoride sınıflandırılmaktadır (Karacan ve Kaya, 2011: 19). Yine karayolu taşımacılığı şehir içi, şehir dışı ve uluslararası olarak da sınıflandırılmaktadır.

1.2.1.2. Demiryolu taşımacılığı

Demiryolu üzerinde merkezleri bulunan ve sayılarına bağlı olan bir taşıma türüdür. Ağır ve hacimli dökme yükler için kullanılır. Demiryolu, maliyeti yüksek olmayan bir taşıma türüdür. Tarım ürünleri, kömür, bakır, demir gibi çeşitli madenleri boru hatlarının olmadığı ülkelerde petrol ve doğal gaz ile kimyasal madde taşımacılığı demiryolu ile gerçekleştirilmektedir (Baki, 2004: 49).

1.2.1.3. Havayolu taşımacılığı

Artan havayolu taşımacılığı daha çok yolcu taşımacılığına yönelik olsa bile, güvenlik ve zaman olarak hızlilik dilimi açısından büyük avantaj sağlamaktadır. Bu avantajların yanında taşımacılık için maliyeti en yüksek lojistik araçlarından biridir. İşletmelerce hızlı ve güvenliği önemli ürünlerin taşınmasında büyük kolaylık sağlamaktadır. Havayolu taşımacılığında değerli ürünlerin taşınması mümkündür. Maliyetlerinin yüksek oluşu havayolu taşımacılığında diğer taşımacılık türlerine göre daha az ürün taşındığını söylemek mümkündür (Baki, 2004: 51).

Havayolu taşımacılığında yük yükleme ve boşaltılması sık gerçekleştirilebilir. Güvenli bir taşımacılık türü olan havayolu taşımacılığı, yüksek yakıt kullanımı ve yüksek işletme maliyetlerine sahip olan bir taşımacılık türüdür (Ergün, 1985: 53).

1.2.1.4. Denizyolu taşımacılığı

Ulaşım araçları içinde denizyolu taşımacılığının önemli bir yeri olduğunu söyleyebiliriz. Bununla beraber ulaşım konusunda en yavaş taşıma yöntemidir ve büyük hacimli malların taşınmasında en uygun taşımacılık türüdür (Karacan ve Kaya, 2011: 24).

Büyük hacimli ürünler için vazgeçilmez bir taşımacılık yöntemi olan denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha ekonomiktir. Bu özelliği tercih edilen bir taşımacılık yöntemi olma sebebidir.

Denizyolu taşımacılığında genelde ağır yükler taşınır. Petrol, gaz ve her türlü kimyasal madde için dev tankerler kullanılır, diğer ürünler için ise kuru yük gemileri kullanılır.

1.2.1.5. Boru hattı taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere özellikle enerji ürünlerinin kaynağından alınarak, tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik süreci içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, depolanması, taşınması ve kontrol altında tutulması hizmetinin yapıldığı bir lojistik yönetim biçimidir.

Enerji ürünlerinden ham petrol, doğal gaz, gaz, motorin, benzin gibi maddelerini naklinde kullanılan bir taşımacılık modudur.

Boru hattı taşımacılığı, malı borularla istenilen yere nakletme işlemidir. Hava ve trafik sorunlarından etkilenmediği için büyük miktarların taşınmasına uygundur. Bütün taşımacılık türleri içerisinde boru hattı en yüksek sabit ve en düşük değişken maliyetlere sahiptir. Bu taşımacılık yakın ve uzak mesafeler için de kullanılabilir. Kapasite miktarının yüksek olması, boru hattını önemli kılan bir özelliktir.

2006 yılında faaliyete geçen Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı (BTC) projesi ile Türkiye Ortadoğu petrolüne olan bağımlılığı azaltmayı hedeflemiştir.

Ortadoğu ve Hazar halkasındaki rezervlerinin Türkiye üzerinden boru hattı ile AB ülkelerine taşınmasını hedefleyen NABUCCO Projesi 2009 yılında imzalanan hükümetler arası anlaşma ile başlamıştır. Avrupa'nın en büyük gaz tedarikçisi olan Rusya'nın payını kırmak ve alternatif olması açısından, AB ülkeleri tarafından da proje ciddi oranda desteklenmektedir.

2011 yılında Türkiye ve Yunanistan arasında imzalanan zapt ile BOTAŞ doğalgaz iletim sistemi kullanılarak Şah Deniz Konsorsiyumu'nun üreteceği gazı Yunanistan ve Bulgaristan sınırından Avrupa tüketim sahalarına ulaştırmayı

hedefleyen TANAP projesi,- Türkiye ve Yunanistan'ın mevcut altyapısını kullanmayı öngören, Arnavutluk ve Adriyatik Denizini geçerek Avrupa'ya ulaştırılacak olan TAP projesi, Rusya-Türkiye Doğalgaz boru hattı Mavi Akım Projesi, Türkiye-Yunanistan-İtalya Doğalgaz boru hattı (ITGI) Projesi, NABUCCO'nun İran'ı devre dışı bırakmasına paralel olarak doğan ve İran doğalgazını Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması planlanan İran-Türkiye Almanya boru hattı projesi de faaliyette bulunan boru hattı projelerinin yetersiz kalacağı düşünülerek planlanan diğer stratejik projelerdir (URL19).

1.2.2. Uluslararası lojistikte teslim şekilleri

Uluslararası ticaret yapan bütün firmalar için ürünlerinin taşınması, teslimi, sorumlulukları çok önemlidir. Ticarete konu ülkelerdeki farklı mevzuatlar, karmaşaya neden olur, bu da zaman ve para kaybının yanında hukuki sorunlar yaşanmasına yol açar.

Bu tür sorunlarla karşılaşılmasını için Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce-ICC) tarafından dış ticarete ürün teslim şekillerine dair bir dizi terim tanımlanmış ve ilan edilmiştir. Bu terimler uluslararası ticaret terimleri, INCOTERMS (International Commercial Terms) adıyla bilinir. Bunlar aşağıdaki gibi sıralayabilir.

Ticarî işletmede teslim (EXW: Ex Work).

Satıcı malları işletmesinde daha önce belirlenen tarihte alıcının emrine hazır tutarak alıcıya bildirir. Alıcı, malları işletmeden teslim alarak ihracı için gerekli belgeleri hazırlar, gümrük işlemlerini tamamlayarak malları kendi ülkesine ithal eder. Malların işletmede teslim edilmesinden itibaren malla ilgili bütün masraf ve risk ile diğer yükümlülükler alıcı tarafından karşılanır. Satıcının işyeri veya depo, fabrika vb. bir yer, ürünün teslim noktasıdır (URL3).

Belirlenen yerde taşımacıya teslim (FCA: Free Carrier).

Bu teslim şeklinde satıcı malları gümrük işlemlerini tamamlayarak, belirlenen tarih ve yerde ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği anda teslimatı tamamlamış olur.

Bu andan itibaren malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. Navlun ücreti de diğer tüm giderler gibi alıcı tarafından ödenir. Anlaşmayla belirlenen bir yer, ürünün teslim noktasıdır (URL3).

Gemi doğrultusunda teslim (FAS: Free Alongside Ship).

Bu teslim şeklinde satıcı malları geminin yanına kadar getirmekle sorumludur. Mallar, rıhtımda ise yükleme yerine getirilerek, gemi açıkta demirli ise mavnalarla geminin yanına kadar götürülerek teslim edilir. Tesliminden itibaren malların kaybolması veya hasar görmesi gibi riskler alıcıya aittir. Bu andan itibaren malla ilgili bütün masraflar ve navlun alıcı tarafından karşılanır. Bu teslim şeklinde, ihracat gümrük işlemleri satıcı tarafından, ithalat ve gümrük işlemleri ise alıcı tarafından yapılır (URL3).

Gemi bordasında teslim (FOB: Free On Board).

Bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarih ve yerde, alıcı tarafından temin edilen gemiye yüklemeyi gerçekleştirir. Mallar geminin güvertesine geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve masraflar alıcının sorumluluğundadır. Satıcı ihracat için gerekli tüm belgeleri hazırlar ve malların gümrük işlemlerini tamamlayarak teslim eder. Ürünün teslim noktası, yükleme limanında geminin üst güvertesidir (URL3).

Mal bedeli, sigorta ve taşıma ödenmiş (CIF: Cost, Insurance And Freight).

Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ile riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı, gemi acentesi ile anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarih ve yerde yüklemesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı deniz nakliyat sigortası yaptırır. Mallar gemiye yüklendikten sonra navlun ve sigorta primi dışındaki masraflar ile diğer ortaya çıkabilecek her türlü (sigorta anlamında) risk alıcıya geçer (URL3).

Taşıma,..'e kadar ödenmiş (navlun ödenmiş) (CPT: Carriage Paid To..)

Bu teslim şekli daha ziyade çok araçlı taşımacılık türlerinde kullanılır. Satıcı, varış yerine kadar navlun ücretini ödemekle yükümlüdür. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili bütün risk ve navlun dışındaki masraflar genel bir kural olarak alıcıya geçer. Ürün teslim noktası, taraflarca belirlenen depo, işyeri vb. bir yerdir (URL3).

Sigorta dahil taşıma,'e ödenmiş (CIP: Carriage and Insurance Paid To..).

Deniz taşımacılığı için tanımlanmış CIF'in kara taşımacılığındaki karşılığı olarak nitelendirilebilir. Satıcının ürünü varış yeri olarak belirlenen noktaya kadar, taşıma ve sigorta masrafını karşılayarak, taşınması anlamına gelir. Bu yöntemde ürün teslim noktası taraflarca belirlenmiş ayrı bir yerdir (URL3,URL4).

Vergileri ödenmiş teslim (DDP: Delivered Duty Paid).

Çok araçlı taşımacılıkta kullanılır. Bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarihte alıcının ülkesinde belirlenen yerde gümrük vergilerini ödeyerek teslim eder. Teslimat yapıncaya kadar riskler tamamen satıcıya ve eğer sözleşmede aksine hüküm bulunmaması halinde alıcıya geçer (URL4).

Yerinde teslim (DAP: Delivery At Place).

Liman, antrepo, havalimanı gibi taraflarca belirlenen bir varış noktası, ürünün teslim noktasıdır. Üretim, paketleme, yükleme, ülke içinde iç nakliye, ihracat gümrükleme, araca teslimi, gerekirse yurt dışındaki iç taşınması satıcıya aittir. Boşaltma masrafları, alıcıya aittir (URL3).

Terminalde teslim (DAT: Delivered At Terminal).

Malların, taşıma vasıtasınca boşaltılmak üzere varış noktasında alıcıya sağlanmasıdır. DAT, başka bir deyişle, eşyanın alıcı ve satıcı tarafından belirlenmiş olan terminal noktasında boşaltma masrafları satıcı tarafından karşılanmış olarak alıcının emrine bırakılmasıdır. Tüm gümrük işlemleri, masrafları, gümrükte doğan vergi, resim ve harçlar alıcıya aittir.

Uluslararası ticaret terimleri ilk olarak 1936'da yayınlanmış ve izleyen yıllarda birçok kez güncellenmiştir. Son olarak 2010 yılında bir güncelleme daha yapılarak INCOTERMS 2010 adıyla yayınlanmış ve 1 Ocak 2011'den itibaren uygulamaya geçmiştir. Bu son güncellemede DAF, DES, DEQ, DDU terimleri kaldırılarak bunların yerine DAT (Delivered At Terminal) ve DAP (Delivered At Place) terimleri eklenmiştir. Böylece günümüzde kullanılan terim sayısı 11 olarak netleşmiştir (Büyükozan vd, 2012: 52-56).

1.2.3. Uluslararası lojistikte ödeme şekilleri

Uluslararası ticarete ödemeler; peşin ödeme, açık hesap yöntemi, konsinyasyon, mal mukabili ödeme, vesaik mukabili ödeme ve akreditif yöntemleriyle yapılmaktadır.

Peşin Ödeme (Cash Payment / Advance Payment / Cash Before Delivery). İthalatçının mal bedelini, ihracatçıya fiili ihraçtan önce ödediği ödeme şeklidir. Bu ödeme şeklinde ihracatçı herhangi bir risk üstlenmemekte, ithalatçı ise malların gönderilmemesi ya da malların sipariş evsafına uygun olmaması gibi nedenlerden dolayı zarara uğrama riski taşımaktadır (URL5).

Mal Mukabili Ödeme (Cash Against Goods).

İhraç edilen malın bedelinin malın ithalatçı tarafından teslim alınmasından sonra ödendiği ödeme şeklidir. İhracatçı malını sevk ettikten sonra, sevkiyata ilişkin vesaiki doğrudan veya bedelsiz teslim edilmek kaydıyla bir banka aracılığı ile ithalatçıya gönderir. İhracatçının en çok risk üstlendiği ödeme şeklidir (URL5).

Vesaik Mukabili Ödeme (Cash Against Documents / Documentary Collections).

İhracatçının ithalatçı ile yaptığı satış sözleşmesine uygun olarak malları sevk etmesinden sonra bunları temsil eden sevk vesaiklerinin ödeme veya poliçe kabulü veya bono düzenlenmesi karşılığında banka aracılığı ile ithalatçıya teslimine imkân

veren bir ödeme şeklidir. Banka ihraç bedelini tahsil ettikten sonra vesaikleri ithalatçıya teslim eder (URL 5).

Kabul Kredili Ödeme (Acceptance Credit).

Mal bedelinin belirli bir vadede ödenmesini taahhüt eden bu ödeme, bir poliçenin araç olduğu ödeme şeklidir.

-Kabul Kredili Akreditif: Uluslararası kurallara ve mevzuata göre açılan akreditiflerde sevk belgelerinin, bu belgelerle birlikte sunulan poliçenin ithalatçının bankası veya muhabir bankaca kabulünü takiben serbest bırakılarak bedellerinin poliçe vadesinde ödenmesine imkan veren bir ödeme şeklidir.

“Kabul kredili vesaik mukabili” ve “kabul kredili mal mukabili” olmak üzere iki şekilde ödeme yapılabilir.

Akreditifli Ödeme (Letter of Credit) İthalatçının talep ve talimatı üzerine veya bizzat kendi adına işlem yapan bir bankanın akreditif şartlarına uyulması kaydıyla ve akreditifte şarta bağlanan vesaikin ibrazı karşılığında yapılan ödeme şeklidir.

Akreditifler, Milletlerarası Ticaret Odası'nın akreditifli ödemelerde yeknesaklığı temin etmek üzere yayınladığı "Vesikalı Krediler için Yeknesak Teamüller ve Uygulamalar-UCP 500" broşüründe yer alan kurallara göre açılmaktadır (URL5).

1.3. Uluslararası Ticaret ve Lojistik

Küreselleşme ve beraberinde getirdiği yeni ekonomi dünyada ticaret hacminin hızla artmasına yol açarken, 2000 yılından bu yana değişmeyen bir eğilimden bahsedecek olursak dünya ticaretindeki bu artış dünya üretimi bazında bakılırsa yaklaşık iki katı hızla gerçekleştiğini söylemek mümkün olur (Temelli, 2011:35). Üretim ve ticaretteki bu hızlı ve büyük artış, taşımacılık ve lojistik sektörlerini giderek dünya ekonomisinin en önemli sektörlerinden biri haline dönüştürmektedir.

İşletmeler, uluslararası düzeyde yaşanan rekabet sebebiyle, ürünlerini daha hızlı hazırlamak ve zamanında teslim etmek zorundadır. Üretim maliyetlerinin,

birbirine yakın seyrettiği piyasada rekabet edebilir olabilmek açısından taşımacılık ve lojistik hizmetlerin önemi artmıştır. Verilen lojistik hizmetlerin iyi planlanması ve kalitesi, ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilmenin, rakiplerden bir adım öne çıkmanın önemli bir unsurudur.

Dünya ticaret hacmindeki büyümeye bağlı olarak uluslararası lojistik anlayışı büyük bir gelişme göstermektedir. Uluslararası ticaretin hızla artması, üretimin daha fazla paylaşılması, ürünlerin raf ömürlerinin kısılması, taşımacılık ve lojistik hizmetlerin kalitesi, maliyeti ve verimliliği sadece işletmeler için değil, ülkeler arasındaki rekabet açısından da “stratejik rekabet avantajı” bağlamında daha da önem kazanmaktadır. Küresel lojistik ağına bağlantıları zayıf olan ülkeler için bunun maliyeti de giderek artmaktadır. Zira hiçbir ülke, dış ticarete başarılı olmadığı müddetçe kalkınamaz.

1.3.1. Uluslararası ticaretin ülkelere göre durumu

Dünya mal ihracatında oluşan küresel ekonomik ve ticari eğilimlere bağlı olarak 2017 yılında önemli bölgesel gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye İhracatçılar Meclisinin (TİM) “2018 Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu’nda 2017 yılına ilişkin küresel ticaret hem bölgesel hem de ülkeler bazında ele alınarak değerlendirilmiştir.

Aşağıdaki tabloda, 20 ülkeye ait dış ticaret hacmi toplam değerleri (1.000 \$) verilmiştir.

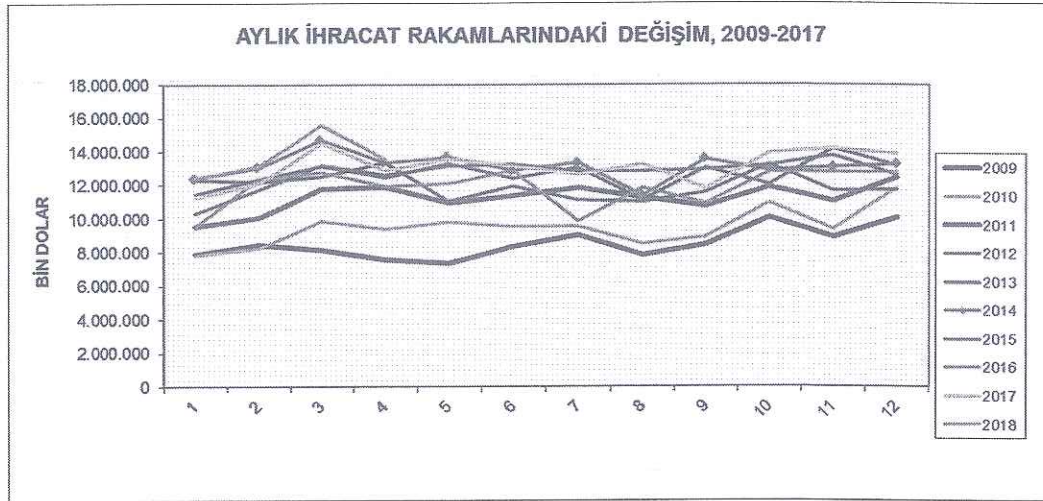
ÜLKE	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN
ALMANYA	1.303.121,55	1.337.694,81	1.476.908,71	1.345.946,74
BİRLEŞİK KRALLIK	740.441,22	836.601,12	1.030.134,74	843.757,20
İTALYA	718.049,12	845.967,77	955.292,55	790.548,82
BİRLEŞİK DEVLETLER	608.424,76	627.219,79	698.669,74	647.367,92
FRANSA	579.591,42	604.337,97	688.950,38	691.402,43
İSPANYA	583.022,09	566.505,69	710.576,60	690.864,20
IRAK	566.460,33	554.737,23	638.285,94	553.079,21
HOLLANDA	403.510,44	390.466,19	489.831,24	418.468,65
İSRAİL	292.958,56	318.562,67	387.741,88	333.152,60
BELÇİKA	300.779,78	361.814,27	361.238,51	306.669,54
ROMANYA	297.520,51	291.552,37	359.344,68	309.942,83
POLONYA	272.787,72	280.079,54	317.998,84	286.145,09
RUSYA FEDERASYONU	247.778,81	285.682,77	294.919,39	270.419,85

İRAN (İSLAM CUM.)	266.114,40	261.042,89	233.236,20	173.707,92
ÇİN HALK CUMHURİYETİ	227.024,93	194.884,34	280.701,83	220.467,12
BULGARİSTAN	215.122,05	218.542,86	241.512,25	222.084,96
MISIR	219.135,21	193.864,38	252.591,66	221.512,24
SUUDİ ARABİSTAN	176.048,27	205.141,12	256.095,37	236.761,00
CEZAYİR	125.917,32	162.649,78	204.853,84	180.318,72
YUNANİSTAN	170.338,08	154.554,53	191.679,49	154.967,23

Tablo 1.1. Uluslararası ticaretin ülkeler arası durumu

Kaynak: (URL6)

Şekilde’de aylık ihracat rakamlarındaki değişim oranları anlatılmıştır.

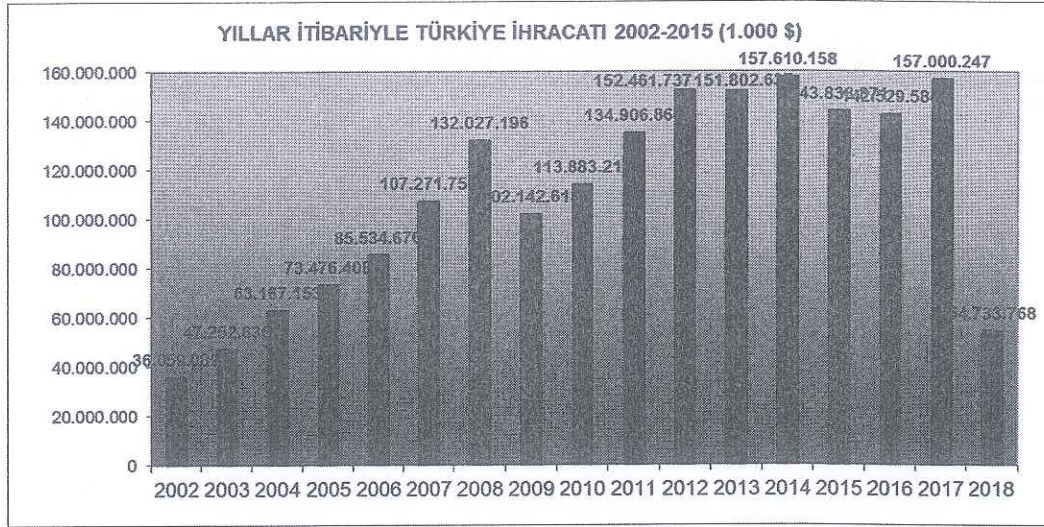


Şekil 1. 2. Aylık ihracat rakamlarındaki değişim

Kaynak: (URL 6)

- Aylar bazında toplam ihracat grafiğinde TÜİK rakamları kullanılmıştır.

