



LOJİSTİK KÖYLERİN YÖNETİM ÖZELLİKLERİ VE TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK KÖYLER

Logistics Villages Management Features And Logistics Villages In Turkey

Dr. Öğr. Üyesi Emine GENÇ

Bartın Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, Bartın/Türkiye

ORCID ID: 0000-0003-1178-6929

Şebnem COŞMUŞ

Yüksek Lisans Öğrencisi, Bartın Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Bilgi ve Lojistik Yönetimi, Bartın/Türkiye

ORCID ID: 0000-0001-7283-5873



ÖZET

Küreselleşmenin etkisiyle lojistik faaliyetlerde ki artış, uluslararası pazarda rekabet eden işletmeler için ürün ve hizmetlerinin hedef pazar ve tüketicilere doğru zamanda, doğru miktarda ve doğru fiyatla ulaştırması oldukça önemli bir hal almıştır. Bu konjonktürde tüm lojistik faaliyetlerin bir arada bulunduğu lojistik köyler büyük bir öneme sahiptir. Lojistik köyler, lojistik faaliyetlerin etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayan, ülke ekonomilerine ve işletmelerin verimliliğine direkt olarak katkı sağlayan merkezlerdir. İlk olarak Amerika'da kurulmaya başlayan lojistik köyler 1960'lı yıllar itibarıyla Avrupa'ya oradan da dünyaya yayılmıştır. Türkiye'de lojistik köylere yönelik çalışmalar 2007 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından başlatılmıştır. Türkiye'de kamu ve özel sektör yönetiminde mevcut ve planlanan 27 adet lojistik köy bulunmaktadır, bunlardan 11 tanesi işletmeye açıktır. İşletmeye açık lojistik köylerin 9 tanesi TCDD tarafından 2 tanesi özel sektör tarafından işletilmektedir. Lojistik köyler, işletmelere daha etkin ve verimli olma, diğer sistemler ile daha koordineli çalışma olanağı sunmasına bağlı olarak ülkeler ve işletmeler açısından oldukça stratejik öneme sahiptir. Bu çalışmada lojistik köy kavramı ele alınmış, lojistik köylerin yönetim özellikleri incelenmiş ve Türkiye'deki lojistik köyler hakkında bilgi verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik köy, lojistik köy yönetimi, Türkiye'deki lojistik köyler.

ABSTRACT

With the effect of globalization, the increase in logistics activities has become very important for businesses competing in the international market to deliver their products and services to the target market and consumers at the right time, in the right amount and at the right price. In this conjuncture, logistics villages, where all logistics activities are together, are of great importance. Logistics villages are centers that enable logistics activities to be carried out effectively and efficiently and directly contribute to the country's economy and the productivity of businesses. Logistics villages, which were first established in America, spread to Europe and then to the world as of the 1960s. Efforts to logistics village in Turkey The Turkish Republic State Railways in 2007 (TCDD) was initiated by. Turkey in the management of existing public and private sector and planned logistics park located in 27 pieces, 11 of them are open to business from them. 9 of the logistics villages that are open to operation are operated by TCDD, and 2 of them are operated by the private sector. Logistics villages have a very strategic importance for countries and businesses, as they offer businesses the opportunity to be more efficient and productive, and to work in a more coordinated manner with other systems. This study dealt with the concept of logistics village, examined the characteristics of the logistics park management and information is given about logistic villages in Turkey

Keywords: Logistics village, logistics village management, logistics village applications in Turkey

1. GİRİŞ

Dünyadaki ticaret potansiyelinin yükselmesi ve yaşanan ekonomik gelişmeler ile birlikte örgütlerin rekabet güçleri artmış ve dünyanın dört bir yanına bölgeler ve kıtalar arası ticaret hız kazanmıştır (Erdal, 2005). Küresel ticaret sayesinde dünyada üretilen ve dağıtımı yapılan hammaddeler, yarı mamul maddeler ve bunlara bağlı parçalar ihtiyacı olan ülkelere ve işletmelere gönderilmektedir (Kaynak ve Zeybek, 2007). Hızlı gelişen teknoloji ve artan rekabet baskısı altında örgütlerin varlıklarını korumaları ve karlılıklarını arttırmaları büyük oranda maliyetlerini yönetme ve kontrol altında tutabilme başarısı ile mümkündür (Bezirci ve Dündar, 2011). Lojistik maliyetleri özellikle uluslararası ticarete rekabet avantajının yaratılmasında ön önemli maliyet kalemlerinin başında gelmektedir.

Dünya ticaretinin ve buna bağlı lojistik faaliyetlerinin hızla ve durmaksızın gelişmesi, içinde bulunduğumuz rekabete dayalı piyasa koşulları içinde artan maliyetler, gelişen teknolojik ve değişen müşteri talepleri, lojistik faaliyet gösteren kurum ve kuruluşları yeni yollar ve çözümler bulmak için harekete geçirmiştir (Kaynak ve

Zeybek, 2007). Bu çözüm yollarından biri olarak lojistik köyler oluşturulmuştur. Lojistik köyler, küresel rekabet ortamında örgütlerin gelişmelerden hızlı haberdar olmalarını ve gelişmelere adapte olmalarını sağlayarak uluslararası ticarete zamanında güvenilir bir şekilde müşteriye ulaşım imkanı sağlayan en verimli çözüm yollarından biridir (Bezirci ve Dündar, 2011). Çok modlu taşımacılık, trafik sıkışıklığı sorunlarının önlenmesi, işletmelere ek kalem getiren çeşitli maliyetlerin düşürülmesi, çevreye duyarlılık gibi konularda ön plana çıkan lojistik köyler, lojistik faaliyetlerde ön plana çıkmaktadır (Elgün, 2011). Lojistik köylerin temel kuruluş amaçları; depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetlerini gerçekleştirmek ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli aktarma yapmaktır (Koldemir ve Kudu, 2015).

Lojistik köyler çeşitli ülkelerde farklı isimlerle (lojistik üs, yük köyü, lojistik merkez, lojistik alan, lojistik park, dağıtım merkezi) ifade edilmektedir. Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) Yönetici Özeti (2019) lojistik merkez, yük köyü, lojistik üs, lojistik ihtisas organize sanayi bölgesi ve lojistik köy kavramlarının eş anlamlı olduğu ifade edilmiş ve lojistik köy kavramı Avrupa Lojistik Merkezleri Birliği'nin (Europlatform) yapmış olduğu tanımdan hareketle yeniden tanımlanmıştır. Bu tanıma göre lojistik köy "uluslararası ve/veya ulusal taşımacılık, lojistik ve ürünlerin dağıtımını ile ilgili tüm faaliyetlerin kümelenilerek farklı işletmeler tarafından özmal/kiralık bina, arsa veya araçlar kullanılarak gerçekleştirilebilmesi için lojistik amaçlı düzenlenmiş, farklı taşıma türlerine etkin bağlantıları olan özel alanlardır" (TLMP Yönetici Özeti, 2019).

Lojistik köyler için önemli noktalardan biri de yönetim özellikleridir. Lojistik köylerde yönetim; kamu, özel ve kamu-özel sektör ortaklığı şeklinde gerçekleşebilmektedir. Yaygın olarak kamunun sermayenin ana hissedarı olduğu kamu-özel sektör ortaklığı modeli tercih edilmektedir. Bu modelin daha sık tercih edilme sebebi lojistik köylerin uzun vadeli yatırımlar olmasından kaynaklı ilk etapta özel sektör için cazip olmamasından kaynaklanmaktadır. Kamunun mali destek sağlaması ile yatırım gerçekleşebilmektedir (Kaynak ve Zeybek, 2007). Türkiye'deki lojistik köylere ilişkin çalışmalar 2007 yılında TCDD tarafından başlatılmıştır. 2020 yılı itibari ile kamu ve özel sektör yönetiminde mevcut ve planlanan toplam 27 adet lojistik köy bulunmakta, bunlardan 11 tanesi işletmeye açıktır ve 9 tanesi kamu tarafından 2 tanesi özel sektör tarafından işletilmektedir (TCDD, 2020a).

