

**LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGESEL İHRACATA
ETKİLERİ: TRA2 BÖLGESİNDE BİR
UYGULAMA**

Yudum YILDIZ

**Yüksek Lisans Tezi
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Prof. Dr. Hüseyin Ali KUTLU
2022
Her Hakkı Saklıdır**

T.C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI

Yudum YILDIZ

LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGESEL İHRACATA ETKİLERİ: TRA2
BÖLGESİNDE BİR UYGULAMA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Prof. Dr. Hüseyin Ali KUTLU

ERZURUM 2022

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	VI
ABSTRACT	VII
KISALTMALAR DİZİNİ	VIII
ŞEKİLLER DİZİNİ	XI
TABLolar DİZİNİ	XIII
ÖNSÖZ.....	XVI
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK, LOJİSTİK FAALİYETLER VE ULUSLARARASI LOJİSTİK

1.1. LOJİSTİK KAVRAMI.....	4
1.2. TARİHÇESİ	7
1.3. TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLER	10
1.3.1. Taşıma	10
1.3.1.1. Karayolu Taşımacılığı	11
1.3.1.2. Demiryolu Taşımacılığı	11
1.3.1.3. Denizyolu Taşımacılığı	11
1.3.1.4. Havayolu Taşımacılığı.....	12
1.3.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı	12
1.3.1.6. Nehir (İç Su Yolu) Taşımacılığı	12
1.3.2. Depolama	14
1.3.3. Gümrükleme.....	15
1.3.4. Ambalajlama (Paketleme)	16
1.3.5. Elleçleme	17
1.3.6. Müşteri Hizmetleri	18
1.3.7. Sipariş Yönetimi.....	19
1.3.8. Satın Alma (Tedarik).....	20
1.3.9. Sipariş İşleme	21
1.3.10. Sigortalama.....	22
1.3.11. Stok Yönetimi	24
1.3.12. Envanter Yönetimi	25

1.4. TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ.....	26
1.5. ULUSLARARASI LOJİSTİK	30

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE LOJİSTİĞİN TARİHÇESİ, LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GENEL GÖRÜNÜMÜ

2.1. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KAVRAMININ TARİHÇESİ	33
2.2. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN SWOT ANALİZİ	34
2.2.1. Güçlü Yönler	35
2.2.2. Zayıf Yönler	36
2.2.3. Fırsatlar.....	37
2.2.4. Tehditler	37
2.3. LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE TÜRKİYE’NİN GENEL GÖRÜNÜMÜ	39
2.3.1. Karayolu Ulaşım Ağı	40
2.3.2. Denizyolu Ulaşım Ağı.....	42
2.3.3. Demiryolu Ulaşım Ağı	45
2.3.4. Havayolu Ulaşım Ağı.....	48
2.4. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ.....	49
2.5. GÜMRÜK HİZMETLERİ.....	50
2.6. ON BİRİNCİ KALKINMA PLANINDA LOJİSTİK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN AMAÇLAR.....	51
2.7. TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK MASTER PLANI.....	52
2.7.1. Lojistik Alanında Önemli Altyapı Projeleri	53
2.7.1.1. Lojistik Merkezi ve Tesisler	53
2.7.1.2. Mersin Ana Konteyner Limanı.....	53
2.7.1.3. İzmir Çandarlı Limanı	53
2.7.1.4. Çukurova Bölgesel Havalimanı Projesi.....	54
2.7.1.5. Filyos Limanı.....	54
2.8. BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTI	54
2.9. BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ	56

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
LOJİSTİK KÖYLER, DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖY
ÖRNEKLERİ

3.1. LOJİSTİK KÖY	59
3.2. LOJİSTİK KÖYLERİN ÖNEMİ	63
3.3. LOJİSTİK KÖYLERİN SINIFLANDIRILMASI	65
3.3.1. Yerel Lojistik Köyler.....	65
3.3.2. Bölgesel Lojistik Köyler	66
3.3.3. Uluslararası Lojistik Köyler	66
3.3.4. Küresel Lojistik Köyler	66
3.4. LOJİSTİK KÖYLERİN ÖZELLİKLERİ.....	67
3.4.1. İntermodal Terminallerin Varlığı	68
3.4.2. Lojistik Köylerde Sunulan Servis Hizmetleri	69
3.4.3. Lojistik Köylerde Depo Yerleri.....	70
3.4.4. Lojistik Köylerdeki Teknik Hizmetler	70
3.4.5. Lojistik Köylerin Fiziksel Özellikleri	71
3.4.6. Lojistik Köylerin Yönetim Özellikleri	71
3.4.7. Lojistik Köylerde Aranılan Temel Özellikler.....	72
3.5. LOJİSTİK KÖYLERDE KURULUŞ YERİ SEÇİMİ VE UYGUN KRİTERLER.....	73
3.6. DÜNYADA LOJİSTİK KÖYLER	75
3.6.1. İtalya.....	78
3.6.1.1. Padova (Interporto Padova spa).....	78
3.6.1.2. Bolonya (Interporto Bologna spa).....	80
3.6.1.3. Nola (Napoli)(Interporto campona spa)	81
3.6.1.4. Verona (Interporto Quadrante Europa).....	82
3.6.2. Almanya	82
3.6.2.1. Bremen Lojistik Köyü	83
3.6.2.2. GVZ Bayernhagen Nürnberg	84
3.6.3. İspanya	85
3.6.4. Hollanda(Rotterdam).....	86
3.6.5. Fransa	86