Aşağıdaki şekilde Türkiye ihracatı 2002-2017 yılları itibariyle aktarılmıştır.



Şekil 1. 3. Yıllar itibariyle türkiye ihracatı

Kaynak: (URL 6)

Türkiye, Gayri Safi Yurt İçi Hâsılası (GSYİH) bakımından dünyanın en büyük ekonomileri arasında 14.üncü sırada bulunuyor. Ancak uluslararası ticaret açısından bakıldığında Türkiye'nin ihracatında son on yılda % 100'ün üzerinde artış (2005'te 73,4 milyar dolar, 2014'te 157,6 milyar dolar) olmasına rağmen, dünya ihracatındaki payı % 0,8'de kalıyor. İthalat yönünden bakıldığında da aynı tablo görülmektedir. 2005 yılında 116,7 milyar dolar olan ithalat rakamları, 2014'te 242,1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2016-2017 yılında değişim % 10,4 ithalat rakamları 145.4 milyar dolar olarak, 2017-2018 yılında ise değişim oranı % 10.7 ye ulaşırken 161.1 milyar dolar olarak gerçekleştiğini görülmektedir. (2018 verileri nisan ayına kadar alınmıştır) Bu rakamlara bakıldığında Türkiye'nin dünya ithalatındaki payı % 13.2 şeklinde görülmektedir.

1.3.2. Uluslararası ticarete tedarik zincirinin önemi

Ekonomik faaliyetlerin küreselleştiği günümüzde, birbiriyle bütünleşmiş ve karmaşık iş süreçleri, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY) ile yönlendirilmekte ve idare edilmektedir.

Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY); Tedarik Zincirinin (TZ) bir aşaması olarak müşteri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, kaynaktan son tüketim noktasına kadar ürün, hizmet ve bilgilerin akış ve depolanmasının etkin ve verimli olarak planlanma, uygulama ve kontrol edilmesi sürecini anlatır (CSCMP, 2013).

Lojistik ve TZY'nin performansı, işletmelerin uluslararası rekabet ortamında sürdürülebilir olmalarını belirleyen en önemli unsurdur. İyi işletilen, hızlı işletilen, daha az stokla dönen ve çabuk ürün geliştiren tedarik zincirinin bir parçası olan şirketler, yarattıkları katma değerlerin belirlediği performansları ile zincir içinde kalabilmektedir.

Uluslararası rekabet edilebilirliğin sağlanması; bütün bu küresel ve içsel iş süreçlerinin operasyonel olarak gerçekleştirilebilmesi, sevk ve idaresinin, kendi alanında uzman insan gücünün toplam kalite anlayışı ile bu faaliyeti yürütmelerindeki performanslarıyla mümkün olmaktadır.

Küreselleşen pazarlar, iş ve üretim süreçlerinin paylaşılması, otomasyon ve bilişim teknolojilerinin iş süreçlerinde sürati ve verimliliği artırması, farklı ve çeşitli pazarlarda, farklı ve değişken müşteri taleplerine cevap verebilmek için işletmelerin, stratejik yapılanmalarını müşteri odaklı ve uluslararası rekabete açık hale getirmesi zorunludur.

Bu oluşum, temel yetkinlikler (core competence) dışındaki tüm iş süreçlerini dış kaynak kullanımı ile sağlayan ve işletmeleri birbirlerini müşteri-tedarikçi şeklinde algıladığı bir zincir yapının gelişmesine yol açmıştır. Tedarik Zinciri (TZ); işletmelerin, tedarikçilerinin tedarikçilerinden müşterilerinin müşterilerine uzanan tüm ürün, hizmet, bilgi ve kaynak akışı olarak tanımlanabilir. Bütün bu akışın müşteri ihtiyaçlarını daha hızlı, daha ucuz ve daha kaliteli olarak karşılayabilmesi için, zincir halinde yer alması, iş süreçlerinin bütünleşmesini sağlayarak, müşteri memnuniyetini artıracak stratejilerin ve iş modellerinin oluşturulmasında "Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY)' etkilidir (Erdumlu, 2006: 18).

İnternet ve e-iş' in gelişmesi, yeni fırsatların ortaya çıkmasını sağlamış, üretim ve hizmet anlayışını değiştirmiştir. Firmalar artık farklı coğrafyalardaki tedarikçilere ve müşterilere daha kolay ulaşabilmektedir. Yani hem tedarik açısından hem de müşteri açısından tüm imkânlar, işletmelerin kullanımına sunulmuştur. Bu durum uluslararası ticaret hacmini büyütmüş, satın alma, üretim ve dağıtım fonksiyonlarını küreselleştirmiştir.

İnternetin gelişimi, müşterilerin ürün/hizmet ve fiyat bilgilerine kolaylıkla ulaşabilmesi sonucunu doğurmuş, bu da rekabeti artırırken, müşteri sadakatinin

azalmasına neden olmuştur. Müşterilerin kaliteli ürün/hizmet/bilgiye en uygun fiyatla ve en kısa zamanda ulaşma isteği sonucu firmaları, süreçlerini ve verimliliklerini sorgulamak zorunda bırakmıştır (Büyükozan, 2012: 12).

Tedarik zinciri boyunca yer alan değişik fonksiyonlar ve firmaların süreçlerinin entegrasyonu ile oluşturulan ağ yapılarının sayısı artmıştır. Geçmişte işletmeler arasında yaşanan rekabet, günümüzde yerine tedarik zincirlerinin rekabetine bırakmakta, işletmeler bir taraftan tedarikçilerinin sayısını azaltırken, bir taraftan da daha az tedarikçiyle uzun vadeli iş ortaklıkları kurmakta, şirket evlilikleri kurarak, varlıklarını koruma ve sürdürme arayışı içine girmektedir (Büyükozan, 2012: 12).

1.3.3. Lojistik açısından uluslararası ticaret

Uluslararası ticareti “mal ve hizmetin ticari amaçla bağımsız ülkeler arasında transferi” şeklinde tanımlanabilir.

Uluslararası ticaret de herhangi bir iç ticaret gibi alım-satım şeklinde bir ticari işlem olarak gerçekleşmektedir. İç ticaret, nasıl ki pazarlama faaliyeti ile başlıyorsa, dış ticari işlem de öyle başlar. Ancak daha sonra, alıcı ve satıcıların farklı ülkelerde olmaları dikkate alındığında, teknik, hukuki, finansal vb. yönlerden çok fazla ayrıntıyı da içermesi yoğun dikkat ve emek harcamayı gerektirmektedir.

Dış ticaret ya da uluslararası ticaretin ayrı ele alınmasının asıl nedeni; bu alanda karşılaşılan sorunların yurtiçine göre farklılık göstermesi ve çözümlerinin daha zor olmasıdır. Bu zorluklar da; ülkelerin yasal düzenlemelerinde ekonomik politikalar ve para birimlerinde, mevzuatta ve belgelerde farklılık, piyasaların yapısal özelliklerindeki ve karşılaşılan risklerde farklılık gibi unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır(Erdumlu.2006: 22)

Dış ticaret işlemleri, sadece ihracatçı ve ithalatçı tarafından karşılıklı görüşme ile yürütülecek kadar kolay bir işlem değildir. Ayrıntılı mevzuatı, titizlikle doldurulması gereken belgeleri, çeşitli kurum ve kuruluşlardan alınması gereken onay ve izinleri ile dış ticaret, çok yönlü işlemler bütünüdür.

Dış ticaret/uluslararası ticarete yönelmek isteyen üretici işletmeler, dış ticaret ve yasal düzenlemeler hakkında bilgilenecek amacı ile danışmanlık kuruluşlarından

destek alabilecekleri gibi, aracı ihracat işletmelerinden de özellikle dış pazarlama ve gümrükleme işlemleri konularında destek alabilmektedirler. İşletmelerin lojistik yönetimiyle buluşması, profesyonel destek arayışı olarak nitelendirebileceğimiz bu noktada başlar. Nakliye, taşıma, gümrükleme vb. işlemlerini yürütecek lojistik hizmet sağlayıcıların seçimini yapacak işletmeler, dış ticarete lojistik hizmetler olarak belirtilebilecek bu tür iş süreçlerinin en doğru teknik ve yöntemlerle tamamlanması için destek alacakları dış kaynak tedarikçisi (DKK) konumundaki firmalara ilişkin araştırmalar yaparak, satın alacakları hizmetin detaylarını belirler.

Dış ticarete lojistik, iş süreçlerinde ithalat, ihracat kadar önemli bir faaliyettir. Dış ticarete yönelen işletmeler için ihracat kadar, ithalata ilişkin işlemlerin de sorunsuz bir şekilde tamamlanması önem taşımaktadır. İşletmeler, fiili ithalat sürecine girdiği anda ihracatçı işletmeler gibi dış ticaret ve yasal düzenlemeler hakkında bilgilenmek amacı ile danışmanlık kuruluşlarından destek alabilmektedir. Ayrıca; ithalat işlemlerinin yürütülmesi sırasında, ilgili kurum ve kuruluşlardan gümrükleme, sigortalama, depolama vb. işlerin takibinin yapılması için, lojistik hizmet sunan uzman firmalarla görüşülerek destek alınması ile ana işe odaklanma mümkün olabilmektedir.

Genel olarak işletmelerin büyük bir kısmı, ana işleri dışında kalan bazı iş süreçlerini dışarıdan tedarik etmeyi tercih etmektedir. Önceleri sadece taşıma hizmetinden yararlanmak için dışarıdan tedarik yöntemi üzerinde durulurken bugün tüm lojistik süreçlerde dış tedarik yönteminin kullanılması tercih ediliyor.

1.3.4. Türkiye'nin ticaret hacmi ve lojistik sektöründeki payı

Türkiye, Dünya Bankası 2017 yılı Nisan ayı Dünya Ekonomik Görünüm Raporu verilerine göre 2016 yılında, satın alma gücü paritesine (SGP) göre Dünyanın 13. ve Avrupa'nın 5. büyük ekonomisidir (URL7).

Türkiye 2010-2016 döneminde ortalama % 6.3 olan büyüme performansına sahip olmuştur. 2017 yılının ilk yarısında %5.1'lik büyüme gerçekleşmiştir. Ekonomimizin, 2017 yılı ilk yarısındaki Söz konusu oranın %3.9'u yatırımlar ve ihracattan gelmektedir. Bu durum büyümemizin kalitesini göstermektedir. Nitekim üçüncü çeyrekte bu oran % 11.1 olarak gerçekleşmiştir. Böylece ilk dokuz aylık dönemde büyüme %7.4'e ulaşmıştır. Ülkemiz, 2017 yılının ilk üç çeyreği itibariyle

OECD, Avrupa Birliği ve G20 ülkeleri arasında büyüme oranı bakımından birinci sırayı elde etmiştir. Büyüme oranımızın 2017 yılının tamamında ise %6,5 - 7 oranında olması beklenmektedir (URL10).

1.3.4.1. Mersin lojistik sektörü

Lojistik sektörü açısından bakıldığında, Mersin İli, Doğu Akdeniz kıyısındaki uygun coğrafi konumu dolayısıyla, uzun yıllardır uluslararası deniz taşımacılığı, ve deniz yoluyla gelen yüklerin karaya dağıtımı ve giden yüklerin karadan toplanması gereksinimi dolayısıyla karayolu ve demiryolu taşımacılığı açısından öncelikle Türkiye ve ardından hinterlandında yer alan ülkeler için önemli bir bölgedir. Mersin'in sahip olduğu bu konum, doğal olarak, şehirde dış ticaret, taşımacılık ve lojistiğin diğer alt birimleri konularında bir kültürün, altyapının, insan gücünün ve iş hacminin belirli ölçekte oluşmasını sağlamıştır(URL10).

Aşağıdaki şekilde Mersin ilinin lojistik sektöründeki ihracat hacmi aktarılmaktadır.

		Milyon \$		Değişim (%)	
		2016	2017	2015-2016	2016-2017
İhracat	Türkiye	142.529.584	157.055.371	-%1	%10
İthalat		198.618.235	233.791.662	-%4	%18
İhracat	Mersin Hinterlandı	7.485.308	8.587.564	-%3	%15
	Mersin Firmaları	1.493.352	1.519.164	%6	%2
İthalat	Mersin Hinterlandı	12.213.437	13.738.419	-%2	%12
	Mersin Firmaları	1.180.640	1.341.081	-%1	%14
Dış Ticaret Dengesi	Türkiye	-56.088.651	-76.736.291	-%12	%37
	Mersin Hinterlandı	-4.728.129	-5.150.855	-%0,7	%9
	Mersin Firmaları	312.713	178.083	%44	-%43
Karşılama Oranı (%)	Türkiye	%72	%67		
	Mersin Hinterlandı	%61	%63		
	Mersin Firmaları	%126	%113		

*Geçici Veriler

Şekil 1. 4. Mersin lojistik sektöründeki ihracat dağılımı

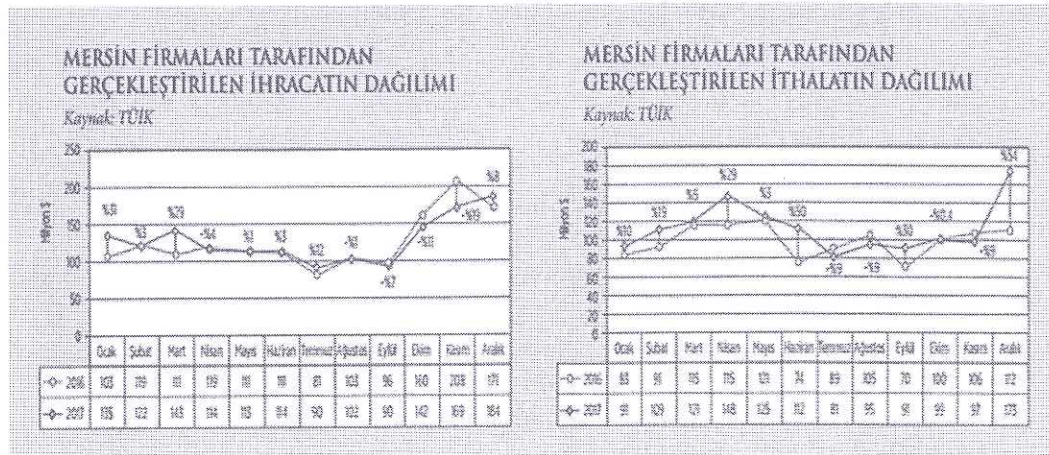
Kaynak: (URL15)

Türkiye genelinde ihracat hacminde önceki iki yıldır gözlenen azalış, 2017'nin Şubat ayından itibaren geçen yılın üzerinde seyir izlemesiyle yıllık bazda yerini %10'luk artışa bırakarak 157 milyar \$'a ulaşmıştır. 2017'nin Aralık ayında ise geçen yılın aynı ayına göre %8,6'lık artışla 13,9 milyar \$ seviyesine yükselmiştir. Türkiye geneli ithalat hacmi ise önceki üç yıldır azalış trendinden

çıkarak 2017’de %18’lik artışla 234 milyar \$’a ulaşmıştır. Söz konusu gelişmede ithalatın 2017’nin ikinci yarısında ilk yarısına kıyasla daha hızlı artış kaydetmesi etkili olmuştur. Aralık 2017’de ithalat hacmi geçen yılın aynı ayına göre %25,4’lük artışla 23 milyar \$’a ulaşmıştır (URL10).

Mersin hinterlandı dış ticaret göstergelerine bakıldığında; hem ihracat hem de ithalat hacminde önceki iki yıldır gözlenen azalış, 2017’de ihracatta yerini %15’lik; ithalatta ise %12’lik artışa bırakmıştır. Yıllık bazda Mersin hinterlandı ihracatı Türkiye geneline kıyasla daha hızlı artarken; ithalat artışı ise daha yavaş kalmıştır. 2015 yılında hızlı biçimde gerileyen dış ticaret açığında, 2016’da durağan yapı gözlenmiş; 2017’de ise hacimsel olarak ithalat artışının ihracatın üzerinde olmasıyla dış ticaret açığı %9’luk artış kaydetmiştir.

Mersin lojistik sektöründeki firmaların tarafından ihracat ve ithalat rakamlarının dağılımı aktarılmaktadır.



Şekil 1. 5. Mersin lojistik firmaları Tarafından gerçekleştirilen ihracat ve ithalat dağılımı

Kaynak: (URL15)

Mersin firmaları dış ticaret hacmindeki gelişmeler son beş yıl için incelendiğinde; 2015 yılındaki sert düşüş haricinde ihracat hacmi artış eğilimindedir. 2017’nin son çeyreğinde ihracat hacmi mevsimselliğin de etkisiyle aylık bazda yukarı yönlü hareketlense de; hacimsel olarak geçen yılın altında kalmış; yılı %2’lik artışla kapatmasında yılın ilk çeyreğinde başta bitkisel ve hayvansal sıvı ve katı yağlar olmak üzere öğütülmüş tahıl ürünleri ürün gruplarındaki güçlü büyüme etkili olmuştur(URL7).

Mersin firmaları ithalat hacmi ise 2014 yılında son beş yılın en yüksek seviyesine ulaşmış; 2015 yılındaki sert düşüş 2016 yılında yerini durağan yapıya bırakmıştır. 2017 yılında ilimiz ithalat hacminin ise geçen yıla göre %14'lük artış kaydetmesinde yılın tüm çeyrekliklerindeki artış trendin de olması etkili olmuştur.

Yıllık bazda sentetik kauçuk ve plastik hammaddeler, tahıl ve başka yerde sınıflandırılmamış bitkisel ürünler ile bitkisel ve hayvansal katı ve sıvı yağlar Mersin'in ithalat artışında en fazla katkısı olan ürün gruplarıdır. Mersin'in aylık bazda ihracat hacmi önceki dört aydır azalış trendinden Aralık ayında başta yaş meyve olmak üzere giyim eşyası (kürk hariç) alt sektörlerindeki büyümenin etkisiyle çıkarak geçen yıla göre %8'lik artışla 184 milyon \$'a ulaşmıştır.

Aralık 2017'de ithalat hacminin 173 milyon \$ ile aylık bazda şimdiye kadar en yüksek seviyeye ulaşmasında radyo, televizyon, haberleşme teçhizatı ve cihazları sektörü etkili olmuştur.

Dış ticaret fazlası veren yapıya sahip olan Mersin'de, 2017 yılında ithalatın ihracata kıyasla daha yüksek oranda büyümesi paralelinde dış ticaret fazlası son beş yılın en düşük seviyesinde gerçekleşmiştir.

2017 yılında ihracatçı firma sayısı bir önceki yıla göre %9,9 artarak 1.339 adede ulaşırken; Türkiye genelindeki sıralamada geçen yılki 8. sıradaki yeri, 2017'de 9.sıraya gerilemiş; ithalatçı firma sayısı ise geçen yıla göre %6,1'lik artış ile 944'e yükselmiş; iller arasındaki 10. sıradaki yerini korumuştur(URL15,16).

1.3.4.2. Mersin lojistik sektöründe yenilikçi projeler

Lojistik Strateji Master Planı, bölgede bir lojistik merkez, lojistik köy (organize lojistik bölgesi) kurulması amacıyla hazırlanmaktadır. Uzun dönem strateji çalışmalarında ve 5 yıllık master planda bu konu ana konu olarak ele alınacaktır.

Lojistik Merkezler, uluslararası ve ulusal ticarete kabul edilmiş bir ulusal politika ve ticaret iradesinin ana enstrümanı olarak teşekkül etmekte ve Avrupa ve Asya ülkelerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde kara ulaştırmasının yarattığı çevresel etkileri azaltmak, çok modlu taşımacılığı özendirme, taşımacılıkta maliyet avantajları sağlamak ve bölgesel eşitsizlikleri

gidermede bir araç kullanılırken, Asya ülkelerinde öncelikle küresel ticarete ve transit taşımacılıkta rekabet edebilirliklerini arttırmak amacıyla kullanılmaktadır. Almanya, Fransa, İngiltere, Danimarka, Hollanda, Yunanistan, Çin, Singapur, Malezya, Japonya lojistik merkez uygulamalarına değişik düzeylerde sahip olan ülkelerin başında gelmektedir.

Lojistik merkezlerin temel faydası, daha kısa sürede teslim fırsatı ve lojistik sürecindeki maliyet azaltıcı etkileridir. Bunların dışında yarattığı çok modlu taşıma ve hizmet konsolidasyonları fırsatları sayesinde çevre sorunları üzerinde de azaltıcı etkileri bulunmaktadır. Ayrıca, ölçeğine bağlı olarak yerel ölçeğe istihdam ve ekonomik katkı sunabilmektedir. Bir lojistik merkezde sunulacak hizmet çeşitliliği yine lojistik merkezin fonksiyon ve ölçeğine bağlı olarak değişmektedir. Bu ölçekleri, Avrupa Birliği, Ulusal, Bölgesel, ve yerel olarak sınıflandırmak mümkündür.

Lojistik merkezlerin planlamasında sağlıklı ölçümlemeye dayanan ölçek belirlenmesinden sonra trafik analizi, lokasyon analizi, master plan, fayda maliyet analizi ve bunların alternatifli değerlendirmeleri önem kazanmaktadır. Lojistik merkezleri taşıma koridorları üzerinde ve tercihen birden fazla ulaştırma moduna ulaşabilir lokasyonlarda teşekkül ettirmek önemlidir. Ayrıca, her lojistik merkezin intermodal transfer terminali olması çok fazla tercih edilmesi gereken bir başka husustur. Lojistik merkezlerin yatırım ve işletme modelleri yine değişiklik gösterir. Kamu, özel ve kamu-özel ortaklığı sahipliğinde ve işletmesinde olabilmektedir. Ancak, sinerji ve rekabetçi üstünlükler yaratabilmek adına kamu ve özel sektör ortaklığı hem sahiplikte hem de işletmede önemle tavsiye edilmektedir. Yönetim ise çoklukla bağımsız davranabilen bir limited şirket aracılığı ile yapılmaktadır.