Lojistik köylerin önemine bağlı olarak lojistik köylere yönelik gerek yatırımların artması gerekse mevcut lojistik köylerin verimliliğinin artmasına yönelik akademik çalışmalar son yıllarda ön plana çıkmaktadır. Türkiye'de lojistik köylere yönelik olarak gerçekleştirilen araştırmalara örnek olarak şunlar verilebilir: Kaynak ve Zeybek (2007) çalışmada intermodal terminallerin öneminden bahsetmiş ve lojistiğe olan katkısına değinip Türkiye'deki gelişmeleri değerlendirmiştir. Aydın ve Ögüt (2008a, 2008b) yapmış oldukları çalışmalar lojistik köy kavramından özelliklerinden ve Türkiye ile Avrupa'dan örneklerine yer vermişlerdir. Bezirci ve Dündar (2011) lojistik köylerin işletmelere maliyet olarak etkilerinden ve sağladığı maliyet avantajından bahsetmiştir. Şahin ve Toramanlı (2016) lojistik köylerin özellikleri ile kuruluş yeri seçimi için kullanılan kriterlerden bahsetmiş ve Türkiye ile dünyadan lojistik köy örnekleri vermiştir. Bay ve Erol (2016) çalışmada lojistik hizmetleri belirleyerek kurulan veya kurulacak olan lojistik köylerin intermodal taşımacılığa bakış açısını değerlendirmiştir. Yücel ve Yılmaz (2019) yapmış olduğu çalışmada lojistik köylerin kuruluşunda yer alan uzmanlara anket çalışması yapmış elde ettiği sonuçlarını değerlendirerek öneri olarak sunmuştur.

Akademik çalışmalarda ve uygulamada artan önemine bağlı olarak bu çalışmada lojistik köy kavramı ele alınmıştır. Literatür taraması yöntemiyle gerçekleştirilen çalışmada ilk olarak lojistik köy kavramı, lojistik köyün özellikleri, lojistik köylerin önemi ve avantajları, lojistik köy olabilmek için gerekli kriterler, lojistik köylerin yönetimi konuları açıklanmış ve Türkiye ki lojistik köyler hakkında bilgi verilmiştir.

2. LOJİSTİK KÖY KAVRAMI

Lojistik köy; taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayırıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir (Erdal, 2005). Lojistik köyler, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme gibi taşımacılık esnasında kullanılan faaliyetlerin gerçekleştirildiği, taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli aktarma imkanı sağlayan merkezlerdir (Bay ve Erol, 2016). Lojistik köyler, kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla kurulmaktadır (TCDD, 2020a).

Lojistik köy, bünyesinde lojistik ve taşımacılıkla ilgili özel sektör kuruluşlarına ve kamu kurumlarına ait kuruluşları barındıran, birden fazla nakliye türüne etkin bağlantıları olan, taşımacılık türleri arasında; tartı, bakım-onarım, ambalajlama, yük bölme-birleştirme, depolama, elleçleme, ambalajlama, yükleme-boşaltma ve düşük maliyetli aktarma sistemlerine sahip hızlı ve güvenli bir şekilde tüm olanakları içinde barındıran taşımacılık ile ilgili faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi ve sürdürebilmesine olanak sağlayan özel alanlardır (Gün, 2012).

Lojistik köy kavramı, lojistik merkez, yük köyü, lojistik üs, lojistik ihtisas organize sanayi bölgesi kavramları ile eş anlamlıdır (TLMP Yönetici Özeti, 2019). Lojistik köyler ile lojistik bölgeler birbirine çok karıştırılır bunun nedeni isim olarak benzemelerinin yanında tesis ve faaliyetlerinin birbirine çok benzemesidir. Lojistik köyler yasal bir yapıya sahiptir ve planlama ile kurulur. Lojistik bölgelerde yalnızca lojistik hizmeti verilir. Lojistik köyler ise özel veya halka açık kurumların ihtiyaçtan doğan girişimciliği sonucunda kurulur ve bünyesinde otel, banka ofis ve tesisler ile bankalar gibi çeşitli tesisler bulunur (Acar, 2017).

3. LOJİSTİK KÖYLERİN ÖZELLİKLERİ

Lojistik köylerin kurulmaya başlamadan ya da kurulduktan sonraki aşamalarda bazı özelliklere sahip olması gerekmektedir. Lojistik köyler ilk oluşturulmaya başlanırken güçlü bir altyapı sistemine, bölgesel planlamasının yapılmasına, taşımacılık kalitesine, birden çok taşıma modunun kullanımına ve ileri seviye bilgi düzeyi sistemine ihtiyaç vardır (Elgün, 2011). Alan kullanımını en verimli şekilde gerçekleştirmek ve yerleşim yerlerindeki yoğun trafiği önlemek için lojistik köylere taşımak için alt yapı sistemlerini de kapsayan bir bölgesel planlama yapılmalıdır. Operatör ihtiyaçlarına göre alt yapı sistemleri rasyonalize edilmelidir. Lojistik köylerin en iyi hizmeti sağlamaları için taşımacılık kalitesini arttırmak çok önemlidir. Kaliteyi arttırmanın en önemli yolu uzmanlaşmaktır. Lojistik köyler rekabet ortamını kontrol edebilme özelliğine sahiptir ve maliyet artışlarından daha az etkilenmesi ile üretim sektörüne avantaj sağlarlar. Lojistik köy bünyesinde faaliyet gösteren tüm işletmelerin amacı lojistik zinciri, kamyon, iş gücü ve depoların kullanımının optimize edilmesidir. Taşıma, endüstriyel ve personel maliyetlerinin azaltılması ile ciroda artış sağlamaktadır. Cirodaki artış ise yüksek kalite hizmet demektir. Farklı taşıma türleri arasında bütünleşmiş bir kullanımın sağlanabilmesi için bu türler arasında yüksek düzeyde bilgi akışı sağlamak gerekir bunun içinde bilişim teknolojilerinin (IT) alt yapısının sağlamlığı önemlidir (Aydın ve Ögüt, 2008a).

Lojistik köylerin özellikleri fiziksel ve teknik özellikleri, sunulan servis hizmetleri ve depo tipleri ile intermodal taşımacılık olarak alt başlıklar halinde irdelenmiş ve aşağıda açıklanmıştır.

Lojistik Köylerin Fiziksel Özellikleri: Lojistik köylerin en az 100 hektar bir alan içinde kurulmuş olması gerekmektedir. Kurulduğu şehirde yerleşim yerlerinin uzağında ama şehir merkezine yakın bir mesafede olması gerekir. Birden çok ulaşım hattına erişimi olmalıdır, özellikle karayolu ulaşım ve demiryolu bağlantısı önemlidir. Bunun yanında limanlara ve havaalanlarına da yakın olmalıdır. Şehir estetiğine katkısı olması açısından iyi düşünülmüş bir imar planı yapılmalı. Lojistik köy merkezi içinde bulunan modern ofis ve binaları içinde barındırılmalıdır. İletişim ve bilgi teknolojisi için alt yapı olmalıdır (Aydın ve Ögüt, 2008b).