3.6.6. Finlandiya.....	87
3.6.7. Hong Kong	88
3.6.8. Singapur	89
3.6.9. Shanghai	90
3.6.10. Macaristan	91
3.7. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYLER.....	92
3.7.1. Faaliyete Geçirilen Lojistik Köyler.....	94
3.7.1.1. Samsun(Gelemen) Lojistik Köyü	94
3.7.1.2. İstanbul (Halkalı/Ispartakule) Lojistik Köyü.....	96
3.7.1.3. Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü.....	98
3.7.1.4. İzmit (Köseköy) Lojistik Köyü.....	100
3.7.1.5. Balıkesir (Gökköy) Lojistik Köyü.....	101
3.7.1.6. Uşak Lojistik Köyü.....	103
3.7.1.7. Denizli (Kaklık) Lojistik Köyü.....	104
3.7.1.8. Mersin(Yenice) Lojistik Köyü.....	106
3.7.1.10. Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü	110
3.7.1.11. Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü.....	111
3.7.2. Projesi Tamamlanan Lojistik Köyler	113
3.7.2.1. Bilecik (Bozüyük) Lojistik Köyü	113
3.7.2.2. Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü	114
3.7.2.3. Tekirdağ (Çorlu) Lojistik Köyü.....	115
3.7.3. Yapımı Devam Devam Eden Lojistik Köyler	116
3.7.3.1. Sivas Lojistik Köyü	116
3.7.3.2. İzmir (Kemalpaşa) Lojistik Köyü.....	116
3.7.3.3. Rize (İyidere) Lojistik Köyü.....	117
3.7.4. Etüt ve Planlama Aşamasında Olan Lojistik Köyler.....	118
3.8. KARS LOJİSTİK KÖYÜ	118
3.9. TRA2 DÜZEY 2 BÖLGESİ (AĞRI, ARDAHAN, IĞDIR, KARS) GENEL DURUMU	120

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
TRA 2 BÖLGESİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGESEL İHRACATA
ETKİSİ ÜZERİNE BİR UYGULAMA

4.1. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ.....	125
4.1.1. Araştırmanın Amacı	126
4.1.2. Araştırma Metodu	126
4.1.3. Örneklem	126
4.1.4. Kısıtlamalar	127
4.1.5. Araştırmanın Hipotezleri.....	128
4.2. BULGULAR.....	131
 SONUÇ.....	 164
KAYNAKÇA	170
ÖZGEÇMİŞ.....	179

ÖZET**YÜKSEK LİSANS TEZİ****LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGESEL İHRACATA ETKİSİ: TRA2
BÖLGESİNDE BİR UYGULAMA****Yudum YILDIZ****Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hüseyin Ali KUTLU****2022, 179 Sayfa****Jüri: Prof. Dr. Hüseyin Ali KUTLU**

Küreselleşmenin etkisi ile rekabet yoğunluğunun artması, ülkeler arası sınırların ortadan kalkması, uluslararası pazarlara erişim kolaylığı ve teknolojiye yaşanan yenilikler lojistik sektörünün gelişmesini zorunlu hale getirmiştir. Dış ticarete önde gelen ülkelerin ve işletmelerin başarılarının arkasında iyi koordine edilmiş lojistik şirketler olduğu görülmektedir. Lojistiğin gelişmesi ile birlikte lojistik köy kavramı ortaya çıkmıştır.

Bu çalışmanın literatür kısmında ilk olarak lojistik kavramı ve faaliyet alanları ardında Türkiye’de lojistik ve ülkenin genel görünümü, lojistik köy kavramı, dünyada ve Türkiye’de lojistik köy uygulamaları, TRA2 Bölgesi ve güncel durumu çalışmada yer almaktadır. Son olarak çalışmamızın araştırma bölümünde Kars lojistik köyünün TRA 2 Bölgesinde ihracata etkisi araştırılmıştır.

Araştırmamızın amacı; Kars lojistik köyünün TRA2 Bölgesinde yer alan Ağrı, Iğdır, Kars ve Ardahan illerinde ihracata etkisini ve firmaların beklentilerini ölçmektir. Elde edilen bulgular sonucunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların lojistik köy algılarının olumlu yönde olduğu saptanmış ve Kars lojistik köyünün ilerleyen dönemlerde TRA2 Bölgesinde ihracat performansının daha çok arttıracığı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Köyler, TRA2 Bölgesi

ABSTRACT**MASTER THESIS****LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGESEL İHRACATA ETKİSİ: TRA2
BÖLGESİNDE BİR UYGULAMA****Yudum YILDIZ****Advisor: Prof. Dr. Hüseyin Ali KUTLU****2022, 179 pages****Jury: Prof. Dr. Hüseyin Ali KUTLU**

The increase in the intensity of competition with the effect of globalization, the disappearance of borders between countries, the ease of access to international markets, and the innovations in technology have made the development of the logistics sector obligatory. It is seen that well-coordinated logistics companies are behind the success of leading countries and businesses in foreign trade. With the development of logistics, the concept of logistics village has emerged.