Yapılan Mevcut Durum raporu bundan sonraki ikinci kademede hazırlanacak Mersin için geçerli olacak uzun dönemli stratejileri ve üçüncü bölüm olarak hazırlanacak gelecek 5 yıl için bir master plan çerçevesindeki kısa dönem yatırımları da kapsayacak raporlara baz teşkil edecek bir çalışmadır. Mersin ilinin mevcut durumu küresel ölçekten ülke ölçeğine, ülke ölçeğinden bölgesel çerçeveye ve yerel çerçeve doğru giden bir bilgi derleme çalışması olmuştur. Gerek 15 yıllık bir vizyonu kapsayacak olan uzun dönem stratejik raporunun anlamını arttıracak,

anlaşılır hale gelecek, karşımızdaki büyüklüğü ortaya koyacak bir ön çalışma niteliğindedir (URL15).

Gerçekleşmesi planlanan diğer projeler;

- Mersin konteyner limanı, ihracat, ithalat ve transit ticaretle uğraşan, taşımacılık ve depoculuk gibi lojistik hizmetler sunan firmaların büyümesini, limanın da büyümesi ve değerinin artması anlamına geldiği söylenebilir,
- Çukurova havalimanı; Türkiye'nin ilk bölgesel, büyüklük bakımından da ikinci havalimanı unvanına sahip olacak Çukurova Bölgesel Havalimanı'nda inşaat çalışmaları devam etmektedir.
- İpek yolu projesi (Çin, Bakü, Tiflis, Kars, Mersin); Modern ipek yolu projesi, Çin'in kara ve denizden Batı'ya ekonomik atılım hamlesi olarak şekillenmektedir.

1.3.4.3. Lojistik köylerin ekonomik kalkınmaya etkisi

Lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölge olarak tanımlanan lojistik köylerde; iyi planlanmış ve yönetilen, yük taşımalarıyla ilişkili faaliyetlerin, ortak alan içerisinde kümelenmesi söz konusudur. Bu faaliyetler arasında dağıtım merkezleri, depolar ve antrepolar, ulaşım terminalleri, bürolarla bu faaliyetleri destekleyen tesisler bulunuyor.

Bu üstünlükleri nedeniyle lojistik köyler ya da uygulamada farklı isimlerle anılan benzer alanlar, özellikle çok türlü taşımanın giderek artmasıyla önemini artırıyor. Lojistik köylerin geliştirilmesi, birbiriyle ilişkili olmayan birtakım kullanıcılar (ayrı sektörlerden gelen kuruluşlar) tarafından gerçekleştirilen eşya hareketlerinin bir ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi açısından önemli faydalar sağlıyor.

Bu sayede taşıma maliyetleri düşerken nakliyelerin güvenliği sağlanıyor. Dünyada ticaret akışlarının artmasıyla beraber faaliyete geçen lojistik köyler özellikle büyüklükleriyle dikkat çekiyor. En az 100 hektara sahip olan bu alanlar, yerleşim bölgelerinden uzakta konumlanıyor. Kara yolu ve demir yolu yada deniz

yolu gibi bağlantılarla kombine edilen lojistik köylerde aynı zamanda bilimsel alt yapı da bulunuyor.

Mersin'i dış ticaret ve lojistik açısından ön plana çıkaran ve avantajlı konuma getiren bir diğer unsur da, Mersin Limanı'na komşu konumda olan, kendi rıhtımı bulunan ve Türkiye'nin en yüksek işlem hacmine sahip 4. serbest bölgesi konumundaki Mersin Serbest Bölgesi'dir.

Lojistik köylerin iki amacı var, bunlar (URL10)

ABD New York/New Jersey'de yük taşımalarının artmasıyla şehir içinde ağır taşıtların oluşturduğu trafik tıkanıklığının önlenmesi için lojistik köye benzer bir yapılanmaya gidildi. Burada lojistik köy yaklaşımı iki amaçla uygulandı. Birincisi az büyüme gösteren eski sanayi alanlarının iyileştirilmesi, ikincisi ise yük amaçları için planlanan birim gelişimi (Planned Unit Development-PUD) denen oluşumların kurulmasıdır.

İlk örnekleri Fransa'da olan lojistik köyler zamanla Avrupa'da yaygınlaştı. Dünyada en çok Almanya'da lojistik köy bulunuyor.

Avrupa'da ise kurulan lojistik köyler daha çok estetik açıdan zengin ve kamyon trafiğini, kamyon taşımacılığına bağlı oluşan çevresel kirliliği, lojistik hizmetlerin dağınıklığı ve ana ulaşım ağına yakın olan ve intermodal taşımaya olanak sağlayan eski sanayi alanlarının kullanılması temeline dayanılarak oluşturuldu.

Lojistik köylerin doğma nedenlerinden belki de en önemlisi artan ticaret hacminin ve beraberinde gelen lojistik hareketliliğin şehir içinde yaptığı baskılardır. Tüm dünya da artan küresel ticaret ülke ekonomilerine olumlu bir etki yapar, satışları artırır, iş dünyasını canlandırır ve dengeler. Ancak bu olumlu etki, ağır taşıtların daha fazla kullanılmasına, dolayısıyla hava kirliliğine sebep olur ve oluşturduğu şehir içi trafik tıkanıklıklarıyla insanların yaşam kalitesini bozar. Ayrıca bölgesel rekabetçiliği de artırır. Artan ticaret hacmine ve yük taşımacılığına paralel olarak ağır taşıtların şehir yaşamının kalitesini olumsuz etkilememesi için tek çözüm, ağır taşıtların şehir içinde kat ettikleri mesafeyi ve ağır taşıt bazlı tıkanıklığı azaltmaktır. Bunun için de intermodal ve çok türlü taşımacılık gibi çok

türlü sistemler devreye girer; ancak bu türleri kullanırken lojistik köyler şehir pazarının içinde değil, mümkün olduğunca yakınında bulunmalıdır.

Bu çözümün uygulanabilmesi için de yükle bağlantılı (çok türlü, intermodal yük taşımacılığı, yük dağıtımı ve depolama olanakları) olarak belirlenecek bu alanın hem ulaşım ağlarına, hem de şehir pazarına erişimi kolay olmalıdır. Avrupa kıtasında özellikle Batı Avrupa'da mevcut lojistik bölgeler ticaret, üretim ve tüketim merkezlerine yakın liman, hava alanı gibi lojistik terminaller ile kara, iç su ve demir yolu gibi ulaşım ağlarının kesişim noktalarında yer alıyor. Avrupa çapında 10 ülkede (İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Almanya, Danimarka, Yunanistan, Macaristan, Ukrayna ve Lüksemburg) bulunan 62 lojistik köy Avrupa Lojistik Köyleri Birliği'ne (Europlatforms) üyedir.

Bu birliğin amacı, lojistik köylerinin ve intermodal terminallerin ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi bakımından stratejik önemini desteklemektir. Birlik bünyesindeki lojistik köylerde toplam 2 bin 400'e yakın işletme faaliyet gösteriyor.

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖY KAVRAMI VE MERSİN LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Bu bölümde lojistik köy kavramı, konumları, özellikleri, dünyada lojistik köyler ve Mersin’de kurulması planlanan köyün lojistik sektörüne etkilerinden bahsedilecektir.

2. LOJİSTİK KÖY KAVRAMI VE MERSİN LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Lojistik Merkezler, uluslararası ve ulusal ticarete kabul edilmiş bir ulusal politika ve ticaret iradesinin ana enstrümanı olarak teşekkül etmekte ve Avrupa ve Asya ülkelerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde kara ulaştırmasının yarattığı olumsuz çevresel etkileri azaltma, çok modlu taşımacılığı özendirme, taşımacılıkta maliyet avantajları sağlama ve bölgesel eşitsizlikleri gidermede bir araç olarak kullanılırken, Asya ülkelerinde öncelikle küresel ticarete ve transit taşımacılıkta rekabet edebilirliklerini arttırmak amacıyla kullanılmaktadır.

2.1. Lojistik Köy Kavramı ve Mersin Lojistik Sektörü

Lojistik yönetimindeki iş süreçleri gibi çok çeşitli bileşenlerin uyum içinde hareket etmesiyle gelişimi sağlanan lojistik merkezler, “lojistik üs” ve “lojistik köy” tanımlamalarıyla da ele alınmaktadır.

Rodrique ve Notteboom lojistik köyleri; “lojistik yapıları ve çok yönlü ulaşım ağlarını içeren lojistik bölgeler” olarak tanımlamıştır. Buna göre yapılan bu tanım, lojistik merkezler için kullanılanla birbirine çok benzemektedir. Birçok yerde aynı anlamda kullanılan lojistik merkez ile lojistik köy arasında küçük bir fark vardır. Lojistik merkezler tek ve yansız, diğer bir ifadeyle kurumsal bir yapı olarak karşımıza çıkarken, lojistik köylerin ise yine tek ama özel ya da halka açık yapılar olduğu görülmektedir. Bu küçük farka rağmen lojistik köy ile lojistik merkez arasındaki birçok amaç aynıdır. Bu yüzden aynı anlama kullanılması çok büyük bir problem olarak değerlendirilmez (Elgün, 2011: 203).

Lojistik köy, ulusal ve uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşik lojistik

faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işletmeler tarafından faaliyetlerin yapıldığı özel merkezlerdir (Aydın ve Ögüt, 2008: 14-41).

2.1.1. Lojistik merkezlerin konumları

Lojistik merkezlerin ana işlevi, taşıma işlemlerinde akış etkinliği ve taşıma yollarını koordine etmektir. Bu sebeple lojistik merkezler genellikle taşıma ve dağıtım faaliyetlerinin merkez noktasında kurulmuştur.

Kurulacak yer için; “merkezi bir yer olmalı” denmesinden kastedilen demiryolu, otoyol ve deniz yollarına yakın mesafede olmasıdır. Ulaşım ağlarına uzak bir lojistik merkez, stratejik olmadığı gibi hizmet sunulacak işletmelerin ilgisini bu bölgeye çekmez. Ancak konumu ve hizmet alanı ile ulaşım ve taşımacılık işlemleri iyi planlayıp uygulanırsa başarı sağlanmış olur (Elgün, 2011: 41).

Lojistik merkezler, sıradan depolama ve lojistik faaliyetlerden farklı olarak, tüm sosyal ve teknik ihtiyaçları giderecek altyapı ve tesis donanımına sahiptirler.

2.1.2. Lojistik köylerin ortak özellikleri

Lojistik köylerin taşınması gereken temel yapı özellikleri, master plan, tek bir merkezden yönetim, şehirlere yakınlık, kaliteli yerleşim, açık ve kapalı stok alanları ve yardımcı destek hizmetlerdir.

Lojistik köylerin planlanması ve yapımındaki en önemli neden, yük hareketine ilişkin tüm faaliyetlerin en iyi şekilde yönetilmesidir. Dolayısıyla bir lojistik köyün ihtiyaçları karşılayabilmesi, çok iyi organize edilmiş altyapı sistemleri ile mümkün olmaktadır. En önemli alt yapı sistemlerini ise farklı işlevlere sahip depolar ve intermodal/çoklu terminaller oluşturur.

Lojistik köyler yalnızca onları kullanan işletmeler için değil içinde operasyonları gerçekleştiren iş gücünü de dikkate almalı, onların da ihtiyaçlarını karşılayacak yapılarla donatılmış olmalıdır. Kurulmuş bir lojistik köyün, içinde yemek, konaklama ve dinlenme alanları var ise, kalitesinden bahsedilebilir (Aydın ve Ögüt, 2008: 18).

2.1.3. Lojistik köylerin fiziksel ve teknik özellikleri

Lojistik köylerin fonksiyonlarını yerine getirebilmeleri için fiziksel ve teknik ortak özelliklere sahip olması gerekmektedir.

-Fiziksel özellikler: En az 250 hektar alana sahip olması, bir metropolün içinde ya da yakınında olması, karayoluyla ulaşım imkânı, demiryolu bağlantılarına sahip olması, çok modlu taşıma tesislerine, limanlara, iç suyollarına ve havaalanlarına yakınlığıyla doğrudan erişim imkânı, planlı imar, modern ofisler ve binalar ile gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısı vb (Üzülmez, 2008: 15).

-Teknik özellikler: Birden fazla taşıma türü, tek merkezden dağıtımı sağlayan akıllı depolama sistemleri, katma değerli üretim ve işlemlerin varlığı, sergi salonları (showroom), gümrük işlemleri vb.

Bu özelliklerin dışında, bu alandaki araçlar ve işletmeler ile çalışanların ihtiyaçlarına cevap verebilecek “servis” veya “destek hizmetleri” olarak adlandıracağımız hizmetlerin de sunulması gerekir. Söz konusu hizmetlerle ilgili şunları sıralanabilir.

Farklı ebat ve türlerde depo ve tesisler, gümrük hizmetleri, banka, postane, kargo ve sigorta firmaları, sosyal, eğitim ve sağlık tesisleri, güvenlik hizmetleri, hukuk büroları, kamuya açık telefon, toplu taşıma ile ulaşım altyapısı, yükleme - boşaltma işlemleri için yerler ve park alanları, oteller, lokanta ve kafeteryalar, yakıt ikmal istasyonları ve araba yıkama merkezleri vb (Elgün, 2011: 29).

2.1.4. Lojistik köy işletmeciliği

Lojistik köyler, kuruluşları ve işletilmeleri açısından birçok yapılanma modeline açıktır. Ancak büyük çaplı yatırım gerektirdiğinden, kuruluşları ve yönetilmeleri genel olarak kamu ve özel sektör ortaklığıyla gerçekleştirilmektedir.

-Kapsamlı bir yatırım olan lojistik köylerin kuruluşu için hem kamu kesimi hem de özel sektör kendine ortak aramaktadır. Tarafların finansal durumu, altyapı ve planlamada farklılık olmasından dolayı bu ortaklıkta pay oranları için belirlenen bir standart yoktur. Lojistik köylerde bulunan bina ve teçhizatlar, sahipleri tarafından işletilebileceği gibi kiralayanlar tarafından da işletilebilir (Elgün, 2011:

38). Ancak lojistik köy yönetiminde en yaygın kullanılan, özel sektör-kamu ortaklık modelidir.

2.1.5. Lojistik köylerin faydaları

Lojistik köylerin en önemli özelliği çoklu taşıma sisteminin kullanılması, farklı sektörlerden işletmeleri barındırması ve küresel pazara doğrudan erişimi imkânı sağlamasıdır. Küresel pazara hitap eden işletmeler ayrıca mal hareketlerinin ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi, taşıma maliyetlerinin düşmesi, güvenli ve sağlıklı taşımacılık gibi artıları nedeniyle lojistik köyleri tercih etmektedir. Kurulumuyla çevresel düzenlemelerin gereklerini de yerine getiren lojistik köylerin faydalarını şöyle sıralayabiliriz; (Üzülmez, 2008: 14).

- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- Konteynır yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Tır ve ağır kamyon dolaşımında azalma, demiryolu taşımacılığında artış,
- Kullanıcı işletmelere tüketici ihtiyaçlarına daha hızlı cevap verme imkânı,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişimde lojistik köy altyapısının önemli bir rolünün bulunması,
- Hava, kara, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı imkânı,
- Çapraz taşıma (Cross-Docking), konsolidasyon gibi dağıtımla ilgili değer katıcı faaliyetlerin sağlayacağı potansiyel fayda,
- İşletmelerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- İşletmeler için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirketlere kapasitelerini genişletme imkânı sağlaması.

2.2. Lojistik Köylerin Kuruluşu

Lojistik köyler; yük akışları, taşımacılık, depolama ve diğer lojistik faaliyetlerin metropoliten alanlardaki kötü etkilerini indirmek, lojistik sektörü ile ve işletmelerin ulusal ve uluslararası ölçekte rekabetini sağlamak ve bölgesel ve uluslararası ticaret ve ekonomik kalkınmaya yardımcı olmak amacıyla kurulmaktadır.

2.2.1. Lojistik köy ihtiyacını belirleyen faktörler

Lojistik köyler, yük taşımacılığıyla ilgili olarak tüm hizmetlerin en iyi şekilde verildiği, müşterilerin idari, teknik, sosyal ve tüm ihtiyaçlarının karşılanabildiği, buna ek olarak taşıma faaliyetlerinin en iyi şekilde yapıldığı bölgelere maksimum seviye sağlayan merkezler olduğu için kurulmaları zorunlu hale gelmiştir (Üzülmez, 2008: 14).

Bu kapsamda lojistik köy kurulma ihtiyacını belirleyen faktörleri;

İşletmelerin, tüketici ihtiyaçlarına daha hızla cevap verme arayışı,

- Küresel pazara daha hızlı ulaşabilme arayışı,

- Çoklu taşımacılığın kullanılmasında artış,

- Enerji, işgücü maliyetlerini ve buna bağlı olarak işletme maliyetlerini düşürme isteği,

- Kentsel politikalarda değişiklik,

- Kent içi trafiği rahatlatmak ve kentlere yeni yeşil alanlar kazandırma anlayışlarını,

- lojistik köy ihtiyaçlarını belirleyen faktörler olarak nitelendirebiliriz.

2.2.2. Lojistik köy kuruluş yeri seçiminde etkili faktörler

Etkili Faktörler Lojistik köy kuruluş yeri seçiminde konum, erişilebilirlik, yakınlık ve altyapı etkili olmaktadır (Yavaş, 2013: 29-30).

Konum: Lojistik merkezin ana ulaşım bağlantılarına göre konumu. Bir şehrin içinde ya da yakınında ama yerleşim bölgelerinden uzakta olmalı,

Erişilebilirlik: Karayoluyla sorunsuz ulaşım imkânı, sıklıkla demiryolu bağlantılarına sahip olmalı, girişler kontrollü olarak yapılmalı,

Yakınlık: Çoklu taşıma tesislerine, limanlara, iç suyollarına ve/veya havaalanlarına yakınlığı ya da doğrudan erişim imkânı bulunmalı,

Altyapı: Lojistik hizmetleri sağlayacak altyapının kurulmasına uygun olmalı, genişleyebilme potansiyeline sahip olmalıdır.

2.2.3. Lojistik köy kuruluş yeri seçiminde arazi faktörü

Güneydoğu Avrupa'da yük taşımacılığının incelendiği "Promoting Intermodal Freight Transport in South East Europe" projesinde, uzmanların görüşleri alınarak yapılan değerlendirmede, bir lojistik merkez için üç temel kriter kabul edilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. AB'nin desteklediği projede lojistik merkez için jeostrateji, arazinin uygunluğu ve planlama güvenliği ön planda tutulmaktadır (Çınar, 2004: 101)

Jeostratejik kriter; lojistik merkezin yer seçiminin stratejik olarak değerlendirilmesi için tanımlanmış ve önemi % 60 olarak belirlenmiştir. Lojistik merkezin, merkezi yük taşıma noktalarına göre konumu (% 40) ve taşıma ağlarına bağlantısı (% 20) jeostratejik kriterin iki alt kriteri olarak tanımlanmaktadır (Çınar, 2004: 101).

Uzman görüşleri doğrultusunda projede, arazinin uygunluğu kriterine % 25 önem verilmiştir. Bu kriter altında, mevcut ve gelecekte beklenen kapasite kullanımı, arazinin büyüklüğü ve genişletilebilir olması, çevreye etkileri vb. konular ele alınmaktadır.

Bu noktada, lojistik köy kuruluş yeri seçiminde arazi faktörünün ikinci önemli kriter olduğu söylenebilir. Dolayısıyla arazinin coğrafi konumu, doğal yapısı ve kullanım durumu ile taşıma ağlarına bağlantısı gibi faktörler, lojistik köy kuruluş yeri seçimini etkilemektedir.

Söz konusu çalışmada, planlama güvenliği ise arazinin mülkiyet durumu ile ulusal veya bölgesel planlar açısından uygunluğunu ele almaktadır. Mülkiyet durumundan kastedilen, arazinin tek veya çok sahipli olması, kamuya veya özel kişiye ait olmasıdır.

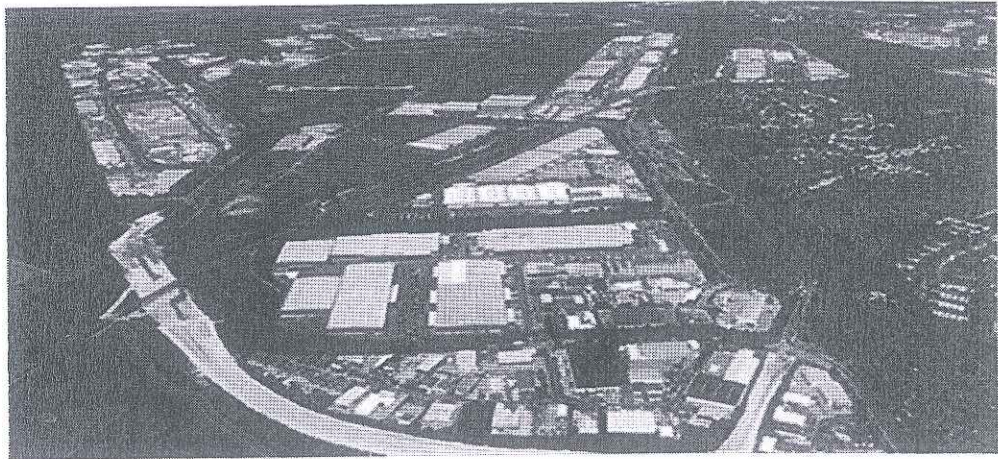
2.3. Dünyada Lojistik Köyler

Ülkeler ticaret potansiyelinin artması, mal/ürün hareketi ile ekonomik canlanma, piyasalarda rekabet edilebilirlik gibi nedenlerle çeşitli politikalar üretmektedir. Lojistik köy, lojistik merkez, lojistik üs, lojistik park gibi farklı isimlerle anılan merkezlerin kurulması, bu politikaların başında gelmektedir (URL14).

Lojistik köy kavramı her ülkedeki gümrük işleyişinin farklı olmasına bağlı olarak lojistik merkez, lojistik üs, lojistik park olarak da adlandırılmaktadır. Farklı yöneticiler tarafından idare edilen lojistik ve dağıtım başta olmak üzere yerel ve uluslararası taşımacılığı içeren kargo taşımacılığına ilişkin tüm faaliyetler ile çok yönlü ulaşım ağlarını içeren bölgeler olarak tanımlanmaktadır (URL14).