Lojistik Köylerin Teknik Özellikleri: Lojistik köylerin özellikleri arasında taşıma esnasındaki izlenen yolun etkin bir şekilde yürütülmesi ve taşıma modlarının koordine edilmesi vardır. Etkin ve koordineli çalışmayı sağlayan ise lojistik köylerin nakliye ve dağıtım faaliyetlerinin merkezine kurulmasıdır. Lojistik köyün merkezi bir yere kurulması demek farklı taşıma modlarına yakın olmasıdır. Bir lojistik köyü stratejik bir cazibe merkezi yapan da farklı ulaşım ağlarına olan yakınlığıdır (Elgün, 2011). Bir lojistik köyün kurulduğu alan kurulduğu yerin, bölgenin ve hatta ülkenin gelecekte genişleme potansiyeline göre kurulmalıdır ve bunun için de ciddi bir araştırma yapılarak planlı bir yerleşim yeri seçimi yapılmalıdır. Swapbody konteynır sem-treyler gibi yük ünitelerinin ton miktarını belirlemek, kamyon sayısı ile intermodal ve konteynır terminalleri sayısı ve kapladığı alan hesaplanarak alan hesaplanmasına dahil edilmelidir. Aynı zamanda bunlara ek olarak pazara yakınlık erişebilirlikte hem yer seçiminde hem de maliyet ve operasyon sürelerinin düşürülmesinde yardımcı olur. Çünkü zamanla kontrolsüz büyüyen bir lojistik köy merkezi pazar talebini karşılamayarak elinde bulundurduğu pazara kaybedebilir. Kontrolsüz bir şekilde büyüyen lojistik köy alanı içinde bulunan işletmelere sorun çıkartacağı gibi şehir yaşamı kalitesini düşürerek orada yaşayan nüfusa da olumsuz etkileri olur (Aydın ve Ögüt, 2008a).

Lojistik Köylerde Sunulan Servis Hizmetleri ve Depo Tipleri: Lojistik köylerin sistematik ve düzenli olarak hizmet sağlanması için bünyesinde kurulmuş tesisler ve alanlar vardır. Lojistik köyde verilen hizmetler destekleyici lojistik hizmetler, temel lojistik hizmetler ve toplumsal hizmetler olarak aralarında gruplara ayrılır.

Temel lojistik hizmetler; bankalar, gümrük ofisleri, sigorta acenteleri, postane, kiralık ofislerdir. Temel ve destekleyici lojistik hizmetler kapsamında; akaryakıt istasyonları, taşıma operatörleri, telekomünikasyon hizmetleri, depolama hizmetleri, araç tamir ve bakım servisleri, yükleme-boşaltma istasyonları, güvenlik hizmetleri, aktarma hizmetleri, tam zamanlı erişilebilirlik, tehlikeli madde taşımacılığına yönelik hizmetler ve çapraz sevkiyat ile yük birleştirme ayrıştırma işlemleri yer alır. Toplumsal hizmetler ise hastane, süpermarket, konaklama alanları, restoran, okul, kişisel bakım merkezleri ve kongre merkezleridir (Şahin ve Toramanlı, 2016).

Lojistik köyün içinde bulunan en önemli tesis ve alanlardan bir tanesi de depolardır. Yük faaliyetlerinin iyi bir şekilde yönetiminde en çok zaman harcanan alan depo alanlarıdır. Altı temel depo türü vardır. Bunlar; genel depolama faaliyetleri için olanlar, lojistik faaliyetleri için olan büyük depolar, taşıma türü değişiminin yapıldığı depolar, yükseltilmiş sevkiyat koysları olan depolar, iklim kontrollü depolar ve intermodal terminallerdir (Higgins ve Ferguson, 2011; Akt. Şahin ve Toramanlı, 2016).

İntermodal Taşımacılık: Lojistik köylerde başarının anahtarlarında birisi de intermodel taşımacılık ve diğer türlere erişimin sağlanmasıdır. (Aydın ve Ögüt, 2008a). Artan ticaret hacmi ve kıtalar arası yük taşıma trafiğinin bu kadar atması ile hızlı ve düşük maliyetli nakliye büyük önem taşımaktadır, bu yüzden intermodel taşımacılık lojistikte ve lojistik köyün kurulma amacına hizmet etmektedir.

Kombine Taşımacılık Terminolojisine göre intermodal taşımacılık; taşınacak malın içinde bulunduğu yükleme birimi ya da aracı ile başka bir taşıma türüne yüklenerek ile taşınmasıdır (Kaynak ve Zeynep, 2007). Taşıma kabı içindeki malın kabı açılmadan ilk taşıma birimi içinden alınarak başka taşıma türü ile yola devam etmesi olarak da tanımlanır (Görçün ve Görçün, 2018).

Dört çeşit intermodal taşımacılık sistemi bulunur. Bunlar; Piggyback, Ro-La, Biomodal ve Tren-Feri teknolojileridir. Piggyback teknolojisinde yükler “pocket wagons” adı verilen trenlerle taşınmaktadır. Bu yükler hareketli elleçleme ekipmanları ile yüklenip boşaltılır. Ro-La teknolojisinde yükü taşıyan kamyon ve tırlar römorkları ile birlikte olduğu gibi alçak vagonlar tarafından taşınır yani bir nakil aracını başka bir nakil aracı taşır. Biomodal teknoloji yarı römorkların özel araçlar ile hem tırlar hem de tren ile taşındığı yöntemdir. Tren-Feri teknolojisinde demiryolu ve denizyolu birlikte kullanılır (Deveci ve Çavuşoğlu, 2013).

Lojistik köylerde intermodel taşımacılığın yanında multimodel taşıma sistemi de kullanılmaktadır. Multimodel taşımada en az iki taşıma modu ile gelen ürünlerin ayrıştırılarak ya da birleştirilerek taşınmasıdır (Elgün, 2011).

4. LOJİSTİK KÖYLERİN ÖNEMİ VE AVANTAJLARI

Lojistik köyler, faaliyetlerini ister havayolu temelli ister denizyolu temelli bir üsten yürütsün her halükarda belirli bir merkezde yürütürler, bu da dünyanın dört yerine ulaşılma imkânını sağlamaktadır (Erdal, 2005). Bu belli noktadan tüm lojistik faaliyetlerini yürütmesi lojistik köy içindeki firmalar ve işletmeler için önemli bir maliyet avantajı sağlar maliyet avantajı da beraberinde rekabet avantajını getirir (Elgün, 2011). Lojistik zinciri, kamyon kullanımını, ambar kullanımı ve işgücü organizasyonundaki yapılacak optimizasyon, toplam ulaştırma maliyetlerinde, toplam endüstriyel maliyetlerde ve personel maliyetlerinde düşüşe sebep olur. Bu durumda da toplam iş hacminde artış ile çevre ve trafik kirliliğinin önlenmesine katkı sağlar (Bezirci ve Dündar, 2011). Lojistik köyler iyi bir planlama ve taşımacılıktaki başarılı organizasyon ile sağladıkları avantajlar vardır. Lojistik köylerde en iyi hizmet yük taşımacılığında tüm operasyonlarının bir araya toplanması ile sağlanabilir. Tüm operasyonların yürütüleceği yerin de güvenli bir çevrede olması ve merkezi bir planlama yapılması gereklidir. Depo, insan gücü ve araçların kullanımının dengelenmesi gerekir. Kaliteli bir çalışma ortamı ile destekleyici hizmetler sunabilmelidir. Bunlara ek olarak taşıma ciroları arttırmalıdır. Lojistik köyler iyi bir planlama ve taşımacılıktaki başarılı organizasyon ile bunular gibi avantajlar sağlar (Aydın ve Ögüt, 2008a).