In the literature part of this study, firstly the concept of logistics and its field of activity, then the general view of logistics and the country in Turkey, the concept of the logistics village, logistics village practices in the world and in Turkey, the TRA2 Region and its current situation are included in the study. Finally in the research part of our study, the effect of Kars logistics village on exports in the TRA2 Region was investigated.

The aim of our research; To measure the impact of Kars logistics village on exports and the expectations of companies in the provinces of Ağrı, Iğdır, Kars and Ardahan located in the TRA2 Region. As a result of the findings, it has been determined that the logistics village perceptions of the companies in the TRA2 Region are positive and it is thought that the export performance of the Kars logistics village will increase more in the TRA2 Region in the future.

Keywords: Logistics, Logistic Villages, TRA2 Region

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACTE	: İspanyol Lojistik Merkezleri Birliği
ALPS	: Airport Logistics Park of Singapore
ASEAN	: Asya Ülkeleri Birliği
AYGM	: Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
BALO	: Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar
BILM	: Budapeşte Intermodal Lojistik Merkezi
BM	: Birleşmiş Milletler
BORSAB	: Bozüyük Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü
BTK	: Bakü-Tiflis-Kars
B2B	: Business to Business
B2C	: Business to Consumer
CEM	: Customer Experience Management
CLM	: The Council of Logistics Management
CMR	: Convention Merchandise Routier
CRM	: Müşteri İlişkileri Yönetimi
CSMP	: Council of Supply Chain Management Professionals
DC	: Dağıtım Merkezi
DGG	: Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH
DTD	: Demiryolu Taşımacılığı Derneği
ECMT	: Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
EURO PLATFORM	: Avrupa Lojistik Köyler Platformu
FIATA	: Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
FIFO	: First In First Out
GSMH	: Gayri Safi Milli Hâsıla
GVZ	: Almanya Lojistik Köyler Birliği
HKIA	: Hong Kong Uluslararası Havalimanı

ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ICT	: Bilgilendirme İletişim Teknolojileri
IRU	: Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği
ITC	: Akıllı Taşımacılık Sistemi
İBBS	: İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
İYH	: İstanbul Yeni Havaalanı
KD	: Keppel Distripark
KLM	: Kars Lojistik Merkezi
LIFO	: Last In First Out
LPI	: Lojistik Performans Endeksi
OBOR	: One Belt One Road
OSB	: Organize Sanayii Bölgesi
PAN	: Avrupa Ulaştırma Ağı
RO-LA	: Rolling Road (ROLLende LANDstrasse) (RO-LA) Transportation
RO-RO	: Rol On-Rol Off
SOLE	: Lojistik Mühendisleri Birliğinin
SWOT	: Strength, Weakness, Opportunity, Threat
TAR	: Trans Asian Railway
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEN-T	: Trans Europe Network -Trans Potation
TEPAV	: Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
TER	: (Trans Europe Railway) Projesi
TEU	: Twenty-Foot Equivalent Unit
TİM	: Türkiye İhracatçılar Birliği
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRA2	: Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan (Düzey II)
TRECECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Koridoru
TREN-FERİ	: Tren-Feribot
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu

TZY	: Tedarik Zinciri Yönetimi
UNESCAP	: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
UTİKAD	: Uluslararası Taşıma işleri Komisyoncuları ve Acentaları Derneği
VD	: Ve Diğerleri

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. Klasik Tedarik Zinciri Yönetimi	28
Şekil 1.2. Klasik Tedarik Zinciri Yönetimi 2	29
Şekil 1.3. Uluslararası Tedarik Zinciri Ağı.....	32
Şekil 2.1. Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinin Gelişimi ve GSYH İçerisindeki Payı.....	40
Şekil 2.2. Bölünmüş Yol ve Otoyol Ağındaki Değişimler(1984-2019)	41
Şekil 2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunda Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Bazında Değişim	43
Şekil 2.4. Türk Limanlarında Gerçekleşen Toplam Yük ve Konteyner Trafikindeki Değişimler	44
Şekil 2.5. Gemi Taşımacılığı Bağlantı İndeksi	44
Şekil 2.6. Demiryolu Uzunluğu ve Trafik	46
Şekil 2.7. Lokomotif ve Vagon Filosundaki Değişimle	47
Şekil 2.8. Yolcu ve Kargo Uçak Sayısındaki Değişimler.....	48
Şekil 2.9. Gümrük İşlemleri Yüğü.....	51
Şekil 3.1. İtalya’da Bulunan Önemli Lojistik Köyler	78
Şekil 3.2. Türkiye’de ki Lojistik Köyler	93
Şekil 3.3. Samsun Gelemen Lojistik Köyü.....	95
Şekil 3.4. Eskişehir(Hasanbey) Lojistik Köyü.....	99
Şekil 3.5. Kocaeli Köseköy Lojistik Köyü	101
Şekil 3.6. Balıkesir Gökköy Lojistik Köyü.....	103
Şekil 3.7. Denizli Kaklık Lojistik Köyü	105
Şekil 3.8. Mersin Yenice Lojistik Köyü	107
Şekil 3.9. Konya (Kayacık) Lojistik Köyü	109
Şekil 3.10. Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü	111
Şekil 3.11. Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü.....	112
Şekil 3.12. Bilecik Bozüyük Lojistik Köyü	114
Şekil 3.13. Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü	115
Şekil 3.14. Kars Lojistik Köyü	119
Şekil 4.1. TRA2 Bölgesinde Katılım Sağlayan Firmaların Bulunduğu İl Dağılım Grafiği	131