Faaliyetlerini belirli bir merkezden yürüten, teknik ve yasal altyapısı ve coğrafi konumuna göre yerel, bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta çekim merkezlerine dönüşebilen lojistik üsler, mutlaka deniz veya hava limanı odaklı olmak zorundadır.

Çünkü deniz veya hava limanları, uluslaşma süreciyle birbiriyle bütünleşmeyi sağlamış, taşıma merkezi, ardından da dağıtım merkezi konumlarına ulaşmıştır.



Resim 2. 1. Yapılması planlanan lojistik köy

Kaynak:http://www.denizticaretgazetesi.org/turkiyenin_lojistik_koyleri_haber8059.html

Lojistik köy/üs, coğrafi konumu ve altyapısının durumuna göre yerel ölçekten küresel ölçeye uzanan bir boyutta çekim merkezi haline dönüşebilmektedir.

Resim 1’de örneği görülen lojistik köyler/üsler ölçekleri, ticaret hacimleri ve sundukları bütünleşik lojistik hizmetlere göre dört gruba ayrılabilir (URL12).

-Yerel Lojistik Üsler; çoğunlukla ulusal bazda faaliyet gösterir, bulunduğu ülkenin üretim ve tüketim merkezleri ile ithalat ve ihracat hareketlerine katkıda bulunur. Entegre lojistik faaliyetleri gelişmemiş olmakla birlikte bölge ekonomisinin canlılığı için stratejik öneme sahiptir.

-Bölgesel Lojistik Üslerin temel özelliği, uluslararası taşıma eksenlerine ve stratejik limanlara yakın olmalarıdır. Bölgesel Lojistik Üsler, uluslararası taşıyıcılar ve göndericiler için eşya transferi, aktarma, depolama ve/veya dağıtım faaliyetleri için kullanılır. Diğer taşıma türleri ile entegre baskın bir taşıma türünün varlığı söz konusudur.

-Uluslararası Lojistik Üsler: Kıtanın belirli bir coğrafi alanında ve taşıma ekseninde yer alan bu merkezler, uluslararası taşıma sistemi ve eşya akışında büyük öneme sahiptir. Bütün eşya tip ve özelliklerinin konsolidasyonu ve ayrıştırması gibi lojistik operasyonlara uygundur. Ağırlıklı bir taşıma türü denizyolu olmakla birlikte, güçlü havayolu ve demiryolu/karayolu bağlantıları da mevcuttur.

İspanya'nın Valencia, Hollanda'nın Le Havre ve Amsterdam, İtalya'nın La Spezia ve Cenova ile Yunanistan'ın Pire limanları, Belçika'nın Brüksel, Hollanda'nın Amsterdam, Japonya'nın Osaka Malezya'nın Kuala Lumpur, Tayland'ın Bangkok ve Birleşik Arap Emirliklerinin Dubai havalimanları uluslararası lojistik üsler için birer örnektir.



Resim 2.2. Osaka Kansai (Japonya) Havaalanı

Kaynak: <http://airlinehaber.com/wp-content/uploads/2015/12/Kansai-Airport.jpg>
(Erişim tarihi: 18.04.2018)

-Küresel Lojistik Üsler: Dünyada birçok kıtalar arası taşıma hattı bulunmakta olup, küresel lojistik üsler bu hatların temel bağlantı noktaları konumuna sahiptirler.

Coğrafi ve ekonomik açıdan bulunduğu kıtanın en uygun yerleşim bölgesinde yer alan küresel lojistik üslerin en büyük avantajı, tüm taşıma türlerini rahatlıkla kullanabilmesi ve birçok ülkeye olan yakınlığı nedeniyle, üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlamasıdır. Petrol ürünleri, dökme yük ürünler, paketlenmiş ürünler ve birçok türdeki eşya küresel lojistik üslerde toplanır, depolanır, dağıtıma hazır hale getirilir ve alıcılara ulaştırılır.

Almanya'nın Hamburg, Belçika'nın Antwerp ve Hollanda'nın Rotterdam, Çin'in Hong Kong ve Şanghai, Fransa'nın Marsilya, ABD'nin Los Angeles limanları ile Singapur, Memphis ve New York, Japonya'nın Tokyo, Almanya'nın Frankfurt, Fransa'nın Paris, İngiltere'nin Londra ve Hollanda'nın Amsterdam Havalimanları küresel lojistik üsler için örnek verilebilir.

Lojistik Performans İndeksi (LPI)

Dünya Bankası, 2007 yılından bu yana ülkelerin lojistik alandaki performansların ölçümünü yapmaktadır. Lojistik Performans İndeksi (LPI), bu alanda altı kategoride (gümrükleme işlemleri, altyapı, Uluslararası taşımacılık, lojistik hizmet kalitesi, takip edilebilirlik ve zamanında teslim) performansları değerlendirilen ülkelerin sıralamasını oluşturur.

Dünya'da binin üzerinde lojistik profesyoneli ile yapılan anket çalışmasından elde edilen verilere dayanarak hazırlanan LPI, ülkelerin lojistik açıdan gelişmişlik düzeyinin ölçümünü belirlemektedir. Lojistik Performans İndeksinde, iş hacminin etkisinden ziyade, lojistik alt yapı ve sistemlerin etkinliği ön planda yer almaktadır. 2014 yılında 160 ülkenin değerlendirildiği LPI, ilk kez 2007 yılında uygulanmış, 2010 ve yıllarında tekrarlanmıştır (URL13)

Türkiye ilk yapılan değerlendirmede genel sıralamada 34. sırada, 2010 yılında 39. sırada, 2012'de 27. sırada ve 2014 yılında ise 30. sırada yer almıştır. Çalışmada ele aldığımız Kazakistan ise 2007'de oluşturulan ilk LPI' de 133. sırada kendine yer bulurken, 2010'da 62. sırada, 2012 ve 2014 yıllarında ise 86 ve 88. sıralarda yer almıştır. Söz konusu dönemlerde listenin ilk 10'u Avrupa ülkeleri ile Singapur, Hong Kong ve Japonya gibi ülkeler tarafından paylaşılmıştır. Amerika ve Avrupa'daki lojistik köylerden örnekler ayrı başlıklar altında ele alınacaktır. Bu yüzden burada Avrupa Amerika'nın dışında kalan lojistik üslerden kısaca bahsedeceğiz.

Uzakdoğu'daki lojistik sektörü, üretimin Güneydoğu Asya'ya kayması ile artan ticari faaliyetler sonucu gelişerek dünya lojistik sektöründe önemli bir işlem hacmine sahip olmuştur. Burada, dünyadaki lojistik faaliyetlerin önemli bir kısmının gerçekleştirildiği Singapur ve Hong Kong'daki lojistik merkezler hakkında bilgi verilecektir. Singapur, Malezya ve Endonezya arasında ve Güneydoğu Asya ticaretinin en önemli transit geçiş güzergâhında bulunmaktadır. Bu sebeple lojistik faaliyetler açısından önemli bir avantaja sahiptir.

Dünya Bankası'nca hazırlanan 2007 ve 2012 Yılı LPI' da 1'inci sırada, 2012'de 4'üncü, 2014 yılındaki Endekste 5'inci sırada yer alan Singapur'un lojistik performansının bu seviyede olmasında gümrük işlemlerinde tek pencere sistemini en iyi uygulayan ülke olmasının da önemli bir payı bulunmaktadır. Entegre bir yönetim sistemiyle ayrı kurumlar tarafından gerçekleştirilen liman ve gümrük işlemleri, teknik kontroller ve ruhsatlandırma gibi sınır kontrol prosedürlerinin koordine edilmesini amaçlayan tek pencere sistemi; ithalat/ihracat faaliyetleri için gereken tüm evrak ve bilgilerin, Elektronik Veri Değişimi (EVD) veya internet aracılığıyla tek bir uygulama noktasına iletilmesidir (URL14). Bu sistem aynı zamanda ithalatçı/ihracatçının, gümrükten daha hızlı şekilde mal çekmesi ve gümrük masraflarını azaltmasını sağlamaktadır.

632,6 km² yüzölçümü ve yaklaşık 3,5 milyon nüfusu bulunan ülke devasa bir lojistik faaliyet merkezi pozisyonundadır. Singapur Limanı'na 200'den fazla uluslararası deniz ticaret taşıma hattı düzenli seferler düzenlemekte, 600 limana sevkiyat yapılmakta, yılda toplam 135.386 olmak üzere her üç dakikada bir gemi Singapur limanlarını ziyaret etmektedir.

Resimde sunulan Singapur limanı kapasite ve altyapısıyla Asya'nın en iyi liman özelliğine sahiptir.



Resim 2.3. Singapur Limanı ve Distriparklar

Kaynak:<https://www.lojiport.com/asyanin-en-iyi-limani-yine-singapur-92265h.htm> (Erişim

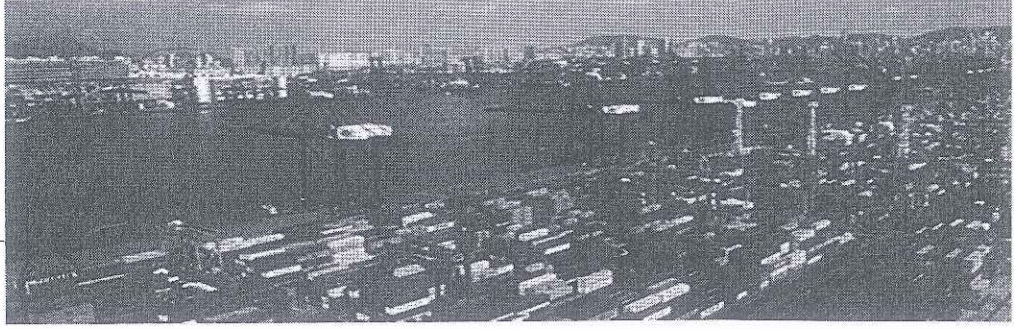
Tarihi: 18.04.2018)

Hava ve deniz kargo işlemleri konusunda da dünya çapında işlem hacmine sahip olan Singapur'da her biri 250 bin m² alana kurulu ve çok modlu (havayolu ve

denizyolu) taşımacılığının yapıldığı Keppel Distripark ve Pasir Panjang Distripark isimli lojistik merkezler faaliyet göstermektedir.

Hong-Kong'un 1997 yılında Çin'e iade edilmeden önce Birleşik Krallık idaresindeyken serbest liman olarak kullanılması, lojistik faaliyetlerin gelişmesi için zemin hazırlamıştır. Sonraki dönemlerde ise Çin'in dünyanın en büyük üretim bölgesi haline gelmesi, Hong-Kong'un da dünyanın en önemli lojistik faaliyet merkezlerinden biri haline gelmesine katkıda bulunmuştur.

Aşağıdaki şekilde lojistik faaliyetlerin merkezi olan Hong-Kong limanı taşıdığı özelliği ile aktarılmıştır.



Resim 2.4. Hong Kong Limanı

Kaynak:<https://www.gumruktv.com.tr/hong-kong-limani-2016-yili-performansi>

(Erişim tarihi: 09.03.2018)

Çin'e bağlı olmakla birlikte Özel İdari Bölge Devleti olarak özel bir statü ile yönetilen Hong-Kong 2014 Yılı LPI' da 15'inci sırada yer almaktadır. 2012 yılı endeksinde Singapur' un ardından 2. sırada kendine yer bulan Hong Kong, 2007 endeksinde 8'inci, 2010 yılında ise 13'üncü sırada yer alıyordu.

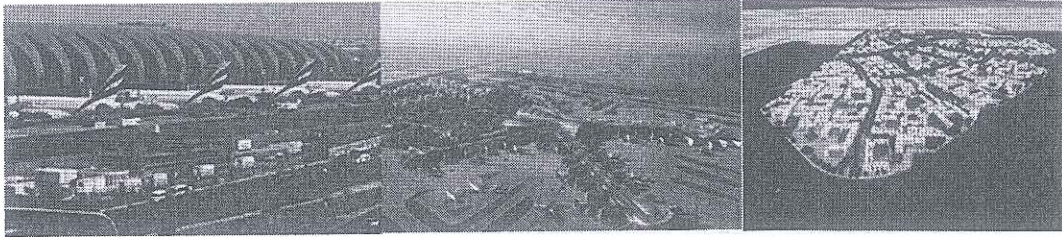
2004 yılında Hong-Kong' da yaklaşık 22 milyon konteynır, 22,9 milyon ton kargo elleçlemesi yapılmış olup, 80 uluslararası denizyolu hat işletmesine, 400 konteynır hat taşıması hizmetine ve haftada 500 güzergâha konteynır sevkiyatı yapılmakta, ayrıca İnci Nehri Deltası'na günde 300 nehir gemisi ile eşya taşınmaktadır(URL15,16).

Hong Kong'da kara, deniz ve havayolu olmak üzere çoklu taşımacılığın gerçekleştirildiği 54.000 m² alana kurulu Tradeport Hong Kong ve 866.000 m²

alana kurulu ATL Logistics Center faaliyet göstermektedir (GTB, 2013:26-29) Çin'de ayrıca Guangzhou, Shenzen, Pekin ve Tianjin lojistik üsleri ile lojistik kümelenmelerin bulunduğu üç coğrafi bölge bulunmaktadır.

2007-2014 yıllarına ilişkin Lojistik Performans Endekslerinde (LPI:2014) Japonya, Güney Kore ve Tayvan'ın da sıralamada genelde ilk 20 arasında yer aldığı görülmektedir. Japonya'da tek modlu (karayolu) taşımacılığının yapıldığı Nippon ProLogis Yük Köyünü, Güney Kore'de tüm modlarla taşımacılığın yapıldığı West Busan Lojistik Merkezini de dünyadaki büyük kapasiteli lojistik köyler arasında gösterebiliriz (Yavaş, 2013: 29-30).

Asya kıtasında küresel özelliğe sahip lojistik köy, lojistik üs ve merkezlere Birleşik Arap Emirliklerinde Dubai Lojistik Köyü ve Abu Dabi Havaalanı Lojistik Parkı ile Bahreyn'de 2009 yılında açılan Bahreyn Lojistik Bölgesini de ekleyebiliriz (Akbulut, 2012: 53-54).



Resim 2.5. Dubai, Abu Dabi ve Bahreyn'deki lojistik üsler

Kaynak: www.choiceuae.com/img/flogisticscity.jpg,

www.deerns.nl/projecten?project_id=823,

www.constructionwee.konline.com/pictures/Hidd-Bahrain.jpg 8 (Erişim tarihi: 18.04.2018)

2.3.1. Avrupa'da lojistik köyler

Avrupa'da lojistik köylerin ilk örnekleri Fransa'da görülmektedir. Yoğun olarak Paris bölgesinde Garanor ve Sogaris'teki lojistik köy uygulaması 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 çoklu taşımacılığı sağlar hale gelmiştir. 1980 ve 90'lı yıllara gelindiğinde ise lojistik köyler dünyada hızla artmış ve Fransa,

Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere’de ilerlemeler kaydetmiş, ABD’de doğan bu kavram Avrupa’da da benimsenmiştir.

Almanya ve Avrupa lojistik köylerinde hizmet yapıları ve gelişme konseptleri ile ilgili deneyimlerin paylaşılmasında iletişim platformu görevini üstlenen Alman Lojistik Köyleri Kooperatifi (Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH/DGG) tarafından açıklanan 2015 Yılı Avrupa Lojistik Köyleri sıralamasında İtalya'dan Interporto Verona ilk sırada yer almıştır. İtalya ayrıca ilk 10'a verdiği 5 lojistik köy ile de başı çekmektedir. Ülke olarak Almanya, 2, 3, 4 ve 9'uncu sırada yer alan dört lojistik köy ile ikinci sırada bulunmaktadır. İlk 10'da İspanya'dan Plaza Logistica Zaragoza 4' üncü olarak yer bulmuştur.

Almanya; birçoğu 200 hektardan büyük olan 33 lojistik köy, toplam 1200 işletme ve 40.000 istihdamı barındırmaktadır. Almanya’da Bremen Lojistik Köyü’nden başka Leipzig (8330 hektar) ve Lübeck (264 hektar) lojistik köyleri, en gelişmiş lojistik köylerdir.

23 lojistik köyün bulunduğu Fransa’da Paris yakınlarındaki Sogaris Lojistik Köyü en gelişmiş merkezdir. İtalya’da lojistik hub olan lojistik köyler daha çok Milan etrafında konumlandırılmıştır. İtalya’da 22 lojistik köy bulunmaktadır. Coğrafi konumu itibariyle Avrupa'nın lojistik anahtarı durumunda olan İspanya, organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. 17 Lojistik köyün bulunduğu İspanya'da bunların en gelişmiş olanı Barselona'daki Zal Cilsa Lojistik Köyü’dür

Bremen Lojistik Üssü (GVZ Bremen):

Almanya'nın en büyük yük merkezi olan Bremen Lojistik Üssü 472 hektar alan üzerinde kuruludur. Bremerhaven, Wilhelmshaven ve Hamburg olmak üzere üç büyük limanın merkezinde hizmet veren GVZ Bremen'de yaklaşık 8 bin kişi istihdam edilmektedir.

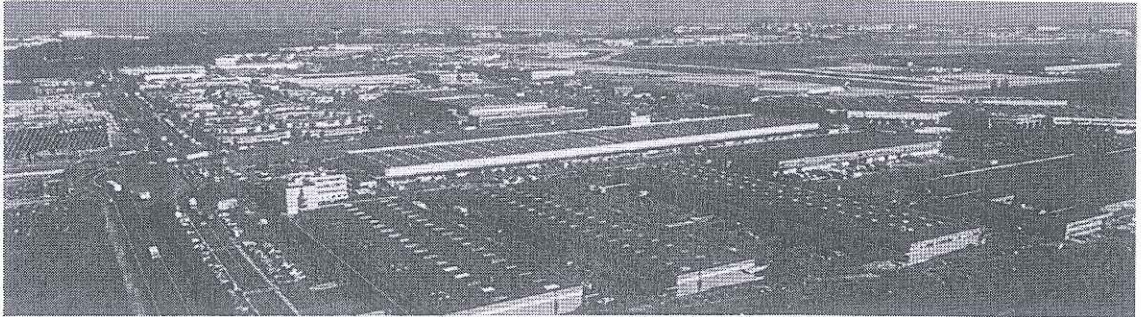
GVZ Bremen, şehir içi trafiği azaltmak ve intermodal taşımacılığı teşvik etmek amacıyla Almanya'nın en eski lojistik merkezi olarak 1985'te kurulmuştur.

Kamu ve özel sektör işbirliğiyle 200 milyon doların üzerinde yatırım yapılan GVZ Bremen, içerisinde yer alan firmaların yönetiminde söz sahibi olduğu kooperatif tarzı bir oluşum biçimiyle yönetilen, 20 farklı ulaşım ve dağıtım alternatifleriyle hizmet veren bir lojistik merkezdir.

GVZ Bremen tüm ulaşırma modlarını kullanabilecek bir bölgede yer alan ve birçok kara-deniz limanı ve intermodel terminal ile bağlantı kurabilecek bir ağı sahiptir (Yavaş, 2013: 39).

Sogaris Lojistik Platformu (Sogaris Plate-Forme Logistique):

Paris ile Orly Havaalanı arasında Gurnis'te 1967 yılında kurulan Sogaris Lojistik Platformu, dünyadaki en eski lojistik köylerden biri olarak bilinmektedir. Yedi karayolunun kesiştiği bir noktada kurulan Sogaris Lojistik Platformu, 214 bin m2 alana yerleşmiş olup 80 şirket faaliyet göstermektedir. Soğutmalı depolar dâhil olmak üzere, depo-ve antrepolar, toplam alanın dörtte birini oluşturmaktadır.



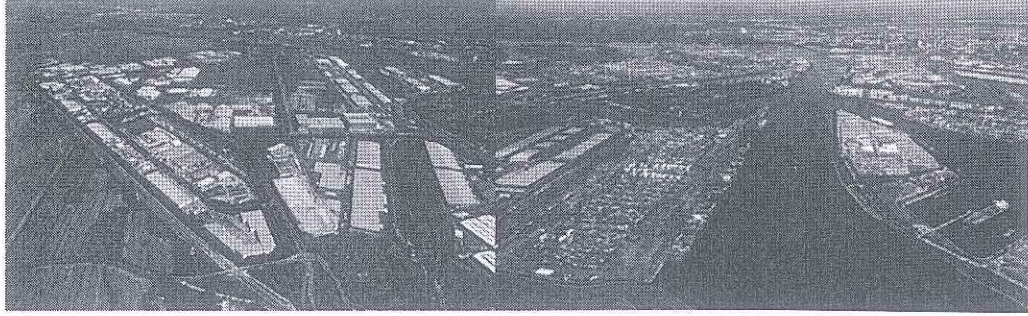
Resim 2.6. Sogaris lojistik platformu

Kaynak: https://www.sogaris.fr/pfl_roissy.php (Erişim tarihi: 18.04.2018)

Verona Lojistik Merkezi (Interporto Quadrante Europa): Verona Lojistik Köyü olarak bilinen Interporto Quadrante Europa, İtalya'nın ana karayolu ve demiryolu bağlantılarının kesişim noktasında yer almaktadır. Merkez; karayolu, demiryolu ve havayolu faaliyetlerinin ağırlıkta olduğu ve Avrupa'da kendini en iyi lojistik merkez olarak kabul ettirmeyi başarmış bir ticaret merkezidir. Verona Lojistik Merkezi, 2,5 milyon m2 alanda faaliyet göstermektedir. Yaklaşık 10 bin kişinin istihdam edildiği merkezde, çoklu taşıma modu (demiryolu, karayolu ve havayolu) uygulanmaktadır.

Hamburg Lojistik Köyü (GVZ Hamburg):

Avrupa'nın en büyük ekonomisi olan Almanya'nın önemli limanlarından olan Hamburg'da bulunan GVZ Hamburg intermodal kapasitesi ve işlem hacmiyle iyi bir lojistik merkez örneği konumundadır. 560 bin m2 alana kurulu GVZ Hamburg'da kara, demir, deniz ve havayolu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir.