Bir bölgeye kurulan lojistik köyler o bölgedeki ticaret, üretim gibi ekonomik konuları daha çok ilgilendiriyor ve canlandırıyor olsa da o bölgede yaşayan insanlar üzerinde de sosyal anlamda etkileri vardır. Öncelikle bölge de oluşan kara trafiğinin etkisini bölge dışına daha çok demiryoluna doğru çekerek bölgede oluşan trafik sorunun çözümüne katkı sağlar. Büyük işletmelerin bölgeye gelmesi ile rekabet artar bu da sunulan fırsatları arttırır ve bölge bir cazibe merkezi haline gelir. Yeni açılan iş imkânları kamu ve özel yatırımların burada yoğunlaşması ile bölgede istihdamı arttırır. Arazi kullanımında estetik bir görüntü sağlanır. (Yücel ve Yılmaz, 2019)

5. LOJİSTİK KÖY OLABİLMEK İÇİN GEREKLİ KRİTERLER

Lojistik köy olabilmek için gerekli olan kriterleri şu şekilde özetleyebiliriz

- ✓ Demiryolu, denizyolu, karayolu, iç su yolu ve boru hattı bağlantıları olmalıdır.
- ✓ Kombine taşımacılık altyapısı bulunmalıdır
- ✓ İhracat, ithalat, transit ticaret imkanı olmalıdır.
- ✓ Bölge ülkelerine, üretim ve tüketim merkezlerine yakın olmalıdır.
- ✓ Gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı güçlü olmalıdır.
- ✓ Lojistik üs saha genişliği ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, vb. için yeterli olmalıdır.
- ✓ Liman altyapısı; teknik donanımlar; vinçler, forkliftler, vb. için uygun olmalıdır.
- ✓ Liman derinliği ve gemi manevra kapasitesi, rıhtım uzunluğu (denizyolu) uygun olmalıdır.
- ✓ Pist uzunluğu (havayolu) uygun olmalı ve havayolu eşya taşımacılığında gelişmiş yer hizmetlerinin varlığı olmalıdır.
- ✓ Ro-Ro ve yolcu terminaleri Transit taşımacılık için elverişli olmalıdır.
- ✓ Lojistik işletmeleri için ofisler, dağıtım merkezleri, sigorta hizmetleri, bankacılık ve finans kurumları, gümrük idari üniteleri, ambalaj-paketleme-elleçleme hizmetleri, kapalı ve soğutmalı depolar, silolar, tehlikeli madde depolama merkezleri, bankacılık ve finans kurumları, lojistik eğitim kurumlarının varlığı ve mesleki eğitime elverişli mekanlar, lojistik meslek kollarında çeşitlilik ve uzmanlaşmış insan kaynakları, sosyal mekanlar; konaklama, dinlenme ve eğlence alanları bulunmalıdır ve bu hizmetlerin verilebilmesi için yeterli alan üzerine lojistik köyler inşa edilmelidir. (Erdal, 2005)

6. LOJİSTİK KÖYLERİN YÖNETİMİ

Lojistik köyler finansman ve yönetim açısından üç farklı şekilde kurulur. Bunlar; kamu finansmanı, özel sektör finansmanı ve kamu-özel ortaklığı ile kurulan lojistik köylerdir. Kamu finansmanı ile kurulan lojistik köylerde yatırımı devlet veya ona bağlı kuruluşlar yapar bununla birlikte yönetimi de devlete aittir. Kore, Çin ve Japonya gibi uzak doğu ülkelerinde daha çok görülen bu yatırım türüne ülkemizden örnek TCDD'nin kurduğu lojistik köylerdir. Özel sektör finansmanı ile kurulan lojistik köylerde ise finansman ve yönetim özel sektöre aittir. Özel sektör teşebbüsü yapan genelde sanayi ve ticaret odaları veya sanayi bölgeleridir. Amerika ve Kanada'da daha yaygın kullanılır. Türkiye'deki örneği Ankara lojistik köyüdür. Kamu-özel işbirliği ile kurulan lojistik köylere Avrupa'da çok fazla rastlanılmaktadır. Yatırım oranları farklıdır. Yönetim ise bir yönetim kurulu tarafından yürütülmektedir (Demiroğlu, 2013).

Bir lojistik köyün yönetimi ve idaresi ile tüm bakımından lojistik köyü yönetimini yapan şirket sorumludur. Karayolu, demiryolu ve limanlara bağlantısının belirlenmesi ve buna göre alt yapı sisteminin ihtiyaçlarının belirlenmesi gerekir. Yapı planı belirlenirken gümrük işlemleri, ofis alanları depolar ve servisler ile farklı modlar arası taşıma esnasında aktarımın yapıldığı terminaler göz önüne alınmalıdır. Yapı planı ile beraber kalkınma planını da kapsayan bir iş planı oluşturulmalıdır. Lojistik köyü işletme hakkına sahip olan şirket veya şirketler genel alt yapı sisteminden depoların ve servislerin oluşturulmasından sorumludur. Bunun yanında arazi, depo ve ofislerin kiralama ve satışından, ortak kullanım alanlarının bakım ve onarımından sorumludur (Aydın ve Ögüt, 2008a).

7. TÜRKİYE'DE Kİ LOJİSTİK KÖYLER

Türkiye, doğu ile batı arasında bir geçiş noktasındadır. Karayolu ve demiryolu bağlantıları ile üç tarafı denizlerle çevrili, hava limanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin merkezindedir. Batı Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğunun bağlantı merkezinde yer almaktadır. Uluslararası lojistik köy olabilmesi için bir ülkenin ulaştırma güzergâhları üzerinde yer alması önemlidir. Türkiye bu anlamda çok büyük bir avantaja sahip bir coğrafi konumdadır (Elgün, 2011).

Türkiye'de 2006 yılında TCDD tarafından Türkiye'nin kamu sektörü sermayeli ilk lojistik köyü Samsun Gelemen'de kurulmaya başlanmış, 2007 yılında birinci etabı tamamlanarak faaliyete açılmıştır. TCDD, başlanacak lojistik köy projelerinde, projenin büyüklüğüne göre kamu-özel ortaklığından yararlanmıştır

(Demiroğlu ve Eleren, 2013). Günümüze gelindiğinde 25 ayrı yerde lojistik köy yapımı planlanmıştır. Bu alanların hepsi hizmete açıldığında Türkiye lojistik sektörüne 35,6 milyon ton ilave taşıma imkânı ile 12.8 milyon m² lik açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılması planlanmıştır (TCDD, 2020a). Türkiye geneli lojistik köylerle ilgili mevcut durum Şekil 1’de sunulmuştur.



Şekil 1 incelendiğinde Türkiye’de işletmeye açılan ve tamamlanan 11 adet ve yapımı devam eden 2 adet, yapımı ihale aşamasında 6 adet ve etüt ve planlama aşamasında 6 adet olmak üzere toplam 25 adet mevcut ve planlanan lojistik köy olduğu görülmektedir.

Türkiye geneli lojistik köyler ve faaliyet durumları Tablo 1’de sunulmuştur.

Tablo 1. Türkiye Geneli Lojistik Köyler ve Faaliyet Durumları

İl	Lojistik Köy Adı	İşletme Yönetimi	Durumu
İstanbul	Halkalı Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Kocaeli	İzmit Köseköy Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Eskişehir	Hasanbey Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Balıkesir	Gökköy Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Uşak	Uşak Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Denizli	Kaklık Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Samsun	Gelemen Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Erzurum	Palandöken Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Kahramanmaraş	Türkoglu Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İşletmeye açık
Ankara	Ankara Lojistik Köyü	Ankara Lojistik Üssü (Özel Sektör)	İşletmeye açık
Manisa	MOS Lojistik A.Ş.	Manisa Organize Sanayi Bölgesi (Özel Sektör)	İşletmeye açık
Mersin	Yenice Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Yapımı tamamlanan
Konya	Kayacık Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Yapımı tamamlanan
İzmir	Kemalpaşa Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Yapımı devam eden
Kars	Kars Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Yapımı devam eden
Karaman	Karaman Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İhale aşamasında
Bitlis	Tatvan Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İhale aşamasında
Sivas	Sivas Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İhale aşamasında
Kayseri	Boğazköprü Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İhale aşamasında
Bilecik	Bozüyük Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İhale aşamasında
Tekirdağ	Çerkezköy Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	İhale aşamasında
İstanbul	Yeşilbayır Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Etüt ve planlama aşamasında

Mardin	Mardin Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Etüt ve planlama aşamasında
Şırnak	Habur Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Etüt ve planlama aşamasında
Zonguldak	Filyos Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Etüt ve planlama aşamasında
Rize	İyidere Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Etüt ve planlama aşamasında
İzmir	Çandarlı Lojistik Köyü	TCDD (Kamu)	Etüt ve planlama aşamasında

Kaynak: TLMP Yönetici Özeti, 2019; TCDD, 2020a.