Şekil 4.2. TRA2 Bölgesinde Katılım Sağlayan Firmaların Yıllık Faaliyeti Dağılım Grafiği	132
Şekil 4.3. Ankete Katılan Firmaların İhracat Değişkenine Göre Dağılım Grafiği	133
Şekil 4.4. Ankete Katılan İşletmelerin Faaliyet Süresi Dağılım Grafiği	134
Şekil 4.5. Ankete Katılan Firmaların İhracat Yapabilme Potansiyeline İlişkin Dağılım Grafiği	135
Şekil 4.6. Ankete Katılan Firmaların Çalışan Sayısı Değişkenine Göre Frekans Dağılımı.....	136
Şekil 4.7. Ankete Katılan Firmaların Faaliyet Alanına Göre Dağılımı Grafiği.....	136
Şekil 4.8. Ankete Katılan Firmaların Lojistik Bölümüne İlişkin Dağılım Grafiği	137
Şekil 4.9. Ankete Katılan Firmaların İhracat Yapılan Ülke Frekans Dağılımı.....	138
Şekil 4.10. Ankete Katılan Firmaların Histogram Frekans Dağılımı	152

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 2.1. Türkiye’ın Lojistik Performans Endeksi	50
Tablo 2.2. On Birinci Kalkınma Planı Lojistik Hedefleri	52
Tablo 3.1. Avrupa’ın Başarılı İlk 20 Lojistik Köyü(2015 ile 2020 verileri)	77
Tablo 3.2. Samsun İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	96
Tablo 3.3. İstanbul İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	97
Tablo 3.4. Eskişehir İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	99
Tablo 3.5. Kocaeli İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	101
Tablo 3.6. Balıkesir İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	103
Tablo 3.7. Uşak İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	104
Tablo 3.8. Denizli İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	106
Tablo 3.9. Mersin İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	108
Tablo 3.10. Konya İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	110
Tablo 3.11. Kahramanmaraş İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri.....	111
Tablo 3.12. Erzurum İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri.....	113
Tablo 3.13. Kars İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri	120
Tablo 3.14. Bölgelerin GSYİH Büyüklükleri, 2018 (TÜİK, 2020c)	121
Tablo 3.15. Bölgelerde Dış Ticaret (TÜİK, 2020d)	121
Tablo 3.16. 2018-2021 Yılları Arasında TRA2 Bölgesinden Yapılan Yıllık İhracat (Bin Dolar)	123
Tablo 3.17. 2018-2021 Yılları Arasında TRA2 Bölgesinden Yapılan Yıllık İthalat (Bin Dolar)	123
Tablo 4.1. Ölçeğin Güvenirlilik Bulguları	130
Tablo 4.2. TRA2 Bölgesinde Katılım Sağlayan Firmaların Bulunduğu İllere Göre Frekans Dağılımı	131
Tablo 4.3. TRA2 Bölgesinde Katılım Sağlayan Firmaların Yıllık Faaliyet Sürelerine Göre Frekans Dağılımı	132
Tablo 4.4. Ankete Katılan Firmaların İhracat Değişkenine Göre Frekans Dağılımı....	132
Tablo 4.5. Ankete Katılan Firmaların İhracat Süresine İlişkin Frekans Dağılımı.....	133
Tablo 4.6. Ankete Katılan Firmaların İhracat Yapabilme Potansiyeline İlişkin Frekans Dağılımı	134

Tablo 4.7. Ankete Katılan Firmaların Çalışan Sayısı Değişkenine Göre Frekans Dağılımı.....	135
Tablo 4.8. Ankete Katılan Firmaların Faaliyet Alanına Göre Frekans Dağılımı	136
Tablo 4.9. Ankete Katılan Firmaların Lojistik Bölümüne İlişkin Frekans Dağılımı ...	136
Tablo 4.10. Ankete Katılan Firmaların İhracat Yapılan Ülke Frekans Dağılımı	137
Tablo 4.11. Lojistik Köy, Ürünlerin Hedef Pazarlara Hızlı Ulaşımını Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	138
Tablo 4.12. Lojistik Köyün, Ürünlerin Hedef Pazarlara Güvenli Ulaşımını Sağlayacağıyla İlgili İfadeye Firmaların Katılma Dereceleri	139
Tablo 4.13. Lojistik Köyün, Lojistik Maliyetlerinin Düşmesine Yardımcı Olduğuna İlişkin Firmaların Katılma Dereceleri	139
Tablo 4.14. Lojistik Köyün Firma Karlılığını Arttıracığına İlişkin Firmaların Katılma Düzeyleri	140
Tablo 4.15. Lojistik Köyün, Ürünlerin Pazarlamasında Avantaj Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	140
Tablo 4.16. Lojistik Köyün, Müşterilerle Olan İlişkilerini Geliştireceğine İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri	141
Tablo 4.17. Lojistik Köyün, İhracatı Yapılacak Ürünün Sevk Sırasındaki Takibini Kolaylaştıracağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	141
Tablo 4.18. Lojistik Köyün, Yeni Pazarlama Alanları Oluşturacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri	142
Tablo 4.19. Lojistik Köyün, Yabancı Ülkelerdeki Firmalarla Rekabetimize Katkı Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	142
Tablo 4.20. Lojistik Köyün, Katma Değerli İhracat Hedefimize Katkı Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	143
Tablo 4.21. Lojistik Köyün, İhracatı Arttıracığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri	143
Tablo 4.22. Lojistik Köyünün, Lojistik Faaliyetlerimizin Gerçekleşmesini Kolaylaştıracağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	144
Tablo 4.23. Lojistik Köyün, Kamu Teşviklerinden Yararlanma Kolaylığı Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	144