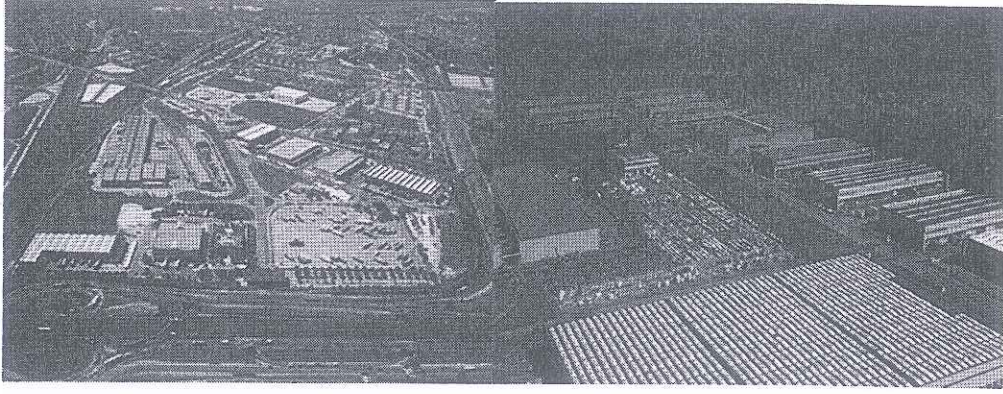


Resim 2.7. Hamnurg lojistik köyü (GVZHamburg)

Kaynak: www.dvz.de/uploads/pics/15d04112a_GVZ_Luftbild_2014_c_WFB_Studio
[www.hamburg.de/ . contentblob/4402252/data/hhla-luftbilder-hafen9.jpg](http://www.hamburg.de/contentblob/4402252/data/hhla-luftbilder-hafen9.jpg) (Erişim tarihi:
18.04.2018)

Bologna Lojistik Köyü (Interporto Bologna):

Lojistik, demiryolu ve karayolu altyapılarından oluşan entegre bir sisteme sahip olan Bologna Lojistik Köyü, (4 milyon m2 lik alanda faaliyet göstermektedir Bu lojistik köyde 277 bin m2 lik bir alana yayılmış olan bir demiryolu terminali de bulunmaktadır. Lojistik köye günde 15 tren giriş- çıkış yapmakta ve buradan Avrupa'daki belli başlı lojistik üslerle bağlantı sağlanmaktadır. Avrupa çapında en önemli lojistik köylerden biri olan Bologna Lojistik Köyü, telematik ağ ile donatılmış olan ilk lojistik köy özelliğine sahiptir.



Resim 2.8. Verona Lojistik Merkezi ve Bologna lojistik köyü

Kaynak: www.infoitaliaspagna.com/wp-content/uploads/2014/02/Interporto-Quadrante.
www.trail/unioncamere.it/writable/immagini/NodoLogistico.

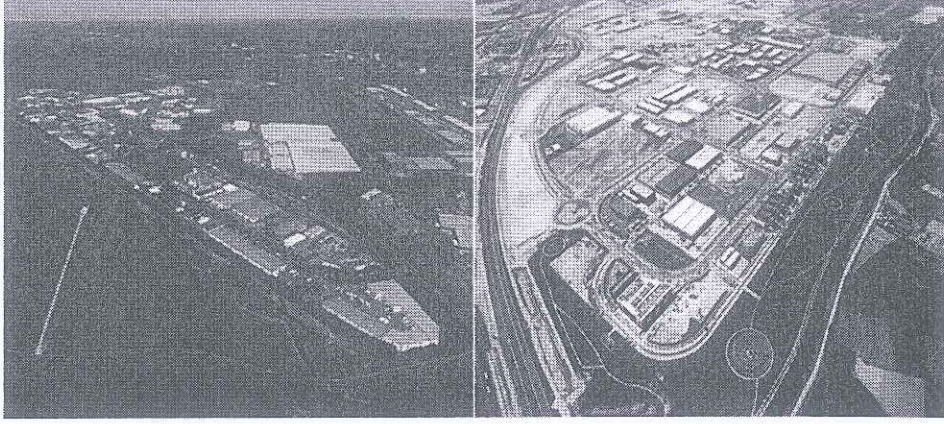
(Erişim tarihi: 18.04.2018)

Zal Cilsa Lojistik Köyü (Zal-Zona D'Activitats Logistiques):

İspanya'nın Barcelona şehrinde, liman sahasının içinde kurulmuş olan bu lojistik köy, temel olarak bir konteyner limanının içinde olma avantajını kullanmaktadır. Zal Cilsa Lojistik Köyünün ulusal ve enternasyonal demiryolu hattında Madrid Lizbon, Paris, Brüksel, Rotterdam, Duesseldorf ve Londra'ya bağlantıları bulunmaktadır. Bulunduğu konum itibarıyla, 500 hektar alana yayılmış, 2 ana otoyol koridoru arasında konumlanan Zal Cilsa lojistik köyü İspanya'nın en gelişmiş lojistik merkezidir.

Zaragoza Lojistik Platformu (Plataforma Logística de Zaragoza):

Zaragoza Lojistik Merkezi (ZLC), Massachusetts Teknoloji Enstitüsü (MIT) ve Zaragoza Üniversitesi ile ortaklaşa İspanya'da Aragon Özerk Yönetimi Hükümeti tarafından kurulan bir araştırma enstitüsüdür. ZLC bilgi yayarak büyüme ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmek için sanayi ve kamu sektörü ile ilgilendiği, lojistik ve tedarik zinciri yönetiminde Zaragoza; eğitim ve araştırma için amacı uluslararası bir mükemmellik merkezi olma yolunda işlemlere başlamıştır. Avrupa'nın en büyük lojistik parkı olan ZLC doğrudan PLAZA gelişmesine bağlıdır. ZLC MIT-Zaragoza Uluslararası Lojistik Programı formatında MIT de Taşımacılık ve Lojistik Merkezi ile işbirliği yapmıştır (Akbulut, 2012:41).



Resim 2.9. Zal Cilsa Lojistik Köyü ve Zaragoza lojistik platformu

Kaynak:<http://docplayer.biz.tr/docs-images/18/754452/images/27-0.jpg>,

<http://zaragozabuenasnoticias.com/wp-cont.ent/uploads/2015/12/Plat> (Erişim tarihi:

18.04.2018)

Rotterdam Limanı:

Dünya lojistik sektörünün önde gelen ülkelerinden olan Hollanda, LPI 2007 ve 2014'te ikinci sırada, 2010'da 4'üncü, 2012 yılında ise 5'inci sırada yer almıştır (LPI 2002-2014). Hollanda'nın lojistik faaliyetleri genel olarak Rotterdam şehrinde yoğunlaşmıştır. Avrupa'nın en kalabalık konteynır trafiğine sahip olan Rotterdam Limanı, lojistikte ayrıca bir dünya devi olarak nitelendirilmektedir.

60.000'den fazla insana doğrudan, 255.000 insana dolaylı olarak iş imkânı sunan ve Hollanda ekonomisine GSYİH'nin %1,9'una denk olan yaklaşık 7,7 milyar Euro katma değer sağlamaktadır.

Rotterdam Limanı için ilk derece önem taşıyan konular petrokimya ve kargo gemi taşımacılığı işlerinin yürütülmesi olarak öne çıkmaktadır. Maden, tahıl ve diğer malların Avrupa kıtası ile diğer dünya ülkelerine taşınması limanda bulunan rıhtımların temel ve önemli bir işlevi durumundadır.

Rotterdam limanında Eemhaven, Maasvalkte ve Botlek isimli üç lojistik merkez (distripark) bulunmaktadır.



Resim 2.10. Rotterdam Limanı

Kaynak:<http://i2.cdn.turner.com/cnn/2013/images/08/13/port.of.rott.> (Erişim Tarihi 18.04.2016)

2.3.2. Amerika’da lojistik köyler

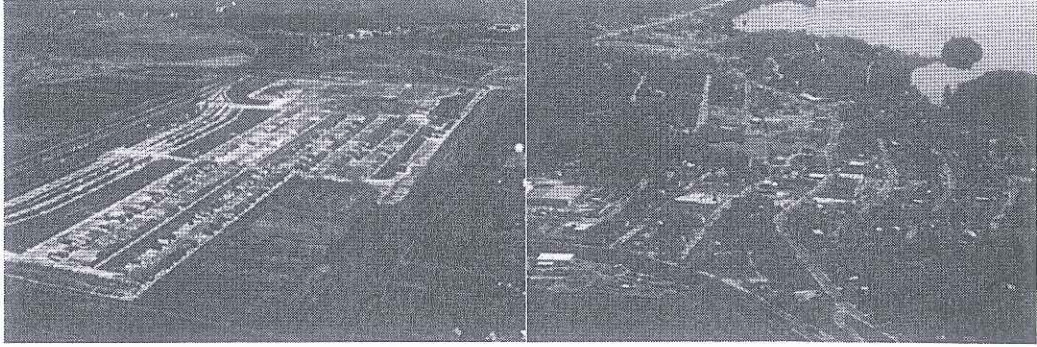
300 milyonluk nüfus ve yaklaşık 14 trilyon dolarlık GSYİH ile dünyanın en büyük ve en önemli piyasalarından biri olan ABD, ithalat ve ihracat büyüklüğü açısından dünya ticaretinde birinci sırada yer almaktadır. 2007 rakamlarına göre GSYH'nin yüzde 13'ünü lojistik sektörünün oluşturması, ABD'nin lojistik açıdan nasıl güçlü bir konumda olduğunu göstermektedir.

Çok geniş bir bölgenin demiryolu ağlarıyla birbirine bağlandığı, hava trafiği düzenlemesinin çok geliştiği ABD'de, lojistik merkezler stratejik olarak son derece iyi ve uygun yerlerde kurulmuştur. Lojistik sektörünün görünümü uluslararası güçlü hizmet sağlayıcılarla karakterize edilmektedir.

ABD'nin en önemli ticaret ortakları; Çin, Kanada, Meksika, Japonya ve Almanya'dır. Bu ülkelerle olan ticarete lojistik etkin bir rol oynamaktadır. Faaliyetler çok geniş bir alanda oluşturulmuş olması, ticaretin yapıldığı uzak ülkelerden malları ABD'ye ulaştırma, depolama gibi süreçlerde lojistik, etkili bir şekilde kullanılmakta ve yönetilmektedir (Gülen, 2011: 77) .

Rickenbacker Küresel Lojistik Parkı (Rickenbacker Inland Port):

ABD'deki lojistik köyler için en belirgin örneklerden biridir. 40 milyon m² alan üzerinde kurulu lojistik park ayrıca 29 milyon m² ek geliştirme alanına sahiptir. 5 adet kampüs hava, karayolu ve demiryolu ile 3 ana dağıtım merkezine ulaşım sağlamaktadır. Dış Ticaret Bölgesi statüsüne sahip Rickenbacker Küresel Lojistik Parkından, bir günlük süre içinde ABD nüfusunun % 47, Kanada nüfusunun ise % 33'üne erişim sağlanabilmektedir. Bunun yanı sıra yolcu odaklı Port Columbus Uluslararası Havaalanına kolay erişim vardır.

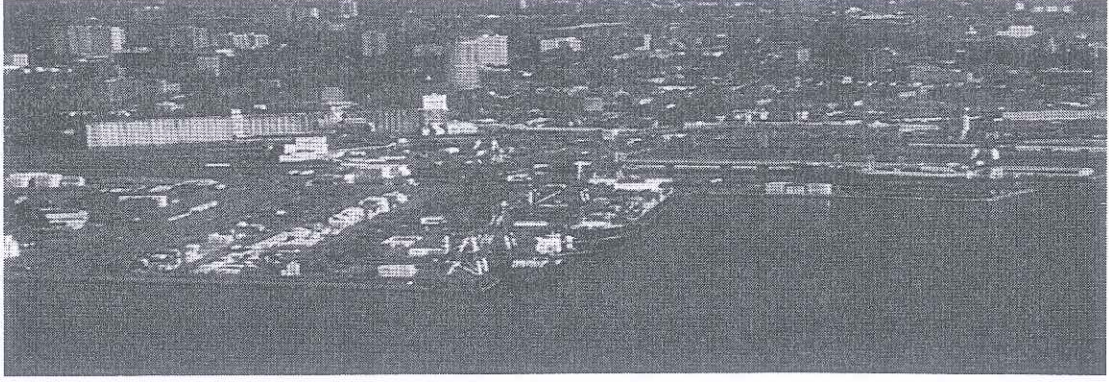


Resim 2.11. Rickenbacker Küresel Lojistik Parkı ve Huntsville Limanı

Kaynak:<http://siteselection.com/features/2008/may/naLogistics/>,
www.robinjones.net/homeimages/stories/May.%202006_Hville_PCarling (Erişim tarihi:
18.04.2018)

Alabama Eyaletindeki Huntsville Limanı (Port of Huntsville) ise demiryolu, karayolu ve havayolu taşımacılık türlerini barındıran bir alan olarak faaliyet göstermektedir. Burada uluslararası intermodal merkezi ve Jetplex Endüstri Parkı yer almaktadır.

Kanada'daki Halifax Lojistik Parkı (Halifax Logistics Park) ise, Boston'un kuzeyinde ve Montreal'in doğusundaki en büyük ticaret merkezidir. 2008 yılında kurulan Halifax Lojistik Parkı; demiryolu ve karayolu altyapısı yanında Halifax Stenfield Uluslararası Havalimanı ile Halifax Limanı'nı içermektedir.



Resim 2.12. Halifax lojistik parkı

Kaynak:<http://www.kinternational.com/shipping-cars-from-the-port-of-halifax-nova-scotia-canada/> erişim: (31.03.2018)

Kanada için çok önemli bir noktada yer alan ve içerisinde bulunan liman ve havalimanı ile de çok büyük bir yük ve yolcu kapasitesine sahip olan Halifax Lojistik Parkında hemen hemen bütün lojistik hizmetleri verilmektedir. Lojistik Parkta ayrıca çeşitli vergi avantajlarına sahip bir dış ticaret bölgesi yer almaktadır. (GTB 2013: 22)

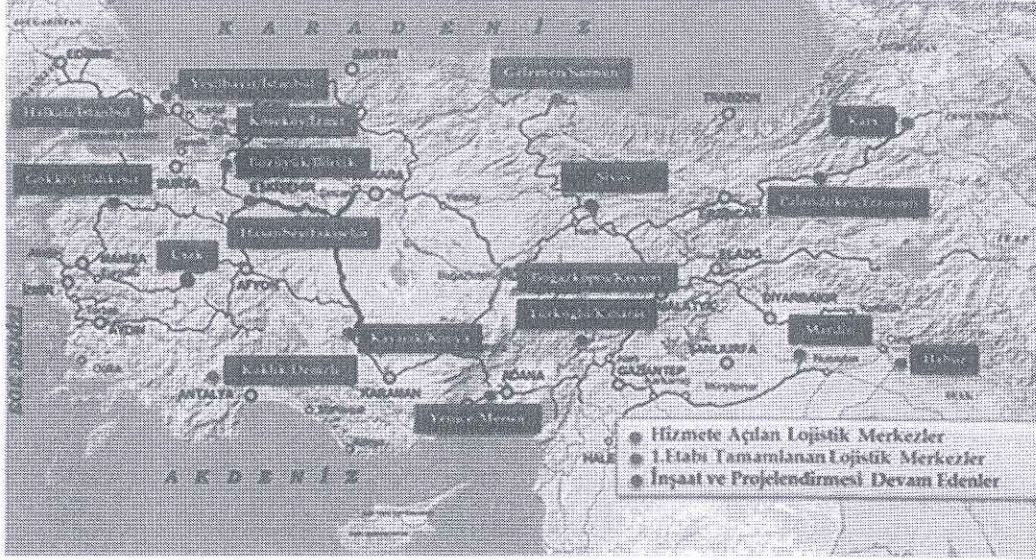
İntermodal taşımacılığın kullanıldığı lojistik park 500 bin metrekare üzerine kurulmuştur.

2.3.3. Türkiye’de lojistik köyler

Türkiye, avantajlı coğrafi konumu sebebiyle lojistik faaliyetler açısından önemli bir noktada bulunmaktadır. Buna ek olarak gelişen ekonomisi, çok çeşitli üretim kollarında üretim kabiliyeti, dinamik nüfusu ve çevresi için bir istikrar adası konumunda oluşu sebebiyle Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu için potansiyel bir üretim ve lojistik üssü pozisyonundadır. Denizyoluna ek olarak tarihsel bir ticari kavşakta bulunması sebebiyle karayolu avantajı ve geliştirilmekte olan demiryolu altyapısı Türkiye için önemli fırsatlar yaratmaktadır.

İstanbul, Mersin ve İzmir birer lojistik faaliyet merkezi kapsamında ele alındığında birçok özelliği taşımalarına rağmen diğer lojistik faaliyetlerden geri kaldıklarını söylemek mümkündür. Bu geriliğin sebebinde Türkiye’deki lojistik sektörünün yapısının ve lojistik hizmet anlayışının payı vardır. Lojistik köy konusu

Türkiye'de ilk kez 2000'li yıllarda gündeme gelmişti, uygulamaya yönelik çalışmalar TCDD tarafından başlatılmıştır. Bunun beraberinde kamu ve özel sektör aracılığı ile lojistik köyler kurulmaya başlanmıştır. (Karadeniz ve Akpınar, 2011, s.23: 55).



Harita 2.1. Türkiye'deki lojistik-merkezler haritası

Kaynak: <http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/11/turkiye-kuresel-lojistik-us-olma-hedefini-buyutuyorr> (Erişim tarihi: 24.04.2018)

Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD bünyesinde, lojistik köylerin kurulmasına yönelik çalışmaları 2010 senesinden sonra hızlanmış, etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilecek, yük lojistiği ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun yapılanmalar başlamıştır.

2010 yılında TCDD'nin planladığı lojistik merkezlerden Samsun, Uşak, Denizli (Kaklık), Köseköy, Halkalı, Eskişehir (Hasanbey) ve Balıkesir (Gökköy) işletmeye açılmıştır. Bozüyük, Mardin, Erzurum, Mersin (Yenice), Kahramanmaraş (Türkoğlu), İzmir (Kemalpaşa) lojistik merkezlerinde inşaat işleri hala devam etmektedir. Diğer lojistik merkezlerle ilgili ihale, proje ve kamulaştırma çalışmaları da sürdürülmektedir.

Gelemen (Samsun) Lojistik Merkezi: Dört farklı ulaşım yapısını ve 5 tane Organize Sanayi Bölgesini (OSB) barındıran Samsun, uluslararası öneminin yanı sıra Türkiye'nin kuzey-güney ve doğu-batı eksenlerindeki yük koridorunun da başlangıç noktası konumunda bulunmaktadır. Ortadoğu, Orta Asya ve Kafkas ülkelerinde yaşayan yaklaşık 400 milyon insan için de ithalat ve ihracat kapısı olma potansiyeline sahip Samsun'daki lojistik merkez, 672 hektar alana kurulmuştur. AB-Türkiye ortak mali desteği ve kamu özel sektör ortaklığı ile kurulan Samsun Lojistik Merkezi aynı zamanda 2 bin kişiye iş istihdamı sağlayacaktır(URL17).

Lojistik Merkez'in yıllık taşıma miktarı kapasitesi 1 milyon 100 bin olarak planlanmış olup, demir, hurda, rulo saç, bakır, klinker, konteynır, çimento, kömür, kereste, buğday, gıda maddesi, un, gübre taşınması yapılmaktadır.

Halkalı (İstanbul) Lojistik Merkezi: Halkalı (İstanbul) Lojistik Merkezinde RO-LA taşımacılığına uygun bir yol ve rampa yapılmıştır. Halen 944 bin ton olan yıllık taşıma miktarının 2 milyon tona çıkarılması planlanmaktadır. Lojistik merkezden konteynır, ihrac ve ithal eşya, tekstil ürünleri, işlenmiş deri, küçük ev aletleri, kum, oto yedek parçası, tır, temizlik maddesi, gıda maddesi, kağıt, MDF, boru taşınması yapılmaktadır.

Uşak Lojistik Merkezi: Yıllık taşıma miktarı kapasitesi 246 bin ton olarak planlanan Uşak Lojistik Merkezi'nde demiryolu ve karayolu ağırlıklı olarak kullanılmaktadır. Lojistik köyden seramik, konteynır, battaniye, iplik, mermer ve mermer tozu, plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri taşınması gerçekleştirilmektedir.

Gökköy (Balıkesir) Lojistik Merkezi: Gökköy (Balıkesir) Lojistik Merkezi, mevcut ulaşım seçenekleri yanında, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle bütünleşik olarak tasarlanmıştır. Yıllık taşıma kapasitesi bir milyon olarak planlanan Gökköy Lojistik Merkezinden otomobil, konteynır, sunta, MDF, mermer ürünleri, gıda maddesi (et ve süt ürünleri, kuru gıda vb.), kaolin, elyaf ve sentetik malzeme, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri vb. taşınması gerçekleştirilmektedir.

Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Merkezi: Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Merkezinin taşımacılık kapasitesi 566 bin ton olarak planlanmıştır. Hasanbey'den fayans, feldispat, demir, seramik, inşaat malzemeleri, buzdolabı, konteynır, manyezit, gıda maddesi, su, kömür taşınması yapılmaktadır.

Köseköy (Kocaeli) Lojistik Merkezi: Yıllık taşımacılık kapasitesi 1 milyon 500 bin ton olarak planlanan Köseköy (Kocaeli) Lojistik Merkezinden otomobil, otomotiv yedek parçası, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteynır, klinker, demir, selüloz, emaye hammaddesi, su, borasit, çelik sac, odun, tutkal taşınması yapılmaktadır.

Kaklık (Denizli) Lojistik Merkezi: Kaklık Lojistik Merkezi mermer ve işlenmiş mermer, kömür, klinker, konteynır, tekstil ürünleri, bakır hammaddesi taşınması için planlanmıştır. Projede, lojistik köyün yıllık taşıma miktarı kapasitesi 500 bin ton olarak ele alınmıştır.

TCDD tarafından başlatılan lojistik merkez kurma çalışmaları, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV), Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş. (GTİ), UND Lojistik Yatırım A.Ş., Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) vb. gibi kurum, kuruluş ve derneklerle koordineli olarak yürütülmektedir.

TCDD dışında kamu ve özel sektörün ortaklığıyla yürütülen Çorlu Lojistik Köyü ve Manisa (MOSBAR) Lojistik köyü projeleri bulunmaktadır.