Tablo 1’de yer alan lojistik köyler ile ilgili açıklamalar aşağıda sunulmuştur.

A-Tamamlanan ve işletmeye açılan lojistik köyler (11 adet kamu bünyesinde ve 2 adet özel sektör bünyesinde olmak üzere toplam 13 adet):

1-Halkalı Lojistik Köyü (İstanbul): Halkalı lojistik köyü resmi olarak 2004 yılında kurulmuştur. Toplamda, 181.000 m²’lik bir alana sahiptir. Bu alanın 47.900 m²’lik kısmı kapalı alan olarak kullanılmaktadır. 60.000 m²’lik konteyner sahası, 19.000 m²’lik ihracat alanı, 20.000 m²’lik ithalat alanı bulunmaktadır. Gerisi kalan yeşil alan ve yol alanıdır (Terzi ve Bölükbaşı, 2016). RO-LA taşımacılığına olanak sunmaktadır (Şahin, 2020). İhraç ve ithal eşya, tekstil ürünleri, işlenmiş deri, küçük ev aletleri, kum, oto yedek parçası, tır, temizlik maddesi, gıda maddesi, kâğıt taşımacılığının yapılması planlanmıştır (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

2-İzmit Köseköy Lojistik Köyü (Kocaeli): Köseköy lojistik köyü toplamda 765 bin m²’lik alan üzerine kurulması planlanmıştır. Tamamen faaliyete geçtiğinde yük taşıma miktarı 1.500.000 ton/yıla olması ön görülmektedir (Karadeniz ve Akpınar, 2011). İzmit ve çevresinde bulunan ağır sanayi tesisleri ve liman işletmelerinin varlığı lojistik köyün stratejik önemi arttırmaktadır (Akçay, 2019). Lojistik köyden, otomotiv yedek parçası, otomobil, sunta, mdf, gibi sanayii oluşturacak ham maddeler ya da yardımcı maddelerin taşımacılığı yapılmaktadır (Şahin, 2020).

3-Hasanbey Lojistik Köyü (Eskişehir): Hasanbey lojistik köyünün 541 bin metrekare alana kurulması planlanmıştır. Toplam 1,4 milyon ton taşıma kapasitesi vardır (TCDD, 2020b). Başkent Ankara’ya yakın olması önemlidir. Fayans, demir, seramik, inşaat malzemeleri, beyaz eşya, konteyner, manyezit, gıda maddesi, su ve kömür nakliyesi yapılması planlanmıştır (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

4-Gökköy Lojistik Köyü (Balıkesir): Gökköy lojistik köyü 8.247 m² kapalı hizmet binası ile 59.560 m² beton saha ile toplam 211 bin m² alana sahiptir. Toplam taşıma kapasitesi 1 milyon tondur. Gökköy lojistik köyü Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi ile Avrupa bağlantısı, Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle ile asya bağlantısı olacak şekilde projelendirilmiştir. Otomobil, konteyner, sunta, mdf, mermer ürünleri, gıda maddesi, kaolin, elyaf ve sentetik malzeme, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri vb. taşımaları yapılması planlanmıştır (Utikad, 2020a).

5-Uşak Lojistik Köyü (Uşak): Uşak lojistik köyü, 140 bin metrekare alan üzerindedir ve 246 bin ton taşıma kapasitesine sahiptir. Lojistik köyden seramik, konteyner, battaniye, iplik, mermer ve mermer tozu, plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri taşıması yapılması planlanmıştır (Utikad, 2020b)

6-Kaklık Lojistik Köyü (Denizli): Kaklık lojistik merkezi 120.000 m²’lik bir alana kurulmuştur (Kepe, 2016). Mermer ve işlenmiş mermer, kömür, klinker, konteyner, tekstil ürünleri, bakır hammaddesi taşımasının yapılması planlanmaktadır. (Şahin ve Toromanlı, 2016)

7-Gelemen Lojistik Köyü (Samsun): Rusya, Kırım, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan gibi ülkelere yapılacak taşımacılık faaliyetleri için önemli bir konumdadır (Şahin, 2020). Çimento, gübre, bakır, yapay jüt, oto yedek parçası, muhtelif boyutlarda pompa, mobilya ve tekstil, demir, konfeksiyon, ilaç ve tıbbi aletlerin taşınması planlanmıştır (Tekkeköy İmar Planı Açıklama Raporu, 2018).

8-Palandöken Lojistik Köyü (Erzurum): Palandöken lojistik köyü 18 Haziran 2018 tarihinde faaliyete açılmıştır. Palandöken lojistik köyü 105 milyon TL yatırım tutarında, 350 bin m²’lik alan üzerine kurulu ve yıllık 437 bin ton taşıma kapasitesine sahiptir (TCDD, 2020c).

9-Türkoğlu Lojistik Köyü (Kahramanmaraş): Lojistik Merkezi, 1,9 milyon ton taşıma kapasitesi ile Türkiye’nin en büyüğü olma özelliğine sahiptir. Türkoğlu Lojistik Merkezi ile birlikte 805 bin m² lojistik alan oluşturulmuştur (Türkoğlu Lojistik Merkezi, 2020). Pamuk, kumaş, krom, gübre, çimento, demir gibi malzemelerin taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. (Şahin, 2020)

10-Ankara Lojistik Köyü (Ankara): Türkiye’nin ilk karasal limanı ve uluslararası lojistik üssüdür. 2004 yılında bir araya gelen sektör mensubu 45 vizyoner tarafından, tarihi ipek yolu üzerinde olan bölgenin coğrafi ve ticari

önemi, sektörün ihtiyaçları ve sektörden gelen yoğun talepler esas alınarak hayata geçirilmiştir. Ankara lojistik üssü 15 Ekim 2010 tarihinde hizmete açılmıştır (Ankara Lojistik Üssü, 2020).

11-MOS Lojistik A.Ş. (Manisa); 2009 yılından itibaren %100 Bölge iştiraki olarak faaliyet gösteren lojistik köyü 306.000 m²'lik bir alan üzerinde kurulmuştur. MOS Lojistik Köyü, 75.500 m² konteyner terminal m² yarı açık (sundurma altı) depolama alanı, 4.7 km uzunluğunda iltisah hattı ile ulusal demiryolu hattına bağlantı, 6 km uzunluğunda lojistik merkez içerisinde yer alan vagon yükleme ve boşaltma demiryolu hatları, kiralanabilir prefabrik hizmet ofisleri, işletme hizmet ofisleri (Manisa Gümrük Müdürlüğü Geçici Depolama Alanı Ofisi, TCDD istasyon ofisi), ithalat ve ihracat tır parkı, kantar ve muhtelif elleçleme ekipmanları ile Bölge sanayicilerine hizmet vermektedir (Mos Lojistik, 2020).

12-Yenice Lojistik Merkezi (Mersin); Yenice lojistik köyünün sektöre 896 bin ton taşıma kapasitesi ve 398 bin metrekare alan sağlaması öngörülmektedir. Lojistik köyde konteyner, arç, makine yedek parçası, tarım aletleri, demir, çelik, boru, gıda maddesi, pamuk, seramik, kimyasal madde, çimento, askeri yükler, ambalaj malzemesi taşıma yapılacaktır (Utikad, 2020b).