Tablo 4.24. Lojistik Köyün, KOBİ Niteliğindeki İşletmelere Dezavantaj Oluşturacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	145
Tablo 4.25. Lojistik Köyün Nakliye Maliyetlerini Düşüreceğine İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	145
Tablo 4.26. Lojistik Köyün, İşletmeler Arasında İşbirliğini Geliştirdiğine Yönelik Firmaların Katılım Düzeyleri	146
Tablo 4.27. Lojistik Köyün, İlimizdeki Sektörlerin Gelişimine Katkı Sağladığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	146
Tablo 4.28. Lojistik Köyün, Depolama Kolaylığı Sağladığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	147
Tablo 4.29. Lojistik Köy Sayesinde Nakliye Aracı Bulmadaki Zorluklar Azaltılmasına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	147
Tablo 4.30. Lojistik Köyün Gümrük İşlemlerini Kolaylaştırdığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri	148
Tablo 4.31. Lojistik Köy Sayesinde Parsiyel Yük Sevkiyatındaki Zorluklar Kalkacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	149
Tablo 4.32. Lojistik Köyün Sigortalama Kolaylığı Sağladığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	149
Tablo 4.33. Lojistik Köyün İlimizde İstihdam Edilen Personel Sayısını Arttırdığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	150
Tablo 4.34. Lojistik Köyün Sayesinde Teknoloji Ve Yazılım Sorunları Ortadan Kalkacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri.....	151
Tablo 4.35. Lojistik Köyün, İlimizin Dış Dünyaya Tanıtımını Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri	151
Tablo 4.36. Lojistik Köylerin İhracat Sürecine İlişkin Maddelerin Betimsel İstatistik Analizi	153
Tablo 4.37. İhracat Yapanlarla İhracat Yapmayanların Lojistik Boyutları ile Karşılaştırılması, Bağımsız Örneklem T Testi Sonuçları	155
Tablo 4.38. İllerre Göre Değişkenlerin Karşılaştırılması(Varyans Analiz Sonuçları) .	156
Tablo 4.39. Lojistik Boyut Değişkenleri ileİller Karşılaştırılması	157
Tablo 4.40. Faaliyet Sürelerine Göre Lojistik Boyut Değişkenlerin Karşılaştırılması	159
Tablo 4.41. Lojistik Boyut Değişkenleri ile Faaliyet Süreleri Karşılaştırılması	1610

ÖNSÖZ

Yüksek lisans eğitimim süresince ve tez çalışmamda yardımlarını esirgemeyen, danışman hocam Prof. Dr. Hüseyin Ali KUTLU'ya çok teşekkür ederim. Tez aşamasında büyük destek veren ve emeklerini asla ödeyemeyeceğim değerli hocam

Dr. Öğr. Üyesi Muhammed İhsan ÇUBUKCU'ya çok teşekkür ederim.

Bu zamana kadar attığım her adımda arkamda olan, maddi manevi her konuda yardımcı olan kıymetli annem Naine ve babam Mükerrerem Yıldız'a teşekkürü borç bilirim. Ayrıca öğrencilik süresince hep yanımda olan değerli amcalarım Muharrem, Muhterem, Murat, Ali ve Ahmet Yıldız'a çok teşekkür ederim.

Erzurum – 2022

Yudum YILDIZ

GİRİŞ

Literatürde küreselleşme kavramı uzun yıllardır sürekli olarak karşımıza çıkmaktadır. Talep fazlalığındaki artış ve gelişen teknoloji sonucunda kısıtlı kaynaklarla talebi karşılamaya çalışan işletmeler artık küresel boyuta erişerek uluslararası düzeyde mevcut talepleri karşılamakta ve maliyet konusunda zorlanmaktadır. Bu zorlukların ortaya çıkmasında ki en önemli sebep tüketicinin bireysel, toplumsal ve ticari alanda bilinçlenmesi ve artan rekabet durumudur. Bu doğrultular neticesinde işletmelerin küresel pazarda rekabet edilebilir hale gelmesini sağlayacak en önemli etmenin lojistik maliyetlerin düşürülmesi olarak görülmektedir (Şahin, 2020: 1).