Çorlu Lojistik Köyü: Çorlu Lojistik Köyü, halen etkin olarak kullanılmayan Çorlu Havaalanının, uluslararası hava taşımacılığı ve kargo taşımacılığı yapan büyük çaplı işletmeleri bir araya getirecek bir kargo merkezi haline getirilmesi ve İstanbul Atatürk Havalimanının kargo yükünün Trakya'ya çekilmesi düşüncesinden doğmaktadır. Çorlu'da lojistik köy olarak seçilen alan;

Çorlu Havalimanı'na 11 km, Marta Limanına (Kuru ve Dökme Yük Limanı) 31 km, Akport Limanı'na (Kuru, Dökme Yük ve Konteynır Limanı) 41 km, Asyaport Limanı'na 49 km uzaklıktadır.

Manisa (MOSBAR) Lojistik Köyü ise kısaca BALO olarak adlandırılan Batı Anadolu Lojistik Organizasyonu projesinin ilk lojistik istasyonunu oluşturmaktadır.

BALO ise; Batı Anadolu Bölgesi'ndeki ihracatçı ve sanayicilere lojistik destek vermek amacıyla organize sanayi bölgeleri (OSB) içindeki sanayicilerin yüklerini birleştirip, sanayicilere navlun ve hizmet üstünlükleri sağlamak için hazırlanan bir projedir.

BALO' nun ilk lojistik istasyonunun MOSBAR olmasının sebebi ise; Manisa OSB ile İzmir Limanı arasındaki 35 km uzaklıkta her gün ortalama 400 tır ile konteynır yük taşınması yapılmaktadır. OSB'nin yıllık yük kapasitesi 3 milyon tonu aşmaktadır. Bu aşamada Manisa-İzmir karayolunda trafik karmaşasını önlemek ve işletmelerin dış pazarlarda rekabet şansını zora sokan yük transfer giderlerini MOSBAR ile azaltmak amaçlanmaktadır. Ayrıca Manisa OSB'den İzmir limanına nakliyat yapan günlük 400 tırın navlun maliyetlerinin de yüzde 50 oranında düşeceği hesaplanmaktadır (Akpınar,2011: 28).

Lojistik merkezler tamamlandığında lojistik sektörüne yıllık 40 milyar dolarlık katkı sağlarken, 27 milyon ton ilave taşıma imkânı ile 9 milyon metrekare konteynır stok ve elleçleme sahası kazandıracak. Türkiye'nin farklı bölgelerinde yer alacak lojistik merkezlerin tamamlanması ayrıca 10 bin kişilik ek istihdam sağlanması anlamını taşımaktadır.

Lojistik Köyler dışında bir de "Yük merkezleri projeleri" başlatılmış, bu projeler için ise Karapınar ve Horozluhan (Konya), Andaval (Niğde) ile Tırmıl (Mersin) seçilmiştir.

Ülkemizde yapılan lojistik köy uygulamaları hem ülke içi ulaşım altyapılarının intermodal çalışan şekline dönüştürecek hem de sağlanan taşımadaki bu yenilikle dış piyasada rekabet gücü artacaktır.

Ayrıca, trafikte rahatlamaya yol açmasının yanı sıra şehirlerde ekonomik ve sosyal gelişime de katkı sağlayacak olan bu köyler, şehir içi trafiği rahatlatacak ve taşımacılığı hızlandıracaktır. Dünyaya kolayca ulaşacak Türk ürünleri, küresel sermaye ile daha kolay rekabet edebilecektir. Bunun yanında, lojistik köyler uluslararası boyutta da ülke ürünlerinin dünya çapında daha hızlı ve daha kaliteli şekilde dolaşımına olanak sağlayacaktır.

Bir altyapı unsuru olarak değerlendirilen lojistik köylerin hem uluslararası, hem ulusal hem de kentsel ticaretin daha rekabetçi bir şekilde gelişmesinde rolü büyüktür. Bu yüzden, öncelikle Türkiye'nin lojistik haritalarının çıkarılması ve ulaştırma koridorlarının belirlenmesi lojistik köy yatırımlarının hızlanması açısından gereklidir. Çünkü Türkiye, büyük bir pazar olmanın yanı sıra aynı zamanda doğu-batı ve kuzey-güney ekseninde oluşacak fiziksel mal hareketlerinde avantajlı köprüsel bir konuma sahiptir (Demir vd, 2013: 110).

Türkiye, coğrafi avantajını, ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yeterince yansıtamamaktadır. Bunun elbette birçok nedeni vardır fakat lojistik açıdan deniz ve hava limanlarının gücünü arzu edilen seviyede kullanamaması da büyük etkindir.

Lojistik köy, sadece bir lojistik merkez değildir. Aynı zamanda ticaretin ve ekonomik kalkınmanın kalbi durumundadır. Dış ticaret hacminin büyümesi ve ülkeye kazandırılan yabancı sermayenin artmasında en önemli etkenlerden bir tanesidir. Özellikle reel sektör yabancı yatırımcısının en çok ilgilendiği noktalardan ikisi eşya hareketinin hızlı olması ve bu alandaki mevzuatın basitliğidir.

Ekonomik anlamda daha ileriye gidilmesi ve bulunulan coğrafyanın daha doğru ve etkin değerlendirilebilmesi açısından, dünyada başarı örneklerinin incelenmesine ve bir kıyaslama yapılmasına ihtiyaç vardır.

Günümüz yönetim anlayışında gitgide tedarik zinciri odaklı bir bakış açısı baskın hale gelmektedir. Lojistik köyler tedarik zincirinin izlenebilirliğinin ve kontrol edilebilirliğinin artırılmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Lojistik köylerin kurulumuyla lojistik süreçler içerisinde kontrol ve koordinasyon sorun olmaktan çıkacaktır. Gelişmiş bir altyapı ile hizmet veren bir lojistik köy yabancı yatırımları da ülkeye çekecek, böylelikle ekonomik kalkınmaya katkıda bulunulacaktır.

TCDD projesindeki lojistik köylerin toplam yatırım bedeli tahmini olarak 400 milyon TL'dir. Tüm lojistik köylerinin faaliyete geçmesi ile demiryolu taşımasında yaklaşık 7,6 milyon ton artış hedeflenmekte olup, demiryolu yük taşımacılığının % 56 artırılması sağlanacaktır(URL17).

Lojistik köylerde tek bir taşıma türü ile hizmet görülebilmesi söz konusu olabilir ancak çok türlü taşımalara olanak veren tesisler, küresel ve bölgesel pazarlara doğrudan erişim olanağı sağlamaktadır. Eşya elleçlemelerinde çok türlü taşımaların teşvik edilmesi için bir lojistik köyüne birden fazla taşıma türüyle hizmet verilmesi tercih edilmektedir (karayolu, demiryolu, denizyolu ve iç suyuolları). Lojistik köylerin geliştirilmesi, birbiriyle doğrudan bağlantısı olmayan birtakım kullanıcılar (ayrı sektörlerden gelen kuruluşlar) tarafından gerçekleştirilen eşya hareketlerinin bir ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi açısından önemli faydalar getirmektedir. Zira bu kullanıcılar, büyük bir kısmı ulaşım terminali etrafında bulunan aynı tesisleri ve aynı donanımları kullanmaktadır. Böylelikle, taşıma maliyetleri düşmekte, taşımaların güvenilirliği ve sağlıklı gerçekleşmesi sağlanmaktadır. Bu durum, lojistik köyün kullanıcılara sağladığı en önemli faydadır.

Bunun dışında, çok iyi planlanmış ve yük taşımacılığıyla ilişkili tüm faaliyetlerin en iyi şekilde yönetildiği bir lojistik köy;

- Yük taşımalarıyla ilgili ticari faaliyetlerin bir araya toplanması suretiyle lojistik zincirin en mükemmel hizmet sunabilmesi,

- Araç (özellikle kamyon-tır), depo, insan gücü kullanımının en uygun hale getirilebilmesi,

- Tüm faaliyetler için güvenli bir ortam/çevrenin yaratılabilmesi,
- Tek elden/merkezden yönetim oluşturulabilmesi,
- Tek elden planlama yapılabilmesi,
- Toplam nakliye, sınaî ve personel maliyetlerinde düşüş sağlanabilmesi,
- Taşıma cirolarının arttırılabilmesi,
- Kaliteli çalışma ortamı sağlanabilmesi,
- Destekleyici hizmetleri sunabilmesi gibi üstünlükler sunmaktadır.

Lojistik köyler yalnızca onları kullanan işletmeler için değil içinde operasyonları gerçekleştiren iş gücünü de dikkate almalı, onların da ihtiyaçlarını karşılayacak yapılarla donatılmış olmalıdır. Eğer bir lojistik köy istihdamı için de yemek yeme alanlarına, konaklama alanlarına ve dinlenme alanlarına sahipse o zaman lojistik köyün kalitesinden bahsedilebilir (URL17).

Günümüzde dünya nüfusunun hızlı ve kontrolsüz bir biçimde artması ve küreselleşme olgusunun yayılmasıyla birlikte, gelişmiş ülkelerin daha fazla kar amacı gütmek hırslarının yanı sıra hızla gelişen ve değişen dünya ihtiyaçlarını karşılayabilmek için üretim kapasitelerini artırmaları buna paralel olarak çevreyi ve doğal kaynakları kontrolsüz bir biçimde tüketmelerine ve zarar vermelerine, dolayısıyla ekolojik dengenin bozulmasına yol açmıştır. Sonuç olarak bir kısım dünya ülkeleri zenginliklerini artırırken kimi ülkelerde giderek yoksullaşmıştır. Dolayısıyla dünyadaki sosyal denge bozulmuştur. Bu bağlamda “sürdürülebilir kalkınma” kavramı ortaya çıkmış ve tüm ülkeleri etkisi altına almaya başlamıştır.

1987 yılında Birleşmiş Milletler Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu’na hazırlanan “Brundtland Raporu’nda” sürdürülebilir kalkınma kavramı “bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama yeteneğinden ödün vermeden karşılayan kalkınma” olarak tanımlanmış (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 23-55) ve o günden bugüne yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu raporda sürdürülebilir kalkınma iki temele oturtulmuştur: birincisi kalkınmada doğal kaynak ve çevrenin korunması, ikincisi de gelişmekte olan ülkelerdeki insanların temel ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Sürdürülebilir kalkınmayla ekonomik büyümenin tek başına yeterli olamayacağı üretilen zenginliklerin ülkeler, bölgeler ve gelir grupları arasında adaletli bir şekilde dağıtılarak, çevresel değerlerin de korunması gerektiği vurgulanmaktadır.

Bu bağlamda sürdürülebilir kalkınmanın birbirinden ayrılmaz sosyal, ekonomik ve çevresel olmak üzere üç temel boyutu bulunmaktadır. Sosyal boyut ile insanların hayat kalitelerinin sürekli eğitim yoluyla artırılarak hem kendilerine hem de sonraki jenerasyonlara faydalarının artırılması ve yoksullukla mücadele edilmesi sağlanmalıdır.

Ekonomik boyut ile dünyadaki tüm kaynakların kıt kaynaklar olduğu bilinmekte ve bu kaynaklar adaletli bir biçimde insan yaşamının kalitesini artıracak şekilde dağıtılmalıdır. Çevresel boyut ile doğal kaynakların ve çevrenin korunması ilkesi göz önünde tutularak ekonomik faaliyetlerin yerine getirilmesi, geri dönüşümlü olup olmadığına bakılmaksızın her doğal kaynağın devamlılığı sağlanarak dikkatli bir şekilde tüketilmelidir. Dolayısıyla sürdürülebilir kalkınma, birbiriyle çelişebilen farklı amaçlar arasında en uygun, kabul edilebilir bir denge kurulabilmesini; yani, bir hedefin diğer hedefler aleyhine öne çıkmasını değil, ama hedefler arasında en uygun, kabul edilebilir bir denge bulunmasını ifade eder. Sürdürülebilir kalkınma için lojistik köyler oldukça önemli yararlar sağlamaktadır. Özellikle çevre boyutu açısından bakıldığında lojistik faaliyetler çevre, gürültü ve görsel kirliliğe sebep olmaktadır. Bununla birlikte şehirlerdeki kent trafiğini artırarak ve büyük araçların şehir merkezlerine girerek çeşitli trafik sorunlarına yol açmasına neden olmaktadır. Araçların kullanılma durumuna göre, harcadıkları yakıtın çevreye verdikleri zarar doğru orantılı olarak artmaktadır. Yakıt tüketimi arttıkça çevreye yaydıkları gazlar artmakta bu durum da “sera etkisi” denilen olaya neden olarak küresel iklim değişikliğine sebep olmaktadır. Ayrıca ağır vasıta araçlarının şehir merkezlerinde yarattıkları trafik yoğunluğunun yanı sıra karayollarını yıpratarak trafik kazalarının artmasına yol açmaktadır. Bu bağlamda diğer bir taşımacılık türü olan demiryolu taşımacılığı çevreye daha duyarlı bir tür olarak öne çıkmaktadır. Demiryolu taşımacılığı, lokomotif türüne göre kullandığı elektrik enerjisi sebebiyle hem çevreye daha duyarlı hem de güvenli taşıma kapasitesine ek olarak, ekonomiklik açısından çok önemli bir taşıma türüdür.

Bu bağlamda lojistik köyler, şehir içi trafik yükünü azaltmak amacıyla yerleşim merkezlerinden uzak bölgelerde kurulduğu için ve çok modlu taşıma

türlerini özellikle demiryolunu etkili bir şekilde kullandığı için yukarıda değinilen sorunları büyük ölçüde azaltmaktadır.

Bununla birlikte, yük taşımacılığıyla ilgili tüm hizmetlerin tek bir yerden ve etkili olarak verildiği lojistik köyler malların alıcıya gönderilmesinde çok kolaylık sağlamaktadır. Böylece çevreye vereceği zararlar azalmaktadır. Lojistik köyler, işletmeler arasındaki rekabeti maksimum düzeyde tutarak bölgenin kalkınmasında ve yerli ürünlerin dünya pazarlarında kolayca açılabilmesi açısından önemli ve etkili merkezlerdir. Özellikle büyük şehirlerden ziyade Anadolu'da kurulan lojistik köyler sanayi açısından bölgenin gelişmesinde önemli rol oynamakta ve istihdam oluşturarak o yörede yaşayan halkın büyük şehirlere göç etmesini bir ölçüde engellemektedir. Ayrıca lojistik köyler kurulduğu bölgelerde şehrin sosyal yaşamını etkileyerek insanların yaşam kalitelerinin artmasına neden olmaktadır. Buna ek olarak arazilerin etkin ve planlı bir şekilde kullanılmasını sağlayarak estetik açılardan daha güzel bir görüntü vermektedirler.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÇUKUROVA'DA LOJİSTİK KÖY/MERKEZ/ÜS GEREKSİNİMİ GÖRÜŞÜNE YÖNELİK LOJİSTİK POTANSİYELİ SWOT ANALİZİ ÇUKUROVA'DA LOJİSTİK KÖY/MERKEZ/ÜS GEREKSİNİMİNE YÖNELİK LOJİSTİK POTANSİYELİ SWOT ANALİZİ

3. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Çukurova Bölgesinde faaliyet gösteren lojistik sektörü firmalarının ihtiyacını karşılayacak, lojistik köy/merkez/üs gereksinimin değerlendirilmesine yönelik yapılan araştırmanın amacı ve yöntemi aşağıda belirtilmiştir.

3.1. Araştırmanın Amacı

Araştırma, Türkiye'de lojistik altyapı, lojistik köy/merkez/üs yapılanması, Çukurova bölgesinin bu yapılanmadaki rolü, ülkenin lojistik merkez/köy/üs yapılanma potansiyeli, kamu ve özel sektörün bu konuda yapabilecekleri, yabancı yatırımcıların bu yapılanmada nasıl rol alabileceğine dikkat çekmek amacıyla yapılmıştır.

3.2. Araştırmanın Veri Toplama ve Analiz Yöntemi

Araştırmada lojistik, lojistik yönetimi, lojistiğin gelişimi, dünyada ve Türkiye'de lojistik merkez ve köyler ile Çukurova lojistik merkezlerin durumuna yönelik kapsamlı bir çalışma yapılmış, kitaplar, dergiler, tezler ve internet kaynakları kullanılarak konuyla ilgili güncel bilgiler toplanmıştır. Söz konusu bilgiler çalışmanın birinci ve ikinci bölümlerinde ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Sektörün stratejik planlamasının öncelikli safhasını oluşturan SWOT analizi çalışması, lojistik köy/merkez/üs kurulması açısından Çukurova'da lojistik sektörün değerlendirilmesine yönelik yapılmıştır. SWOT analiziyle ilgili temel bilgiler aşağıda sunulmaktadır.

3.2.1. SWOT analizi

1970'lerde iş yönetimi alanında kullanılan SWOT analizi daha sonraları pek çok alanda yapılan mevcut durum analizlerinde ve planlamalarda da kullanılır hale gelmiştir.

İngilizce Strengths (Güçlü Yanlar), Weaknesses (Zayıf Yanlar), Opportunities (Fırsatlar) ve Threats (Tehditler) sözcüklerinin baş harflerini oluşturan SWOT analizi, açılımındaki sözcüklerden de anlaşıldığı gibi proje, işletme veya organizasyon ile ilgili güçlü ve zayıf yanları, fırsat ve tehditleri analiz eden bir stratejik planlama yönetimidir.

Proje, işletme veya organizasyon için belirlenmiş olan hedeflerin gerçekleştirilmesini olumlu ya da olumsuz yönde etkileyecek olan iç ve dış faktörlerin belirlenmesini sağlar.

SWOT Analizinin amacı hedeflere ulaşabilmek için önemli olan temel iç ve dış faktörleri belirlemektir. SWOT analizi şu şekilde açıklanabilir:

Güçlü Yanlar: Belirlenen hedeflere ulaşabilmek için avantaj sağlayacak özellikler,

Zayıf Yanlar: Belirlenen hedeflere ulaşabilmede dezavantaj olan özellikler,

Fırsatlar: Hedeflere ulaşılabilmede yardımcı olacak dış çevre koşulları,

Tehditler: Hedeflere ulaşılabilmede performansı düşürecek olan dış çevre koşulları.

Analiz toplanan bilgileri iki temel kategoriye ayırır:

İç faktörler: Proje, işletme veya organizasyonun güçlü ve zayıf olduğu yönler,

Dış faktörler: Proje, işletme veya organizasyona dış çevresinden gelen fırsat ve tehditlerdir SWOT analizin her bir unsurunda;

- Güçlü yanları oluşturan özellikler ve bunlardan nasıl yararlanılabileceği,
- Zayıf yanları oluşturan özellikler ve bu zayıflıkların nasıl giderilebileceği,

- Dış çevrede ne tür potansiyel fırsatlar olduğu ve bunlardan maksimum ölçüde nasıl yararlanılabileceği,

- Dış çevrede tehdit unsuru olabilecek konuların neler olabileceği ve bunlarla nasıl başa çıkılabileceği, sorularının her birine ayrı ayrı yanıt aranmalı ve değerlendirilmelidir.

3.2.2. SWOT analizinde olası kombinasyonlar

SWOT Analizi yapılırken aşağıda belirtilen kombinasyonların ele alınması gerekmektedir. Araştırmada da söz konusu kombinasyonlar uygulanarak sonuca ulaşılması amaçlanmıştır.

Güçlü Yanlar/Fırsatlar: Burada hedef, hem gücü hem de fırsatları en üst düzeye çıkarmak ve kullanabilmektir.

Sektörün gücü kullanılarak tüm dış imkânlardan yararlanmayı sağlayacak stratejilerin değerlendirilmesi esastır.

Güçlü Yanlar/Tehditler: Lojistik sektörünün dış çevredeki tehditlerle başa çıkacak olan güçlerin analiz edildiği bu süreçte amaç, güçten maksimum oranda yararlanırken, dış tehditleri minimuma indirecek alternatiflerin ortaya çıkmasını sağlamaktır. Bu kapsamda tehditlerden kurtulmak veya tehditleri minimuma indirmek için güçlü yanların kullanılması sağlanmalıdır.

Zayıf Yanlar/Fırsatlar: Fırsatlarla birlikte zayıf yanların incelendiği bu süreç, karşılaşılan yeni fırsatların birçoğunun kullanılarak zayıf yanlarını gidermeye yönelik çabaları kapsamaktadır. Dış fırsatlardan yararlanılarak zayıf yanların ortadan kaldırılması amaçlanır.

Zayıf Yanlar/Tehditler: Dış çevredeki tehditlerle karşılaştırılarak zayıf yanların ele alındığı bu stratejik alternatif, zayıf yanları en aza indirmek ve dış tehditlerden kaçınmak için son derece savunmacı hareket tarzıdır.

3.3. Araştırmanın Bulguları ve Değerlendirme

Küreselleşme olgusu tüm ülkeleri özellikle ticari hayatın lokomotifi olan; pazarlama, finans, lojistik gibi sektörleri derinden etkilemiştir. Uluslararası ticaret altyapısı güçlü olan ülkeler, küreselleşmeden olumlu yönde etkilenirken, ekonomide coğrafi üstünlüğe sahip ancak lojistik altyapısı zayıf ülkeleri olumsuz etkilemiştir. Türkiye lojistik altyapısı bakımından modernize olamamış ve yeni sistemlere entegre olma konusunda sorunlar yaşayan ülkeler arasındadır. Hatta lojistik, birçok işletme için kavram olmaktan öteye gidemezken kullanan işletmelerin ise kısıtlı bir çerçevede olduğu görülmektedir.

Özetle; Türkiye gibi yüksek potansiyele sahip ülkelerin, özel sektörün lojistik ile ilgili görüşleri alınarak sektöre yönelik neler yapılabileceğini ortaya koymak ve özellikle sektörde paydaşları lojistik köy/merkez/üs ile ilgili görüşleri alınmaya çalışılacaktır.