13-Kayacık Lojistik Merkezi (Konya); kayacık lojistik köyü tamamen faaliyete geçtiğinde 1 milyon metrekare alanda kurulmuş olacaktır. Yıllık 1,7 milyon ton taşıma kapasitesi öngörülmektedir (Utikad, 2020b). Kömür, çimento, mermer, çeşitli gıdalar, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteyner ve askerî malzeme nakliyesi yapılması planlanmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011).

B-Yapımı Devam Eden Lojistik Köyler (2 adet)

1-Kemalpaşa Lojistik Köyü (İzmir); kemalpaşa lojistik köyünün temeli 2013 yılında atılmıştır. Lojistik Merkezi Projesi 3.000.000 m² üzerindeki bir alanda gerçekleşmesi düşünülmektedir. Otomotiv, makine, malzeme, ekipman-teçhizat, tarım ürünleri taşınması hedeflenmektedir (İzmir Ticaret Odası, 2020).

2-Kars Lojistik Köyü (Kars); 40 hektarlık toplam alanı olan lojistik köyün 32 hektarlık alanı aktif kullanıma ayrılarak proje hazırlanmıştır (Şahin, 2020).

C-Yapımı İhale Aşamasındaki Lojistik Köyler (6 adet)

1-Karaman Lojistik Köyü (Karaman); 2017 yılında yatırım programına alınan karaman lojistik köyü toplam 670.000 m² alan üzerine, 1.000.000 ton kapasiteli olacak şekilde planlanmaktadır (Özdemir vd, 2020).

2-Tatvan Lojistik Köyü (Bitlis); Yatırım programına 2014 yılında alınmıştır. Toplam 670.000 m² alan üzerine kurulması planlanmıştır. 1.000.000 ton taşıma kapasitesi olması öngörülmektedir (Özdemir vd, 2020).

3-Sivas Lojistik Köyü (Sivas); İnşaat malzemeleri, seramik, tarım ürünleri, gübre ve askeri malzemelerin taşınması hedeflenmektedir (Şahin, 2020).

4-Boğazköprü Lojistik Köyü (Kayseri); Boru, yem, demir, sac levha, seramik, kömür, konteyner, çinko, mobilya, kablo, pamuk, oto lastiği ve askerî malzemelerin taşınması yapılacaktır (Kepe, 2016)

5-Bozüyük Lojistik Köyü (Bilecik); 2009 yılında planlanmasına başlanan Bozüyük lojistik köyünün toplam 654.000 m² alan üzerine kurulması planlanmıştır. Faaliyete geçtiğinde 1.900.000 ton taşıma kapasitesine ulaşması öngörülmektedir (Özdemir vd, 2020).

6-Çerkezköy Lojistik Köyü (Tekirdağ); lojistik köyün kurulması planlanan bölgenin yük merkezleri kaynaklı yüklerin karayolunun yanı sıra demiryolu taşımacılık sisteminin de değerlendirilerek Tekirdağ limanları bağlantılı olarak sevkiyatlarının organize edilmesi planlanmıştır. Çorlu havalimanının kullanılmaya başlanması ile kargo taşımacılığının merkezi olması planlanmıştır. Türkiye Avrupa'da sayılı olan konteyner limanlarından olan Asyaport'un faaliyete geçmesi ve Martaş Limanının varlığı kurulacak lojistik köyün önemi arttırmaktadır (Trakya Kalkınma Ajansı, 2020).

D-Etüt ve Planlama Aşamasındaki Lojistik Köyler (6 adet)

1-Yeşilbayır Lojistik Köyü (İstanbul); Projesi TCDD tarafından yürütülen Yeşilbayır lojistik köyünün 1 milyon m² alana kurulması planlanmıştır, toplam 6 milyon ton taşıma kapasitesi olması öngörülmüştür (Özdemir vd, 2020).

2-Mardin Lojistik Köyü (Mardin); 2011 yılında yatırım planına alınan Mardin lojistik köy projesini TCDD yürütmektedir. 404 bin m² alana sahip olması planlanmış, 1,5 milyon ton taşıma kapasitesi sağlaması öngörülmüştür (Özdemir vd, 2020).

3-Habur Lojistik Köyü (Şırnak): TCDD tarafından etüt ve planlama aşamasında yer alan lojistik köylerdendir (TCDD, 2020a).

4-Filyos Lojistik Köyü (Zonguldak): Filyos lojistik köyü 1 milyon ton kargo, 15 Milyon ton kuru yük, 700 bin TEU konteyner hizmeti verecek şekilde toplamda 25 Milyon ton yükü elleçleyecek şekilde projesi yapılmıştır. Türkiye'nin birçok bölgesine demiryolu bağlantısı olduğundan Rusya'ya ihraç ve ithal malların Sivastopol limanı ve Odesa limanının da genişlemesiyle birlikte Ro-Ro taşımacılık için alternatif bir liman özelliği taşımaktadır. (Tahirler, 2016). Bunların yanı sıra Ereğli ve Karabük demir-çelik fabrikalarına yakın olması ve bölgedeki kereste fabrikalarından dolayı mobilya sanayi gibi hammadde ve mamül madde ürünlerinin ithalatı ve ihracatında önemli bir rol oynayacaktır (Ceyhan ve Akdeniz, 2020).

5-İyidere Lojistik Köyü (Rize): İyidere lojistik merkezinin etkin bir şekilde kullanılabilmesi için öncelikle Ovit tünelinin bitmesi gerekmektedir. İyidere Lojistik limanı Türkiye'de bulunan Mersin ve Ambarlı limanlarının (18 m derinliğinde) deniz derinliği açısından üstünde yer almaktadır bu da ağır tonajlı gemilerin yanaşması için elverişlidir (Tahirler, 2016).

6- Çandarlı Lojistik Köyü (İzmir): TCDD tarafından etüt ve planlama aşamasında yer alan lojistik köylerdendir (TCDD, 2020a).

Yukarıda açıklanan lojistik köyler dışında, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin de lojistik köy projeleri vardır. Şehir içinde yer alan lojistik faaliyetlerin bir araya toplaması amacıyla Hadımköy ve Tuzla'da lojistik köy kurulması planlanmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011). Bu projenin tamamlanmasıyla İstanbul içinde yer alan birçok antrepo ve TIR deposu bu merkeze taşınacaktır. İBB verilerine göre; İstanbul'da yaklaşık 7.700 depo ve 424 antrepo vardır. Bu merkezlerin tamamlanmasının ardından yüzlerce TIR İstanbul trafiğine girmek yerine gümrükten yüklemeye kadar tüm işlemlerini lojistik köyde yapabilecektir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi İMP, 2008).

TLMP yönetici özeti incelendiğinde, TLMP kapsamında ülke gelişiminde lojistik köylerin oldukça önemsendiği ve kalkınma planlarında yer verildiği görülmektedir. İlgili raporda TLMP projesinin amaç ve hedefleri arasında;

- ✓ Lojistik köylerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerinin belirlenmesi,
- ✓ Lojistik köylerin kurulmalarına ilişkin yapım usul ve esaslarının belirlenmesi,
- ✓ Lojistik köyler için altyapıların kurulması hususunda gerekli teknik ve emniyet standartlarının oluşturulması,
- ✓ Lojistik köyler için ihtiyaç duyulacak arazi tahsisi ve elde edilme şekilleri ile ilgili usullerin belirlenmesi,
- ✓ Lojistik köylerin yer seçimi, sınıflandırılması, kurulumu, yönetim modellerinin ve teşvik şekillerinin belirlenmesi,
- ✓ Türkiye'de kurulacak lojistik köy planlama çalışmalarına mevzuat niteliğinde temel oluşturulması, yer almaktadır (TLMP Yönetici Özeti, 2019).

Lojistik köylerin artan önemine bağlı olarak Türkiye'de lojistik köylere yönelik ilgi ve kamu öncülüğünde yatırımlar 2007 yılından itibaren artarak devam etmektedir ve devam edeceği öngörülmektedir.