Endüstriyel faaliyetlerin hızlı bir şekilde artış göstermesiyle ülkemizde ve dünyada lojistik daha çok önem kazanmaya başlamıştır. Çünkü ürünlerin hammadde halinden tüketiciye ulaşana kadar ki bütün süreçlerde lojistik aktif rol oynamaktadır. Etkin ve doğru bir şekilde yönetilen lojistik organizasyonlarında şirketlerin maliyetlerinde düşüş yaşanacak ve içinde bulunduğu rekabet ortamında söz sahibi olma fırsatı yakalayacaktır.

Küreselleşmenin artmasıyla son yıllarda ön plana çıkan lojistik sektörü, hem ülke ekonomilerinde hem de dünya ticaretinde büyük ivme kazanmıştır. Lojistik sektörü son 10 yıldır Dünya'da en hızlı büyüyen sektör olma özelliğindedir Ülkemizde de bu büyümeyle eşdeğer şekilde en hızlı büyüyen sektör konumunda olmuştur (Turgut, 2017: 1).

Son zamanlarda adından çokça söz edilen lojistik kavramı birçok faaliyet alanını bünyesinde barındırmaktadır. Kapsama alanı çok geniş olan lojistik sektörü önceden sadece taşımacılık olarak bilinirken günümüzde taşımacılıktan daha fazla, uluslararası arenada önemli operasyonlara sahip bir sektör haline gelmiştir.

Coğrafi konumu gereği ülkemiz jeopolitik, ekonomik, siyasi, iktisadi ve daha birçok avantaja sahiptir. Bahsi geçen bu avantajların uygulamaya geçirilmesi için gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir. Lojistiğin yalnızca ticari faaliyetler için değil aynı zamanda çeşitli hizmetlerle kazanç sağlayıcı gelişmiş bir sistem haline dönüştürülmesi gerekmektedir. Ülkelerin coğrafi konumu sektörün gelişim gösterebilmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Bu yüzden Türkiye’de lojistik faaliyetlerin tek bir noktada toplanması gerektiği savunulmuş ve TCDD liderliğinde

lojistik köylerin kurulmasına karar verilmiştir. Ulusal veya uluslararası geçişlerde lojistik köylerin önemi inkâr edilemez. Çünkü lojistik köyler, taşımacılık, depolama, elleçleme, ayrıştırma, konsolidasyon, gümrükleme, ihracat ve ithalat, , transit işlemler, sigorta, üretim, danışmanlık, bankacılık ve alt yapı hizmetleri gibi hizmetlerin ticari amaçlar gözetilerek inşa edildiği birbiri ile bağlantılı çok özel ve önemli yerlerdir. Lojistik merkezlerin başlıca amacı; bulundukları bölgenin ekonomisinin gelişimine ve ticari kapasitesine katkıda bulunarak, bu bölgede faaliyette bulunan şirketler arasında rekabet ortamı oluşturmak, kombine taşımacılığının gelişmesi ve yaygınlaşmasını sağlamaktır (Kepe, 2016: 1).

İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasının (İBBS) 2002’de Bakanlar Kurulu onayı ile kurulmasına karar verilmiştir. Türkiye’yi bölgesel gruplara ayıran İBBS’nin amacı; ülkede yaşanan bölgesel düzensizlikleri minimum düzeye indirmek ve bölgesel kalkınmaya yönelik politik kararların Avrupa Birliği ile eşgüdümlü hale getirmektir. Bu sınıflandırma içerisinde bulunan Düzey II Bölgesi yani TRA2 Bölgesinde Iğdır, Ardahan, Ağrı ve Kars illeri yer almaktadır. TRA2 bölgesinde bulunan iller, uluslararası ticarete istenilen düzeyde faaliyet gösterememektedir. Buna rağmen bölgede, uluslararası ticarete ilişkin ciddi yatırımlar yapılmaktadır. Bu yatırımların başında lojistik köy yer almaktadır. Yapılan bu yatırımlar bölgenin kalkınması ve değer kazanması açısından oldukça önem arz etmektedir. Lojistik faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler, TCDD liderliğinde lojistik köylerin kurulmasına zemin hazırlamış ve Doğu Anadolu Bölgesinde Kars ve Erzurum illerinde lojistik köyler kurulmasına neden olmuştur. Bu bağlamda Erzurum ili Palandöken Lojistik Merkezi aktif olarak hizmet sunmaktadır. Aynı zamanda Kars Lojistik Merkezi (KLM) de yapımının büyük bir bölümü tamamlanmış olup faal olarak hizmet vermeye başlamıştır. Bölge açısından önemli bir kamu yatırımı olarak görülen Kars Lojistik Merkezi dış ticaretinin gelişip büyümesine ve özellikle TRA2 Bölgesinin kalkınmasına katkı sağlayacaktır (Üzümcü, vd., 2018: 621).