Araştırmanın önemi

Türkiye Cumhuriyeti ekonomik açıdan gelişmekte olan bir ülke konumunda iken, Asya ve Avrupa kıtalarının her ikisinde de toprağı bulunan bir ülkedir. Topraklarının büyük bölümü Anadolu'ya, küçük bir bölümü ise Balkanların uzantısı olan Trakya'ya yayılmıştır. Kuzeybatıda Bulgaristan, batıda Yunanistan, kuzeydoğuda Gürcistan, doğuda Ermenistan, İran ve Azerbaycan'a bağlı Nahçıvan, güneydoğuda ise Irak ve Suriye komşusudur. Güneyini Akdeniz, batısını Ege Denizi ve kuzeyini Karadeniz çevreler. Marmara Denizi ise İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı ile birlikte Anadolu'yu Trakya'dan yani Asya'yı Avrupa'dan ayırır. Türkiye, Avrupa ve Asya'nın kavşak noktasında yer alması sayesinde önemli bir jeostratejik güce sahiptir. Sahip olduğu coğrafi konumunun yanı sıra ticari payın tarım, hayvancılıkta üstün iken güneydoğu bölgesinin en önemli koridoru olması ve ulaşım kolaylığı görevini üstlenmiştir. Sadece tarımsal ve hayvansal olarak bakılmasının dışında madenleriyle de önemli bir ihracat ülkesidir.

İhracatta da uluslararası mevzuatın ön planda olması gerektiği düşünülürse işletmelerin özellikle ihracat aşamasında dış kaynak kullanımını tercih ettikleri görülmektedir. İhracatı artırmanın en önemli yolu işletmelerin üretimde rekabet edebilir yüksek kaliteye ulaşması ve lojistik kavramı ile kullanımına özel önem

vermeleri gerekmektedir. Kuru sebze ve yaş ürünlerin ihracatı dışında kalan ürünlerinde ihracatının önemli kısmı ile sınır ticareti şeklinde gerçekleştiği ülke için bu mevzuatın düzenlenmesi ve ihracat pazarının genişletilmesi en önemli koşuldur. Söz konusu kırılma ve genişleme ise ancak lojistik sektörünün gelişimine bağlıdır. Bu açıdan bakıldığında çalışma, ülkede lojistik kavramı ve sektörüne bakış açısında farkındalık yaratılması, dolayısıyla ülkenin dış ticaret ivmesinde olumlu artış yaşanmasına ortam sağlaması açısından önemlidir.

Araştırmanın sınırlılıkları:

Araştırma, geniş coğrafyaya sahip ve gelişmekte olan bir ülkede yapıyor olması nedeni ile birtakım sınırlılıklar ile karşılaşmıştır. Öncelikle işletme, kamu kurum ve kuruluşlarına, lojistik ile ilgili görüşleri sorulduğunda geri dönüşler sorun teşkil etmiştir. Bilgi paylaşımı konusunda çekingen tavır izleyen kamu ve özel sektörden bilgi edinme sürecinde de sorunlar yaşanmıştır.

Araştırmaya yönelik bir diğer sınırlılık ise ülkede lojistik konusunda yayınlanmış çalışmaların yetersizliğidir. Ulaştırma ve iletişim alanında eğitim veren yükseköğretim kurumları bulunmakla birlikte bilimsel anlamda ülkenin lojistik durumunu ortaya koyan çalışmaların yetersizliği ile karşılaşmıştır. Benzer şekilde özel sektörde lojistik sektörüne yönelik olarak detaylı verilere ulaşılabilecek çalışma yürütmekte yetersiz kaldığı ve veri paylaşımında çekingen davranıldığı gözlenmiştir.

Yöntem ve analiz:

Araştırma evrenini lojistik sektörü ile ilgili özel sektör kuruluşları kapsamaktadır. Çalışma için gerekli olan örneklem; sektörde yer alan profesyoneller arasından, olasılıklı olmayan örnekleme yöntemlerinden biri olan yargısal örnekleme yöntemi ile seçilmiştir. Örnekleme girecek firmalar ile irtibata geçilerek gerekli izinler alındıktan sonra genellikle üst düzey yöneticiler ve sektör profesyonelleri ile yapılandırılmamış görüşmeler yapılmıştır. Görüşme öncesi sözü edilen paydaşlar ile temasa geçilmiş, telefon görüşmeleri yapılmıştır. Görüşme sorularının bir kısmı e-posta yolu ile gönderilmiş bazı paydaşlarla yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiş olmakla birlikte lojistik sektöründe Çukurova bölgesinde etkin firmalar ile taşıma dışında da sektörde bulunan paydaşlar ile

temasa geçilmiş görüşmeler sağlanmıştır. Birçok farklı boyutta faaliyet gösteren işletmeler ile de analizler yapılarak bahsedilen işletmelerin hem ekonomik hem de sosyal büyüklükleri açısından beklentileri ve bu sektörün ihtiyaçları ele alınarak değerlendirmelerin büyük bir kısmını temsil etmektedir.

Mevcut durum analizi:

Bugünün küreselleşen dünyasında lojistik, sanayileşmede belirleyici bir rol üstlenmektedir. Dünya pazarlarında yer alma çabası içerisinde olan Türkiye’de sanayinin gelişmesi amaçlı yeni projeler için sürekli adımlar atılmaktadır. Ancak hükümetin, endüstriyel atılımların ekonomik yarar sağlaması için öncelikle lojistik altyapıyı göz önünde bulundurması gerekmektedir. Türkiye’nin Cumhuriyet’in 100. yılı 2023 ihracat hedefi 500 milyar dolardır. 2023’de realize edilmek istenen hedeflerden bazıları şunlardır.

- Dünyanın en büyük 10 ekonomisi içinde olmak,
- 500 milyar dolar ihracat ve kişi başı milli gelir 25 bin dolar olması,

1923’den 2015 yılına kadar ortalama olanak:

- Büyüme ortalaması %4.7
- İhracat artışı %10.34
- İthalat artışı %11.7
- 2003-2016 dönemindeki ihracat artışı %11.5

Hükümetin 2017-2019 yılı Orta Vadeli Program’da önümüzdeki 3 yıl için koyduğu ihracat artış hedefi ortalama %10.5tir. Bu da Cumhuriyet dönemi ortalamasına yakın bir orandır. Bu artış hızı oranıyla 500 milyar dolarlık dış ticaret hedefine Türkiye ne zaman erişir, hesaplanabilir. Geride bıraktığımız 12 yılı incelediğimizde Dünya ihracat artış oranı yıllık olarak %6.66’ya tekabül etmektedir. Eğer Türkiye her yıl %10.5 ihracat artışı yakalayabilirse, 2029 yılında 500 milyar dolar ihracat hedefini realize edilebilir.

İlk 10 ekonomi içerisinde olma hedefi de ileri teknolojik ürünler üretmekte ve rekabetçi bir alt yapıya sahip olmakla gerçekleştirilebilir. Bütün bu ticaretin, ihracat ve

ithalatın yapılabilmesi de lojistik kavramının sanayide gelişmiş ülkelerdeki gibi anlaşılması ve gerekli fiziki alanlar, otomasyon programları, nitelikli insan kaynağı yaratılarak bütüncül bir iyileştirme ile olabilir.

Dış ticaret hacmi bu derece büyürken, ülkelerin birbirleriyle olan rekabeti de giderek artmaktadır. Bu süreç içerisinde ticarete tarife ve tarifeler dışında kalan pek çok engel de, ülkelerin söz konusu bu rekabeti kendi lehlerine kullanmak istedikleri araçlar haline gelmiştir.

Dünya ticaret hacmindeki artışa paralel büyüyen ülkelerden biri olan Türkiye'de dış ticareti de küresel krizlerden uzak kalamamış, yaşanan krizlerden etkilenmiştir. 2003 öncesinde ise Türkiye ekonomisi 2001'de dibe vurmuştur. Bankacılık sistemi iflas etmiştir. 25 özel banka batmıştır. Mevduat yükleri hazine ve halkın sırtına yüklenmiştir. 4 devlet bankası devlet tarafından kurtarılmıştır. Banka iflaslarının ve hortumlamalarının o zamanki 53 milyar dolarlık faturası devletin ve halkın sırtına yüklenmiş ve son 13 yılda 750 milyar TL (Türkiye bütçesinin 2 katı) borç faizi ödemesi yapılmıştır. Bütçe açığı (-% 16) ve kamu borçları (-% 74) çığ gibi yükselmiştir. Milli gelir 2001'de 180 milyar dolar ile 1992 rakamına düşmüştür. 2001'de kişi başı milli gelir (2.180 dolar) bile 1992 rakamına gerilemiştir. % 100 devalüasyon sonucu ülke ve halk yüzde 50 fakirleşmiştir (URL10).

Hazırlanmakta olan Lojistik Strateji Master planı bölgede bir lojistik merkez, lojistik köy (organize lojistik bölgesi) kurulması amacıyla hazırlanmaktadır. Uzun dönem strateji çalışmalarında ve 5 yıllık master planda bu konu ana konu olarak ele alınacaktır.

3.3.1. Güçlü yanlar

Çukurova bölgesinin güçlü yanları bu bölümde ayrıntılı olarak çıkarılmış ve aşağıda sunulmuştur.

- Geniş bir coğrafyaya hitap etmesi,
- Uluslararası transit taşımacılık ve denizyolu taşımacılık hatlarının gelişmiş olması,

- Taşıma koridorları üzerinde ve tercih edilebilecek birden fazla ulaştırma modunun bulunması,

- Çok modlu taşıma ve hizmet konsolidasyonları fırsatları sayesinde çevre sorunları üzerinde de azaltıcı etkileri bulunması,

- Lojistik merkezler, kısa sürede teslim fırsatı ve lojistik süreçte maliyet azaltıcı avantaj sağlaması,

- İhracat potansiyelini tahıl ve tahıl ürünlerinin karşılaması,

- Lojistik sektör için özellikle taşımacılık anlamında gerekli altyapının devletin kalkınma planlarında yer alması,

- Potansiyel kazanmak amacıyla, öncelikle Mersin Limanı ile iş birliği içinde çalışılması,

Dünyanın en büyük kargo uçaklarının inebileceği uluslararası hava limanının 2020'de hizmete açılmasının planlanması,

- Mersin Limanı, Mersin'in bir lojistik üs olabilmesi için vazgeçilmez bir lojistik odak olması,

- Demiryolu ray genişliğinin uluslararası standartlara uygun olması,

- Ülkenin Mersin Limanı, hali hazırda, tüm denizcilik ve liman hizmetlerini verebilen Türkiye'deki tek liman ve toplam işlem hacminde Türkiye'nin en büyük 2. limanı konumunda olması,

-GAP, Güney Doğu Anadolu ve güney komşu ülkelerde yaşanan gelişmeler gelecekte Mersin ekonomisinin gelişiminde önemli bir etken olması,

- Karayollarında rekabetin gelişmesi,

- Türkiye'nin uluslararası taşımacılık anlaşmalarına taraf olması,

- Demiryollarının ağır ve dökme yük taşımacılığı için uygun olması,

- Diğer taşıma türleriyle denizyolu bağlantılı altyapının gelişmiş olması,

3.3.2. Zayıf yanlar

Lojistik sektöründe karşılaşılan sorunlar ele alınarak eksiklikler belirlenmiş ve aşağıda sıralanmıştır;

- Nitelikli eleman eksikliği,
- Yetersiz ve yıpranmış altyapı,
- Yetersiz ve yıpranmış teknolojik altyapı (araç parklarında kullanım süresi geçmiş/aşırı yıpranmış araç sayısı çokluğu ve zayıf teknik durum),
- Düşük düzey uluslararası hatlar ile ana hatlar dâhil ulaşım ağı modernizasyonu,
- Eksik ulusal ve uluslararası taşımacılık mevzuatı,
- Karayolu hatlarında destek veya yardımcı hizmetlerin çok yetersiz olması (dinlenme tesisleri, akaryakıt istasyonları, rekreasyon alanları),
- Etkili bir trafik izleme sisteminin olmaması (yol güvenliği, denetimsiz ve düzensiz taşımacılık,
- Otomasyon, inovasyon ve teknoloji açısından geri kalmışlık,
- Demiryollarında TCDD'nin geçmiş yıllardaki yatırım konusundaki yetersizliğinin Mersin demir yolu hattının batıya açılmamasına neden olması,
- Gelişmesi önündeki en büyük engel şehir il sınırları içindeki depo, ambar, tır parkı gibi tesislerin dağınık ve küçük ölçekli olması,
- Sınırlarda hizmet ve kuruluşların çalışmalarında koordinasyon ve işbirliğini sağlayacak lojistik teknoloji eksikliği,
- Eski teknoloji ile yapılan daha ziyade dökme malzeme stoklaması amacıyla inşa edilen rampasız düz girişli, az kapılı depolama merkezleri ve antrepoların; paletli taşıma ve konteyner taşımacılığının gelişmesi karşısında, işe yaramaz duruma gelmesi,
- Ekonominin tüm sektörlerine hitap edebilecek taşımacılık hizmetleri modelinin eksikliği,

- Hızlı ve etkin hizmet verebilme açısından öncelikli bir kriter olan, sahada konteyner stoklama kapasitesinin büyük bir bölümü kullanılması,

- Bu durumda, artan işlem hacmiyle birlikte, yakın gelecekte limanın sahada stoklama kapasitesinin yetersiz kalması,

- Lojistiğin bu derece şehir içinde kalmış olmasından dolayı hava kirliliği, gürültü kirliliği ve trafik sıkışıklığı yaratması,

- Lojistik hizmet merkezlerinin eksikliği,

- İntermodal taşımacılık hizmetlerinin gelişmemiş olması,

- Ulusal deniz ticaret filosunun zayıflığı (deniz yolu ulaşımında kullanılan varlıkların aşırı yıpranmış olması ve yeterli teknolojik donanımlara sahip olmaması),

- Kullanılabilecek denizyolu yoğunluğunun yeterli olmaması,

- Stratejik ortakların limanlarının altyapısına bağımlılık,

- Transit malların gümrüklenmesinde gereksiz süreçler,

- Okyanus ve açık denizlere doğrudan ulaşımının bulunmaması,

- Havacılık sektörünün kurumsal yapısının zayıflığı,

- Havayollarında devletin uyguladığı katı politikalar sebebiyle esnek fiyatlandırmanın olmaması,

- Akaryakıtın ülkede yeterli miktarda üretilmemesinden dolayı yakıt fiyatlarının yüksek, kalitenin düşük olması,

3.3.3. Fırsatlar

Lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği bölgenin konumu ve özellikleri incelendiğinde, sektörde karşılaşılan eksiklikler göz önüne alınarak potansiyeli arttıracak değerlendirmeler aşağıda açıklamıştır.

- Coğrafi konum,

- Hizmet kalitesinin yükseltilmesi,

- Çevre koruma, enerji tasarrufu, ekonomik verimlilik teknolojileri ile sektör güvenliğini artırmaya yönelik teknolojilerin tanınması,
- İntermodal ve konteyner taşımacılık oranının artması,
- Taşıma ve lojistik sistemlerin geliştirilmesi,
- Mevcut altyapının geliştirilmesi ve yeni altyapı oluşturulması,
- Sevkiyat merkezi kontrol sisteminin tanınması,
- Uluslararası taşımacılığa entegrasyon sağlanması sistemlerinin geliştirilmesi,
- Kamu-özel sektör işbirliğinin geliştirilmesi,
- Demiryolu taşıma hizmetlerine talebin artması,
- Yatırım imkânlarına açık olması,
- Toplumsal öneme sahip mal taşımacılığında devlet sübvansiyonları,
- Yolcu taşıma araçlarının (vagon) yenilenmesinde devlet sübvansiyonları.
- Taşımacılık sektörü pazarının gelişebilme imkânının varlığı,
- Sektöre ileri teknoloji ve yeni standartların kazandırılması,
- Sektör ile ilgili mevzuatların iyileştirilmesi,
- Türkiye'nin ekonomik potansiyelinin artması,
- Türkiye' nin uluslararası ulaştırma hatlarının geliştirilmesi için ulusal ve Uluslararası organizasyonların işbirliği,

3.2.4. Tehditler

Lojistik faaliyetleri gerçekleştirirken birçok kısıtlamalardan bahsetmek mümkündür. Küreselleşme ve rekabet ortamına mecbur kılarken ekonomide büyüme birçok sorunları ortaya çıkarmaktadır. Bu olası durumlar aşağıda sıralanmaktadır;

- Taşımacılıkla ilgili mevzuatlardaki eksiklikler nedeniyle yollarda ulaşımın engellenmesi, araçlarla yasadışı taşıma işlemlerinin yapılabilmesi, teknik çalışma kurallarının ihlali,

- Aşırı yıpranmış altyapı ve mobilize yapı nedeniyle risklerin artması,

- Yolcu taşımacılığında toplumsal önem taşıyan hatlarda devletin yetersiz destekleri,

- Devletin mevcut demiryolu taşımacılığı politikasında riskleri ortadan kaldırmaya yönelik senaryoların görülmemesi, modernizasyona yeterli finansman ayrılmaması,

- Kamu işletmesi olan Demiryollarını korumaya yönelik ayrımcı politikaların sürmesi,

- Operasyonel tehditler (trafik güvenliği, iş ve çevre koruma güvenliği, yıpranmış varlıkların kaza riskini arttırması),

- Dış ekonomik krizlerin tekrarı ve hammadde fiyatlarının düşmesi sebebiyle taşımacılık potansiyelinin düşmesi,

- Dövizde bağıli tehditler (yatırımların ABD Doları olarak finanse edilmesi ve dövizde meydana gelebilecek değişiklikler),

- Akaryakıt fiyatlarında enflasyona göre daha hızlı artış ve buna bağıli olarak kamu ve özel şirketlerin giderlerinin yükselmesi,

- Komşu ülkeler ile gerçekleştirilen ihracat faaliyetlerinde sorunlar ortaya çıkması,

- Komşu ülkelerin sektörde izlediğı politikaların rekabet gücüne zarar vermesi,

- Komşu ülkelerin alternatif transit taşımacılık hatları uygulamaları,

- Diğer ülkelerin oluşturacağı yapay engeller nedeniyle firmalarının uluslararası taşımacılık pazarında oranının azalması,

- Türkiye'nin doğu ile batı arasında yük köprüsü olması ile yaşanabilecek ekonomik ve iç karışıklık sorunlarıyla karşı karşıya kalabilme riski,

- Ekonomik olmayan iç-dış havayolu hatlarının çokluğu.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

SWOT Analiz Değerlendirmesi

Çukurova bölgesinde lojistik sektör profesyonelleriyle yapılan görüşmeler sonucunda gelen yanıtlar ışığında, SWOT analizine ilişkin genel bir değerlendirme yapılmış, şu bulgulara ulaşılmıştır;

Ülkemizde lojistik sektörü hızla gelişimini sürdürürken lojistik merkezlerin oluşturulmasındaki en önemli sorun taşımacılık alt yapısı, ağların yetersiz oluşu ve araç ve park alanlarının yetersizliğinden kaynaklanan aksamalar sektörün işleyiş hızını kesmektedir.

Bu değerlendirmenin ardından süratle gözden geçirilip, taşımacılık alanında acil eylem planları ile alt yapı devlet desteği ile lojistik üs olma eylemleri için engeller aşılmalıdır.

Türkiye'nin dünya çapında lojistik ağındaki rekabet yalnız düşünülmemeli, komşu ülkelerin sahip olduğu olanaklar ihracat ürünleri de göz önünde tutularak dış ticarete rekabet edebilir ortama sahip olmak öncelik olmalıdır. Bu yelpazede lojistik sektöründe, global pazarda rekabet edebilmesinin öneminin anlaşılması ve buna göre hareket edilmesi zorunludur. Bu konu ile ilgili Türkiye'nin lojistik sektörün önemli bir kısmını karşılayan Mersin, konumu itibarıyla göz ardı edilmemeli yaşanan aksaklıklar ve tehditlerin ortadan kaldırılması için öncelikleri şöyle sıralamak mümkündür;

- Ülke bazında karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığının dengesini oluşturmak, uluslararası ve ulusal alt yapı kapasitelerinin geliştirilmesi, buna bağlı olarak alt yapı yetersizliklerinin giderilmesi için araç ve park alanlarının süratle modernize edilmesi,

- Transit yük taşımacılığın geliştirilip önem verilmesi için, gerekli altyapı oluşturularak ortak transit yasalarının hayata geçirilmesi,
- Modern lojistik merkezlerin kurulmasında kümelenmenin ön planda tutulması,
- Yük taşımacılığına elverişli lojistik köyler için uygun yerlerin belirlenmesi, Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan Mersin Kent bütünü için Nazım Planların yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanması,
- Hızla gelişen ve yoğun göç alan şehir çok yönlü olarak incelenmeli planlamaları buna göre yapılmalıdır.
- Şehir artık hızla büyürken metropol kent halini almış, birçok firmada şehir içinde kalmıştır. Bu firmaların trafik akışına takılmayacak şekilde şehir dışlarına elverişli yerlere taşınması gerekir.
- Mersin'in doğusunda bulunan yük taşımacılığı için başka ticari alanlar oluşturulmalı faaliyetleri gerçekleştirmek için şehrin batısına taşınmasına olanak sağlanmalı,
- Lojistik maliyetlerini düşüren gümrük mevzuatının yeniden düzenlenmesi için rezervler yapılmalı,.
- Gümrük mevzuatının sadeleştirilmesi, otomasyon ve gümrük taşımacılığını lojistik şirketler ile beraber entegre haline getirilmeli,
- Sınır kapıları dahi bekleme sürelerini aza indirmek için işlem ve modernizasyonunu sağlanmalı,
- Taşımacılık araçlarına yakıt desteği sağlanmalı,
- Türkiye'nin komşu ülkeleri ile ithalat ve ihracat kolaylaştırıcı teşvikler ile ticareti canlandıracak ortaklıklar sağlanmalı,
- Dış ülkelerde ortak depolama ve lojistik tesisler kurulmalı,
- İşletmelerin birleştirici teşviklerle yatırımlara imkan sağlanmalı,

- Sektöre yabancı sermayeyi çekici teşviklerle tam rekabet ve etkin denetim ortamı oluşturulmalı,
- Lojistik veri tabanı oluşturulmalı,
- Lojistik alanında verimliliği arttırıcı eğitimler, hizmet içi eğitim kursları ve üniversite de bu bölümü okuyan öğrencilerin donanımı arttırıcı eğitimler verilerek alanda uzman kişileri yetiştirmek hedeflenmeli,
- Lojistik standartlarının yükseltilmesi için profesyonel yönetici internet ağını geliştirerek elektronik ağın geliştirilmesi e-belge ve e-ticaret uygulamalarını yaygınlaştıracak uygulamalarla destek verilmeli,
- Lojistik merkezlerin iletişim ağlarını geliştirerek koordinasyon ve izlenebilen sistemli programlar geliştirilmeli,
- Uluslararası lojistik kurumları ile koordinasyon sağlanmalı, iş birliği arttırılmalı ve ortak çalışmalar yapılmalı,
- Küresel lojistik geliştirilmeli ve gelişimi önündeki engeller koordineli olarak tespit edilmeli gerekli önlemler alınmalı,

Bu çalışma ile Çukurova bölgesinin lojistik sektöründeki zayıf yönleri ile karşı karşıya olan tehditleri önemli ölçüde ortadan kaldıracak uygulamalar tespit edilmiştir. Coğrafi konumu ile güçlü bir yere sahip olan ülkemizin genel olarak avantajları komşu ülkeler ve küresel kaynaklı güçsüz zayıf yanlar için aynı durumdan söz edemeyiz.