8.SONUÇ ve ÖNERİLER

Rekabetin arttığı ve rekabet alanlarının sürekli olarak değiştiği küresel pazarda firmalar ayakta kalabilmek için değişen bu koşullara adapte olmak zorundadır. Bu adaptasyonu sağlayabilmek zamanda, miktarda ve fiyatta maksimum tüketiciye ulaşabilmek için stratejik olarak ilerlemeyi gerektirir. Örgütlerin uygulayacağı stratejilerden biri de lojistik köylerin faaliyet ve avantajlarında yararlanmak olmalıdır.

Lojistik köyler kara, deniz, hava ve demiryolu ağı ile desteklenirse yerel ve bölgesel dağıtım pazarlarına hitap etmekten çıkıp uluslararası ve küresel dağıtım pazarında kendine yer bulurlar. Küresel lojistik köyler, dünya pazarındaki canlılığın devamlılığında önemli rol oynar, uluslararası nakliye yolları üzerinde bulunan küresel lojistik köylere sahip ülkeler dünya ekonomisinde söz sahibi olup, ekonomiye yön verebilir (Deminoğlu ve Eleren, 2014). Lojistik faaliyetler küresel ticaretin her geçen gün hızla büyümesi ile çok önemli bir hal almıştır. Tek bir merkezden tüm lojistik faaliyetlerinin yürütüldüğü lojistik köyler ulusal ve uluslararası lojistik faaliyetler yürüten işletmeler için büyük bir avantaj sağlamaktadır. Lojistik köyler işletmelerin artan lojistik maliyetlerinde ciddi bir oranda azalma sağlamak ve rekabet ortamında kar sağlayarak avantajı elinde bulundurmalarına katkı sağlamaktadır. Dünyada ve Avrupa'da çok sayıda küresel taşıma güzergahında ve

büyük kentlerin yakınında lojistik köy bulunmaktadır. Dünya ve Avrupa uzun yıllardır lojistik köylerin önemini ve avantajını anlayıp kullanmaktadır.

Lojistik köy, tüm lojistik faaliyetlerin bir araya toplanması amacı ile ilk defa ABD’de endüstrideki gelişmeler sonucu ortaya çıkmıştır. Lojistik köy uygulamaları önce Japonya’ya ardından da Batı Avrupa ülkelerine yayılmıştır (Yücel ve Yılmaz, 2019). Avrupa’nın ilk lojistik köyü Fransa’da bulunan Sogaris Lojistik Köyü’dür (Şahin, 2020). Fransa’nın ardından 1960 ve 70’li yıllarda İtalya ve Almanya’da görülmeye başlanmıştır. 1980’li ve 90’lı yıllar lojistik köyler hızlı bir artış ile tüm dünyada oluşturulmaya başlanmıştır (Yücel ve Yılmaz, 2019). ABD’de San Bernardino, Texas, Kansas, Indiana, Georgia, Memphis, New Jersey, Virginia, Houston ve Carolina eyaletlerinde lojistik köyler bulunmaktadır (Bay ve Erol, 2016). Bunlar içinden Rickenbacker Lojistik Köyü, havayolu taşımacılık faaliyeti gösteren en büyük ve en gelişmiş lojistik köydür (Şahin, 2020). Asya’da bulunan en önemli 3 lojistik merkezden biri Çin’de kurulan Shanghai Northwest Logistic Park’tır. İkincisi Hong Kong merkezli kurulan lojistik köydür. Asya’nın önemli üçüncü lojistik köyü ise güney Kore’de bulunan Busan Korea Port lojistik köyüdür (Şahin, 2020). Lojistik köylerin en çok bulunduğu kıta Avrupa’dır. Sadece Avrupa’da bulunan 8 ülkede 100’den fazla lojistik köy bulunmaktadır (Bay ve Erol, 2016).

Türkiye üç kıtanın birleşim noktası ve geçiş güzergâhı üzerinde yer almasına rağmen, Türkiye’de lojistik köyler ancak 2000’lerde gündeme gelmiştir. 2020 yılı itibariyle Türkiye’de TCDD tarafından işletmeye açılan ve planlanan toplam 25 adet, özel sektör tarafından işletilen 2 adet olmak üzere toplam 27 adet lojistik köy mevcuttur. TCDD tarafından işletmeye açılan ve tamamlanan 11 adet lojistik köy vardır. Bunlar; Halkalı Lojistik Köyü (İstanbul), İzmit Köseköy Lojistik Köyü, Hasanbey Lojistik Köyü (Eskişehir), Gökköy Lojistik Köyü (Balıkesir), Uşak Lojistik Köyü (Uşak), Kaklık Lojistik Köyü (Denizli), Gelemen Lojistik Köyü (Samsun), Palandöken Lojistik Köyü (Erzurum), Türkoğlu Lojistik Köyü (Kahramanmaraş), Yenice Lojistik Köyü (Mersin) ve Kayacık Lojistik Köyü (Konya)’dır. Özel sektör tarafından işletilen lojistik köyler; Ankara Lojistik Köyü ve MOS Lojistik Köyü (Manisa)’dır. TCDD tarafından yapımı devam eden 2 adet lojistik köy (Kemalpaşa Lojistik Köyü (İzmir) ve Kars Lojistik Köyü (Kars)) mevcuttur. TCDD tarafından yapımı ihale aşamasında olan lojistik köyler (6 adet) şunlardır; Karaman Lojistik Köyü (Karaman), Tatvan Lojistik Köyü (Bitlis), Sivas Lojistik Köyü (Sivas), Boğazköprü Lojistik Köyü (Kayseri), Bozüyük Lojistik Köyü (Bilecik) ve Çerkezköy Lojistik Köyü (Tekirdağ). Bunların dışında TCDD tarafından etüt ve planlama aşamasında olan 6 adet lojistik köy vardır. Etüt ve planlama aşamasındaki lojistik köyler şunlardır; Yeşilbayır Lojistik Köyü (İstanbul), Mardin Lojistik Köyü (Mardin), Habur Lojistik Köyü (Şırnak), Filyos Lojistik Köyü (Zonguldak), İyidere Lojistik Köyü (Rize) ve Çandarlı Lojistik Köyü (İzmir).

Türkiye’nin konumu ve kaynakları göz önünde bulundurulduğunda, ulusal ve uluslararası ticaretin en önemli ayağı olan lojistik sektöründe Türkiye’nin küresel bir markaya dönüşmesi ve küresel alanda lojistik sektörünün öncülerinden olması gerekmektedir. Ulusal ve uluslararası lojistik faaliyetlerinde gelişme ve karlılık avantajı sağlanmasına imkân veren lojistik köyler Türkiye’de ekonomik kalkınmada ön plana alınması gereken önemli konulardandır. Lojistik köylerde en önemli unsurlardan biri intermodal taşımacılıktır. Bu kapsamda Türkiye’deki ulaştırma yatırımlarının özellikle demiryolları başta olmak üzere demiryolları ve denizyollarına yönelik olması gerekmektedir. Maliyet avantajı ön plana çıkan demiryolu taşımacılığına yönelik yatırımlar artırılmalıdır. Dört tarafı denizlerle çevrili ülkede daha çok liman ve denizcilik faaliyetlerine önem verilerek bu alanda gelişme gösterilmelidir. Uluslararası ticarete uygun limanlar ve bu ticarete uygun gemilerle uluslararası ticarete katkı sağlayacak adımlar atılmalıdır.