Hazırlanan bu çalışmada Kars Lojistik Merkezinin TRA2 Bölgesi illerinin ihracatına etkisi ve işletme beklentilerini ölçmek amaçlanmıştır. Çalışma dört bölümden oluşmuş olup birinci bölümde, lojistik kavramının tanımı ve tarihsel gelişimi, faaliyet alanları yer almaktadır. Çalışmanın ikinci bölümde, Türkiye’de lojistik sektörü, genel görünümü, ülkenin lojistik hedefleri ve önemli projeler yer almaktadır. Çalışmanın

üçüncü bölümünde ise lojistik köyler ana hatlarıyla izah edilmiş olup dünyada ve Türkiye’de önemli lojistik köy örneklerine yer verilmiştir. Çalışmanın son bölümü uygulama bölümü olup Kars Lojistik Merkezinin TRA2 Bölgesinin ihracatına potansiyel etkilerini tespit etmeye yöneliktir. Bu amaçla anket çalışması yapılmış ve elde edilen sonuçlar analiz edilerek yorumlanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK , LOJİSTİK FAALİYETLER VE ULUSLARARASI LOJİSTİK

1.1.LOJİSTİK KAVRAMI

Küreselleşmenin etkisi ile lojistik, ticarete dünyayı küçülterek, sınırları ortadan kaldırarak, dünya pazarına açılmayı, müşteri portföyünü korumayı, ürünlerin güvenilir ve etkili bir şekilde nihai tüketiciye ulaşmasını sağlamaktadır(Işık, 2009: 10). Gün geçtikçe artan ürün çeşitliliği, sipariş süreçlerinin kısaldığı, ülkeler arası sınırlara ulaşım kolaylığı, ulaştırma mesafelerinin arttığı, işletmelerin dünyaya açıldığı, maliyet ve hız faktörünün birinci unsuru olarak karşımıza çıktığı günümüz dünya ticaretinde, ticaretten doğan bir talep olan lojistiğin önemi her geçen güngiderek artmaktadır(Dördüncü, 2018: 3). Eskiden basit bir taşımacılık faaliyeti olarak bilinen lojistik hizmeti, günümüzde ticaretin ayrılmaz bir parçası olarak görülmekle beraber taşımacılıktan depolamaya, gümrük işlemlerinden ambalajlamaya kadar birçok hizmeti bünyesinde barındırmaktadır. Bu yüzden işletmeler lojistiği kapsayan tüm süreçleri, alanında uzman kişilerce, profesyonel lojistik hizmet sağlayıcıları tarafından yaptırmaktadır. Lojistik hizmeti, farkında olmadan günlük yaşantımızın her alanında karşımıza çıkmaktadır. İnsanlar günlük hayatları içerisinde birçok ürün ve hizmetlere gereksinim duyar. Bu ihtiyaçları karşılamak için de olabildiğince en kısa zamanda en uygun maliyetle ve kolaylıkla ürüne ulaşabilme eğilimindedirler. Lojistik temelde insanlığın varoluşundan bu yana kullanılmaktadır. Dünyada doğal kaynaklar eşit dağıtılmadığından kaynağın ihtiyaç duyulan zamanda ve ihtiyaç duyulan yerde bulundurulmasıyla lojistik terimi ortaya çıkmıştır. Bu da lojistik kavramının çok eskilere dayandığını göstermektedir. Lojistik kavramı çok kapsamlı bir alan olduğu için farklı tanımlar yapmak mümkündür(Işık, 2009: 10-12).

Çoğunlukla “askeri lojistik” kavramından etkilenen ve doğan lojistik kavramı, II. Dünya Savaşından sonra farklı bir kavram ile “işletme disiplini” olarak literatürde yerini almıştır. Lojistik yönetimi ise ürünlerin varış ve çıkış noktaları arasındaki tüm organizasyonun bağlantı merkezi olarak tanımlanmaktadır. Lojistik yönetimi, ulaştırma ve depolama faaliyetlerinin koordinasyonu ile başlar ve bu faaliyetlere sigorta, gümrükleme, paketleme ve katma değer hizmetleri, stok yönetimi, gözetim ve muayene,

sipariş yönetimi gibi hizmetleri de eklenerek faaliyet alanını genişletmektir. Ayrıca lojistik sektörü ülkemizde en başarılı geleceği ve iş potansiyeli sonsuz olan üç meslekten biri olarak gösterilmektedir. Lojistik, üretim noktası ile tüketim noktası arasında fark olduğu sürece daima kendinden söz ettirecek bir kavramdır(Tanyaş vd., 16).