Bu sebeple kullanılacak deniz yolunun yoğunluğu ve alt yapı yetersizliğinden kaynaklanan okyanus ve denizlere doğrudan ulaşımının olmaması güçlü yönleri olan coğrafi konumu, zayıf yönü olarak karşımıza çıkarmaktadır.

Yaşanan ekonomik buhranlar, küresel krizler ve döviz bağlantılı ticaretleri dalgalı kur tehditleriyle karşı karşıya getirmektedir

Türkiye'nin çevresinde bulunan komşu ülkelerden kaynaklanan tehditlerde ülkenin güçlü yönleri veya avantajları fırsata çevirme olanakları sınırlı olduğu gerçeğini sıralarken aşağıdaki başlıklar tespit edilmiştir.

- Komşu ülkelere ihraç edilen tarım ürünlerinde sorunların çıkması,
- Komşu ülkelerin sektörel bazda uyguladığı politikaların rekabet gücüne zarar vermesi,
- Komşu ülkelerin alternatif transit taşımacılığı için tercih uygulamaları,
- Lojistik faaliyetlerini gerçekleştirilen ülkeler için yapay engellerin uluslararası pazarda taşımacılık oranlarının düşmesi,
- Türkiye'nin doğu ile batı arasında köprü görevi ile yaşanabilecek ekonomik ve iç karışıklık sorunlarıyla karşı karşıya kalabilme riski,
- Ekonomik olmayan iç-dış havayolu hatlarının çokluğu,
- Komşu ülkelerin alternatif transit taşıma hatlarındaki tercihi ve uygulamaları,

Mersin'i dış ticaret açısından öne çıkaran hususlardan biri de Mersin limanına komşu olan kendi rıhtımına sahip ve Türkiye'nin en yüksek işletme hacmine sahip 4. serbest bölgesi konumundaki Mersin Serbest Bölgesi'dir.

Serbest bölgenin özel mevzuatından kaynaklı avantajların yanı sıra coğrafi konumu, alt yapısı ve yönetim anlayışı ile Mersin ili ve bölgenin ticaret hacmine önemli katkı sunan ve küresel bazda lojistikte rekabetçi bir konum kazandıracak önemli bir alt yapı fonksiyonuna sahiptir. Serbest bölgede mevcut alanların ve kiralık depoların sınırlı olması yeni yatırımlara engeldir. Yeni yapılacak yatırımların önünü açmak için gerekli arsa tahsislerinin planlanması şarttır.

Bölgede yatırımcının güven içinde çalışması engellerle paralellik arz eder. Ulusal ve uluslararası rekabet gücünü azaltan bu engeller yatırımların önünü kesip cazip olmaktan çıkaracaktır.

Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesinde ticari yük taşımacılığının gerçekleştirildiği, yaş sebze meyve üretimini iç ve dış ticaretine, Mersin Toptancı Hali kompleksi de uluslararası ve yurt içi yük taşımacılığının yoğunlaştığı odaklardır.

Mersin Limanı'na komşu konumda olan ülkeler ile kendi rıhtımı bulunan ve yüksek işlem hacmine sahip olan Serbest Bölge, bir yandan gerek özel mevzuatının

getirdiği avantajlar, gerekse coğrafi konumu ile alt ve üstyapısının etkin yönetimi ülke ekonomisi ve dış ticaret hacmine ciddi anlamda katkısı olan ilimizdir.

Diğer yandan Mersin'in küresel lojistikte rekabetçi ve etkin bir konum kazanması bağlamında, Dünya'daki örneklerde de görüldüğü üzere, lojistik altyapı olanaklarını tamamlayan önemli bir fonksiyona sahiptir. Ülke içerisinde dış ticaret hacminin %46'sını karşılarken bölgenin lojistik üs olma hedefine istinaden bölgeye kurulması planlanan ve inşası devam eden lojistik köye ihtiyaç vardır. Demiryollarının Mersin Yenicede lojistik köy faaliyetlerinin bir bölümünü karşılarken arazi ve trafik akışına sebep olan uzak mesafe faktörü için bölgeye yatırımlar hızlandırılıp engeller ortadan kaldırılmalıdır.

Mersin'in kalkınmasında önemli bir katkı sunan Mersin OSB Türkiye ölçeğinde çağdaş, çevreci alt ve üst yapı imkanları ile Mersin ili ve Türkiye'yi geleceğe taşıyan çağdaş sanayi üretim merkezi olma yolunda atık su, arıtma vb. çağdaş inovatif teknolojileri destekleyen açılımlar (teknopark) ile bölgenin kalkınmasında önemli görev üstlenmiştir.

Tarsus tarımsal ürün işletme ihtisas organize sanayi bölgesi projesinin gerçekleşmesi için önemli aşamalar kat edilmiştir. Projenin hayata geçirilmesi hususunda Çukurova bölgesinde yetişen tarım ürünlerinin verimi ve kalitesini arttırarak ekonomiye büyük ölçekte değer kazandırarak tarımsal sanayideki gelişim ile Türkiye'nin dünyadaki rekabet gücünü önemli ölçüde arttıracaktır.

Lojistiğin temelini oluşturan depolama Mersin'de işletmeler tarafından kullanılan özel antrepolar ve taleplerin karşılanmasında genel antrepolar açık kapalı alanlar, soğuk hava depoları, kuru yük, silo ve tankları ihtiyaca cevap verecek düzeydedir. Ancak; geçmişte plansız ve dağınık şekilde inşa edilen bu yapılar yükleme ve boşaltmalarda aksamalara sebep olmaktadır. Yeterli bir donanım ve teknik alt yapıya sahip bu alanları Türkiye'nin dış ticaret kapasitesine paralel planlayarak çağdaş ekipmanlar ile uygun bölgelerin inşasına başlanmalıdır. Bu önlemlerin alınması lojistiğin rekabet gücünü arttıracaktır.

Lojistiğin omurgasını oluşturan kara taşımacılığın da karşılıklı yükler taşınırken doluluk oranlarının dengelenmesi bölgesel ekonominin gücünü oluşturur. Mersin ilinde küçük ara filoların kara taşımacılığında önemli kısmını

oluşturmaktadır. Ancak bölgeden ihraç ithal yolu ile limana serbest bölgeye OSB gelen mal ile bölgeye ihraç yolu ile limana giden mal miktarının dengelenmemiş olması kara taşımacılığını ekonomik olmaktan uzaklaştıran sebeplerdir.

Ekonomik verimliliğin sağlanması için sektörlerin koordinasyon içinde çalışarak rekabetten ziyade verimliliği esas alan yük paylaşımlarının planlaması, verimsiz çalışan kara taşıtların iş birliğini oluşturabilecek dernek, oda ve birlikleri ortak paydada buluşturarak düzenlemeler yapılmalıdır. Bu oluşumun sağlanmasında henüz inşası devam eden lojistik köy (organize lojistik bölgesi) devreye girmesiyle mümkün olacaktır.

Mersin demiryolu bağlantısının limana kadar uzanması önemli bir avantaj sağlamaktadır. Ana demir yolundan OSB'ne bağlantı sağlanması önem arz etmektedir. Bu bağlantı maliyet giderleri ve zaman açısından önemli kazanımlar sağlayacaktır.

Gelişen demir yolu bağlantılarının limandan limana uzanması, doğudan batıya gelişmesi, ağır malzeme dökme yük taşımacılığına yol açmış demir yolları yük elleçleme alanları oluşturmaya teşvik etmiştir.

Söz konusu alanların oluşturulması kaynak israfına, maliyet artışlarına ve verimsiz çalışmalara zemin hazırlamıştır. Bu kapsamda, yapılacak olan Lojistik Köyün faaliyete geçmesi ile demiryolu aktarma alanları trafiğe soluk aldirmek için şehir dışına çıkarılması sorunları ortadan kaldırmış olacaktır.

Mersin'in dış ticaretteki önemli pozisyonundan biri de Uluslararası liman avantajından kaynaklanmaktadır. Dünya limanları arasında önemli bir yere ve konuma sahip Mersin limanı Akdeniz'in dünyaya açılan penceresi konumunda olması, bölgesel lojistiğin önemini ile birlikte kapasite artırımı ile ilgili zarurieti de ortaya koymuştur. Göz önünde bulundurulması gereken diğer bir husus da, lojistiğin liman öncesi ve sonrası hizmetlerinde gerekli alt yapı planlanması ve hayata geçirilmesi unsurudur.

Mersin'in lojistik sektörü önündeki engelleri ilgili kuruluşlar tarafından ve devlet desteği ile tespit edilerek şehir merkezindeki dağınıklık, şehir içinde kalan

ambar, tır parkları, depo ve antrepolar ekonomik özelliğini kaybetme noktasına gelmiştir.

Belediyeler, sanayi odaları, sivil toplum kuruluşları, sektörel dernekler ve birliklerin, sorunların odağında ortak görüşlerle hazırlanan planlamaları uygulamaya koyarak katkı sunmaları sorunları ortadan kaldıracak ve sektörü büyütecektir. Mevcut durum bu konuları ele alarak lojistik sektörünü toparlayacak ve ekonomik olarak geliştirecektir.

KAYNAKÇA

- Akbulut, P. (2012). Lojistik yapılanma modelleri, Samsun ve Mersin illeri için optimum lojistik yapılanma modeli önerileri. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mersin Çağ Üniversitesi
- Akpınar, E. ve Karadeniz, V. (2011). Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir Lojistik köy önerisi.
- Armstrong, G. and Kotler, P. (2002). Principles of marketing, 9. Edition, Delhi:
- Aydın, G.T. ve Öğüt, K.S. (2008). Lojistik köy nedir. 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu. İstanbul. TCDD, 2 (1441).
- Baki, B. (2004). Lojistik yönetimi ve lojistik sektör analizi, Trabzon: Lega
- Bezirci, M., DüNDAR, A. O., Haziran 2011. Lojistik Köylerin işletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 13 (1): 309-325
- Boston/Dordrecht/London: Kluwer Academic Publishers, Swamidass, P.M. (ed). (2000). Encyclopedia of production and manufacturing management. Boston/Dordrecht/London: Kluwer Academics Publisher.
- Bowersox, D.J. and Closs, D.J. (1996). Logistical management: The integrated suppl chain process. Singapore: McGraw-Hill.Kitapevi.
- Büyükozan, G. vd. (2012). Uluslararası lojistik. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). LÇınar Y., 2004, Çok nitelikli karar verme ve “bankaların mali performanslarının değerlendirilmesi” örneği, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 204 s. Lojistik yönetimi. İstanbul: UTİKAD Yayınları.
- Demir, M.H.; Taşer, A.; Kara, B.Y.; Toyoğlu, H. ve Alumur, S. (2013). Çağdaş lojistik uygulamaları. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Demir, V. (2008) Lojistik yönetim sisteminde maliyet hesaplaması. 2. Baskı, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Dostsever (2007) Küresel lojistik ve Türk firmalarının rekabetçi yapılarına etkilerinin araştırılması. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Elgün, M.N. (2011). Uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin sağladığı rekabet avantajları: Bir model önerisi. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Afyon Kocatepe Üniversitesi.
- Erdil, M. (2010). Ekonomik kalkınma stratejisi olarak lojistik köyler. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi.

- Erdumlu R.M., 2006. Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 237 s.
- Ergün, İ. (1985). Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında ulaştırma sektörü. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayınları.
- Gülen, K.G. (2011). Lojistik sektöründe durum analizi ve rekabetçi stratejiler. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2013). Gümrük ve Ticaret Bakanlığının lojistik sektörüne yönelik uygulamaları. Ankara: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları.
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik faaliyetlerin rekabet stratejileri ve işletme karı ile olan ilişkisi. Muhasebe ve Finansman Dergisi, 41. <http://journal.mufad.org/attachments/article/251/8.pdf> (Erişim tarihi: 22.04.2018)
- Karacan, S. ve Kaya, M. (2011). Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme. Kocaeli: Umuttepe Yayınları.
- Keser, H.Y. ve Koban, E. (2007). Dış Ticarete Lojistik. Bursa: Ekin Basım Yayın.
- Keskin, M.H. (2009). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Kılıç, Y, Karaatlı, M. A., Demiral, M. F., Pala, Y., Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği 2011 Marmara Coğrafya Dergisi, 23. <http://edergi.marmara.edu.tr/marucog/article/view/1012000676/1012000573> (Erişim tarihi: 22.02.2018), Pearson Education Asia Pte. Ltd.
- Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5 (10). <http://sbed.mku.edu.tr/article/download/1038000505/1038000296> (Erişim tarihi: 23.04.2018)
- Öz, M. (2011). Lojistikte yeni yaklaşımlar. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1 (1).
- Özcan, S. (2008). Küçük ve orta büyüklükteki işletmelerde lojistik yönetiminin önemi.
- Zorlu, F. 2008. Türkiye lojistik coğrafyası, Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 2008/3 Sayı: 43, 39-60
- Ross, D.F. (2000). Competing through supply chain management. 3rd p.
- Şenbağcı, F. (2008). Uluslararası lojistik yönetimde denizyolu ulaştırması. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

- Temelli, F. (2011). Lojistik faaliyetler -yönetimi, maliyetlemesi ve muhasebeleştirilmesi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Erzurum: Atatürk Üniversitesi.
- Uçar, A. (2007). Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi ve sorunları. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi

İnternet Kaynakları

- URL 1: <http://www.sole.org/info.asp> Erişim: (23.05.2018)
- URL 2: <http://slideplayer.biz.tr/slide/2941955/> (Erişim: 12.04.2018)
- URL 3: <http://www.mevzuat.net/fayda/teslimsekilleri.aspx> (Erişim: 12.04.2018)
- URL 4: <http://www.lojistikdunyasi.net/dis-ticarette-teslim-sekilleri.html> (Erişim: 13.04.2018)
- URL 5: <https://www.gumrukleme.com.tr/baslarken/dis-ticarette-odeme-sekilleri/> (Erişim: 13.04.2018)
- URL 6: <http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari.html> (Erişim Tarihi:04.04.2018)
- URL7:<http://www.tim.org.tr/tr/tim-gundem-tim-ihracatin-6-aylik-bilancosunu-acikladi-yukselis-suruyor-pazar-cesitliliği-artiyor.html> (Erişim Tarihi: 04.04.2018)
- URL8: <http://www.mesiad.org/MERSIN-HINTERLANDI-OCAK-KASIM-2015--412-s.html> (Erişim Tarihi: 04.04.2018)
- URL9:<http://www.limakports.com.tr/hesaplama> (Erişim Tarihi: 05.04.2018)
- URL10: <http://www.tim.org.tr/tr/tim-gundem-tim-hedef-2023-500-milyar-dolar-ihracat-stratejisini-basbakana-sunuyor.html> (Erişim Tarihi: 06.04.2018)
- URL11:http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/ffc98347ee35b3e_ek.pdf
- URL12:http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticaret%20ergisi/haziran_ek_15.pdf (Erişim Tarihi: 04.04.2018)
- URL13:<http://www.lojistikcilerinsesi.biz/-lojistik-performans-indeksine-gore-turkiyenin-durumu/> (Erişim Tarihi: 04.04.2018)
- URL 14: <http://www.inovatifhaber.com/mobil/haber.php?id=12288> (Erişim Tarihi: 08.04.2018)
- URL15:<http://www.mtso.org.tr/tr/a/2017-yilli-aylik-gostergeler> (Erişim Tarihi:08.04.2018)
- URL 16: <http://www.mtso.org.tr/tr/b/raporlar> (Erişim Tarihi:08.04.2018)
- URL17:<https://www.gumruktv.com.tr/hong-kong-limani-2016-yili-performansi> (Erişim tarihi: 09.03.2018)

URL18:<http://mersinistikbal.net/guncel/20345-liman-genisleme-projesinin-temeli-atildi.html> (Erişim Tarihi: 04.04.2018)

URL19:<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18581>URL _____ (Erişim Tarihi: 11.03.2018)

URL20: <https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/iki-yilda-7-lojistik-koy-faaliyete-basladi-6039sinda-ise-acilis-haberi-293145> (Erişim Tarihi: 01.03.2018)

URL21:<http://www.enerji.gov.tr-sayfalar-boruhatti-lojistiği> (Erişim tarihi:12.03.2018)

URL 22: <http://mersinistikbal.net/guncel/20345-liman-genisleme-projesinin-temeli-atildi.html> (Erişim Tarihi: 01.03.2018)

URL23:<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/dunya-ekonomisine-yon-veren-ulkeler-40012350> (Erişim Tarihi:29.01.2018)

URL24: http://www.haberaliz.net/article_detail.php?article_id=3232

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Burakgazi Merve Kübra
Uyruğu : T.C.
Doğum Tarihi (gün/ay/yıl) : 11.03.1991
Doğum Yeri : Bingöl
Medeni hali : Evli
Adresi :Kültür Mah. Şair Eşref Cad. Akbana Sitesi Bblok
Kat 3 No 12 Bingöl Merkez
Telefon : 05536098414
E-Posta : merveburakgazi@hotmail.com

Eğitim Derecesi	Eğitim Birimi	Mezuniyet yılı
Yüksek lisans	Toros Üniv. Sosyal Bil. Ens. İşletme Tezli YL.	2018
Lisans	Avrasya Üniversitesi, İ.İ.B.F. Maliye Bölümü	2015
Lise	Bingöl Mehmetakif Ersoy Anadolu Lisesi	2010

Yabancı Dil

İngilizce Az seviyede

Yayınlar

Yayınlanmış Bildiri

2016 ULTZK 5. Ulusal Lojistik Ve Tedarik Zinciri Kongresi- Bildiri
ULTZK 2016 Mersin Ve İskenderun Limanları Maliyet Analizi, Ticarete Etkisi



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU

İŞLETME ANA BİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih:/...../.....

Tez Başlığı: LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGE KALKINMASINDAKİ EKONOMİK VE SOSYAL ETKİLERİ:
ÇUKUROVA ÖRNEĞİ

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın;

- Giriş,
- Ana bölümler ve
- Sonuç kısımlarından oluşan toplam 104 sayfalık kısmına ilişkin,09/07/2018. tarihinde enstitü tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 23'dür.

Uygulanan filtrelemeler:



- Kaynakça hariç
- Alıntılar hariç
- Benzer kelime sayısı 10 adet

yapıldığında en fazla %10,



- Kaynakça hariç
- Alıntılar dahil
- Benzer kelime sayısı 10 adet

yapıldığında en fazla %30'u geçmemelidir.

Tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Yukarıda belirtilen başlıkta danışmanım ile birlikte tamamlamış olduğum tezimin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir. Tezimin, tez yazım kurallarına uygun olarak ve intihal olmaksızın hazırladığımı taahhüt eder; intihal olması durumunda tez çalışmamın başarısız sayılacağını ve mezuniyetimin iptalini kabul ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Öğrencinin Adı Soyadı : Merve Kübra BURAKGAZİ

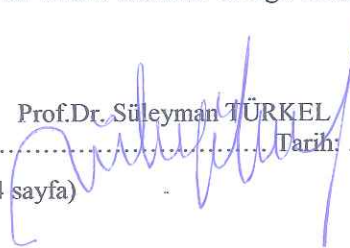
İmzası :  Tarih:/...../.....

Yukarıda kişisel ve tez bilgileri verilen öğrencimin belirtilen başlıkta birlikte tamamlamış olduğumuz tez çalışması Turnitin intihal yazılım programında kontrol edilmiş ve etik bir ihlale rastlanmamıştır. İntihal yazılım programının rapor çıktısı ektedir. Ayrıca tezin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

İmzası

Prof.Dr. Süleyman TÜRKEL

Tarih:  09/07/2018

Ek: İntihal yazılım programının rapor çıktısı (4 sayfa)

LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGE KALKINMASIDAKİ EKONOMİK VE SOSYAL ETKİLERİ: ÇUKUROVA ÖRNEĞİ

Yazar Merve Kübra Burakgazi

Gönderim Tarihi: 09-Tem-2018 02:06PM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 981384358

Dosya adı: Merve_K_bra_BURAKGAZ_-TEZ-09.07.2018.docx (7.84M)

Kelime sayısı: 19408

Karakter sayısı: 147756

LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGE KALKINMASIDAKİ EKONOMİK VE SOSYAL ETKİLERİ: ÇUKUROVA ÖRNEĞİ

ORIJINALLIK RAPORU

%**23**

BENZERLİK ENDEKSİ

%**22**

İNTERNET
KAYNAKLARI

%**2**

YAYINLAR

%**14**

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	kosemyo.gumushane.edu.tr İnternet Kaynağı	%4
2	akademik.maltepe.edu.tr İnternet Kaynağı	%3
3	acikerisim.aku.edu.tr:8080 İnternet Kaynağı	%2
4	www.utikad.org.tr İnternet Kaynağı	%2
5	www.slideserve.com İnternet Kaynağı	%1
6	Submitted to TechKnowledge Öğrenci Ödevi	%1
7	acikerisim.deu.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
8	Submitted to Afyon Kocatepe University Öğrenci Ödevi	%1

9	Submitted to TechKnowledge Turkey Öğrenci Ödevi	%1
10	issuu.com İnternet Kaynağı	%1
11	www.shortsea.org.tr İnternet Kaynağı	%1
12	www.ihracat112.com İnternet Kaynağı	%1
13	www.erphaber.com İnternet Kaynağı	%1
14	www.lojistikhatti.com İnternet Kaynağı	%1
15	abpwrsupplier.com İnternet Kaynağı	%1
16	İnternet Kaynağı	%1
17	www.mfa.gov.tr İnternet Kaynağı	%1
18	www.mehmetsahin.org İnternet Kaynağı	%1

Bibliyografyayı Çıkart üzerinde