Planlaması ve yönetimi etkin gerçekleştirilen lojistik köyler uluslararası ticarete ülkelere büyük avantaj sağlamaktadır. Europlatforms (Avrupa Lojistik Platform Derneği) tarafından da belirtildiği gibi lojistik köyler sinerji oluşturmak ve ticari işbirliğini sağlamak için tek ve tarafsız bir merkez (tercihen bir kamu özel işbirliği) tarafından yönetilmelidir. (Europlatforms, 2020). Lojistik köylerin bünyesinde lojistik faaliyetler kapsamında yer alan temel hizmetler ve destekleyici hizmetlere yönelik işletmelerin bulunması zorunludur. Lojistik köylerin yönetiminde serbest rekabet ilkeleri çerçevesinde tüm işletmelere söz konusu hizmetleri sunmak kapsamında imkân tanınması gerekmektedir. Lojistik köyler bünyesinde kamu hizmetlerinin sunulmasına olanak tanınması da önemlidir.

KAYNAKÇA

Acar, A. (25 Aralık 2017), “Lojistik köy mü, lojistik merkez mi? açmazı ve Samsun Lojistik Merkezi”, Ekonomi Yöntem.

- Akçay, S. (2019). “Lojistik Merkezlerinin Uluslararası Ticaretteki Rolü.”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Albez, A. & Akın, M. (2017). “Palandöken Lojistik Köyü’nün Erzurum’un Sosyo-Ekonomik Yapısına Katkısı”, *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(1):137-158.
- Ankara Lojistik Üssü, (2020). <http://www.alu.com.tr/hakkimizda/>, Erişim tarihi; 12.12.2020.
- Aydın, G. T. & Öğüt, K. S. (2008b). “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyler” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 15-17 Ekim 2008, 1471-1481, İstanbul.
- Aydın, G. T. & Öğüt, K. S. (2008a). “Lojistik Köy Nedir?” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 15-17 Ekim 2008, 1439-1448, İstanbul.
- Bay, M. & Erol, F. (2016). “Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi: Karaman İlinde Bir Uygulama”, *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 18 (30):124-134.
- Bezirci, M. & DüNDAR, A. O. (2011). “Lojistik Köylerin İşletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 13(1):292-307.
- Ceyhan, M. & Akdeniz, T. (2020). “Eskişehir-Denizli-Uşak Lojistik Üssünün ve Lojistik Köy Ağlarının Bölgesel Kalkınmaya Etkisi Bağlamında Filyos Projesinin Bölge Ekonomisi Üzerindeki Muhtemel Katkıları”, *Yönetim Ekonomi Edebiyat İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, 5(2):127-142.
- Demiroğlu, Ş. & Eleren, A. (2013). “Küresel Lojistik Köyleri ve Bu Kapsamda Türkiye’de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme”, *Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya*.
- Demiroğlu, Ş. & Eleren, A. (2014). “Küresel Lojistik Köyleri ve Türkiye’de Kurulması Planlanan Lojistik Köy Bölgelerinin ÇKKV Yöntemleriyle Belirlenmesi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (42):189-202.
- Deveci, D. A. & Çavuşoğlu, D. (2013). “İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye için Fırsatlar ve Tehditler”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5(1):93-120.
- Elgün, M. N. (2011). “Ulusal VE Uluslararası Taşıma VE Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi*, 13(2):203-226.
- Erdal, M. (2005). Küresel Lojistik Kavramı ve Lojistik Üsler ders slaytı [PowerPoint slaytı], <file:///C:/Users/deniz/Desktop/bilimsel%20ara%C5%9Ft%C4%B1rma/lojistik%20k%C3%B6y/lojistik%20k%C3%B6y%20makaleleri/Lojistikuskavrami.pdf>, Erişim tarihi; 10.11.2020
- Görçün, Ö. F. & Görçün, Ö. (2018). “Lojistik Maliyetler Çerçevesinde Karadeniz Limanlarının Multimodal Taşımacılığa Uygunluklarının Analizi”, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, (21):65-80.
- Gün, D. (2012). “Küresel Düzeyde Sürdürülebilir Lojistik Yönetimi İçin Lojistik Köylere Paradigmatik Bir Yaklaşım ve İskenderun Lojistik Köy Projesi” *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*, 10-12 Mayıs 2012, Aybil Yayınları, 384-393, Konya.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi İMP, Haziran, 2008, Erişim tarihi; 30.11.2020.
- İZTO, İzmir Ticaret Odası, (2020). http://izto.org.tr/demo_betanix/uploads/cms/yonetim.ieu.edu.tr/6136_1564038419.pdf, Erişim tarihi; 30.11.2020.
- Karadeniz, V. & Akpınar, E. (2011). “Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, (24):49-71.
- Kaynak, M. & Zeybek, H. (2007). “İntermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye’deki Durum”, *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2):39-58.
- Kepe, D. (2016). “Denizli Kaklık Lojistik Köyünün Swot Analizi ile Değerlendirilmesi”, *Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli*.
- Manisa Organize Sanayi Bölgesi, <https://www.mosb.org.tr/tr/istirakler/mos-lojistik-hizmetleri-a-s/>, Erişim tarihi; 15.11.2020.

- Özdemir, S.; Keskin, B.; Eren, T. & Özcan, E. (2020). “Türkiye’deki Lojistik Merkezleri Yatırım Önceliklerinin Değerlendirilmesinde Çok Kriterli Karar Modeli Önerisi”, Demiryolu Mühendisliği, (12): 83-94.
- Şahin, A. (2020). “İstanbul’da ki Mega Projeler Açısından Lojistik Köyler: İstanbul İli Yer Önerisi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Şahin, D. & Toramanlı, G. (2016). “Küresel Ticarete Lojistik Köylerin Önemi” 2. Uluslararası Kafkasya – Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi, 20-22 Ekim 2016, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, 387-400, Erzurum.
- Tahirler, S. (2016). “Uluslararası ticarete Türkiye-Rusya ilişkileri ve taşımacılık”, Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- TCDD, (2020a). Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, <https://www.tcdd.gov.tr/content/33>, Erişim tarihi; 05.12.2020.
- TCDD, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, (2020b). <https://www.tcdd.gov.tr/haberler/ESK%C4%B0%C5%9EEH%C4%B0R%20HASANBEY%20LOJ%C4%B0ST%C4%B0K%20MERKEZ%C4%B0%20A%C3%87ILDI/832>, Erişim tarihi; 05.12.2020.
- TCDD, (2020c). Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, <https://www.tcdtasimacilik.gov.tr/haber/207/>, Erişim tarihi; 05.12.2020.
- Tekin, M.; Soba, M. & Özen, E. (2014). “Organize Sanayi Bölgerindeki İşletmelerin Lojistik Eğilimlerinin Değerlendirilmesi ve Lojistik Köylerin Gelişme Olanakları (Uşak İli Örneği)”, Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi, 5(11):300-324.
- Tekkeköy Açıklama Raporu (2018). <https://webdosya.csb.gov.tr/db/samsun/duyurular/samsun-ili--8230-10883-20180515155131.pdf>, Erişim tarihi; 05.12.2020.
- Terzi, N. & Bolukbas, O. (2016). “An Analysis of Logistics Villages in Turkey: Halkalı and Yenice”, Journal of Management Marketing and Logistics, 3(3):190-204.
- Trakya Kalkınma Ajansı, (2020). <https://www.investintrakya.org.tr/tr/35580/Lojistik-Sektoru>, Erişim tarihi 12.12.2020.
- Türkoğlu Kaymakamlığı, (2020). <http://www.turkoglu.gov.tr/turkoglu-lojistik-merkezi>, Erişim tarihi; 12.12.2020.
- UTİKAD, (2020a). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/12773/balikesir-gokkoy-lojistik-merkezi-hizmete-girdi>, Erişim tarihi; 10.12.2020
- UTİKAD, (2020b) Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10969/17-lojistik-koyun-7sinde-ilk-etap-inaatlar-bitti>, Erişim tarihi; 12.12.2020.
- Yücel, M. & Yılmaz, Ş. K. (2019). “Türkiye’deki Lojistik Köyler ve Seçimine Etki Eden Unsurlar”, Akademik Yaklaşımlar Dergisi, 10(1):72-89.