Literatürde lojistik kavramı ile ilgili farklı tanımlar ortaya atılsa da hepsi aynı anlama karşılık gelmektedir. Lojistik kavramı gerçekte “logic” ve “statik” kelimelerin birleşmesiyle oluşmuştur. Temelinde, Yunanca “logistikos” ve Fransızca “logistique” sözcüklerinden türetilmiştir. Türkçeye ise “istatistiksel mantık” olarak çevrilmiştir(Şahin, 2018: 3). Lojistik kavramı ilk olarak askeri faaliyetlerin yürütülmesinde kullanılmıştır. Askeri faaliyetlerde gerekli olan malzemeleri temin etmek, hizmet desteğini sağlamak amacıyla yapılan organizasyon olarak tanımlanmıştır. Diğer bazı tanımlar ise şu şekildedir; “Seven RS” yaptığı tanımda lojistiğin yedi doğrudan ibaret olduğunu ifade etmiştir. Yani lojistik; doğru ürünün, doğru yerde, doğru miktarda, doğru zamanda, doğru standartlarda, doğru tüketiciye, doğru fiyatlarla ulaşmasıdır(Soylu, 2019: 133). Yedi doğrunun tanımına göre lojistiğin tüm elementlerin, tüm süreçlerin ne kadar hassasiyetle yapılması gerektiğini ve lojistik hizmetinin sorunsuz bir şekilde ilerlemesi gerektiğini göstermektedir. Aksi durumda herhangi bir departmanda çıkan problem diğer departmanları da etkileyeceğinden maliyet ve zaman faktöründen yüksek meblağlar ödemesine neden olacaktır. Lojistik sektörü ciddi yatırım gerektiren bir sektör olduğu için süreçlerin tümünün sorunsuz bir şekilde yürütülmesi önem arz etmektedir. Yapılan en ufak bir hata müşteri ve yatırım kaybına neden olabilmekle beraber uluslararası iş dünyasında da ekonomi ve güven açısından telafisi zor sonuçlar doğurabilmektedir(Işık, 2009: 12).

Diğer bir tanım ise The Council of Logistics Management(CLM) tarafından yapılmıştır. Lojistik, “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ürünün başlangıç noktasından son tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içerisindeki ürünlerin bilgi akışının servis hizmetlerinin ileri ve geri yöne doğru hareketinin planlanması, depolanması, uygulanması ve kontrol edilmesini sağlayan süreçtir”(Soylu, 2019: 133, 134). Türk Dil Kurumu tarafından yapılan lojistik tanımı şu şekildedir. “Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış

noktasından varış noktasına kadar olan taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması”(www.sözlük.gov.tr).

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi’nin (Council of Supply Chain Management Professionals-CSMP) tanımına göre lojistik, ” hizmetlerin ve ürünlerin ve bunlarla alakalı olan bilginin, müşteri istek ve ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla üretim ve tüketim noktaları arasında süregelen ileri ve geri yöndeki akışın en etkili şekilde planlanması uygulanması ve kontrol edilmesidir”(Daşkan, 2016: 4).

Bulunduğumuz şartların işletme literatürlerine bakıldığında ise lojistik tanımı, hammaddenin temin edilmesi, ürünün üretilmesi, aktarma yolları ve tüketiciye kadar tedarik zinciri bünyesindeki bütün organizasyon ve yönetim faaliyetlerini verimli bir şekilde sağlamayı hedefleyen bir süreç yönetimi olarak tanımlanmıştır. İşletmecilik faaliyetlerinde ve uygulamalarında ise lojistik kavramı, ürünleri yönetebilme sanatıdır. Bu tanımdan hareketle, lojistikle alakalı faaliyetler, hammadde tedarikinden başlayıp üretilen ürünün nihai tüketiciye ulaşımına kadar tüm lojistik hareketlerini içinde barındırdığını söyleyebiliriz(Şahin, 2020: 4).

Lojistik Mühendisleri Birliğinin (SOLE) lojistik tanımına göre ise; “Lojistik elemanlarının uygun şekilde göz önünde bulundurulması suretiyle, kaynakların etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak ve ürün yaşam çevriminin tüm safhaları boyunca kaynak girdilerinin etkin bir yaklaşımla sisteme etkisini zamanında teminat altına almak için oluşturulan ürün veya sistemin tüm hayat boyunca kullanılan yönetim destek alanıdır.”(Şahin, 2020: 7).

Lojistik askeri, ekonomik, kültürel, sosyal, psikolojik, stratejik ve politik alanlarda ülkeye getiriri sağlamanın yanında; milli gelirin yükselmesine, istihdamın artmasına, buna bağlı olarak alım gücünün artması ile işsizliğin azalmasına, motivasyonun artmasına, eğitim seviyesinin artmasını, ikili ve çoklu anlaşmalarla rekabet gücünün artmasına, dış ticaret hacminin artmasına, ekonomik büyüme ve kalkınmaya, yabancı sermaye akışı gibi birçok alanda katkı sağlamaktadır. Lojistik faaliyetleri ülke genelini (makro boyutta) olduğu gibi firma genelini (mikro boyutta) de olumlu etkilemektedir(Erkan, 2014: 48). Lojistik, tüketiciden alınan ürün siparişinden mal bedellerinin ödeneceğini gümrük işlemleri ve uluslararası pazar piyasasında ürünlerin transit sürecindeki belgelerin kullanımına kadar çok geniş bir alanı

kapsamaktadır(Daşkan, 2016: 4). Son zamanlarda yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmeler düşünüldüğünde lojistik kavramı ve çerçevesindeki olumlu değişimleri göz ardı etmemek gerekir. Kurum ve firmalarda lojistik kavramının dahil olabilmesi için yalnız taşıma ve depolama bulunması yeterli değildir. Bunların yanında nakliye, müşteri hizmetleri, danışmanlık, sigorta, pazarlama gibi birçok faaliyet lojistik kapsamındadır(Dinçel, 2016: 15). Günümüz şartlarında her ürünü üretemeyebiliriz. Ancak her ürüne sahip olabiliriz. Bu da lojistik sayesinde gerçekleşmektedir. Kısacası lojistik üretici ile tüketici arasındaki köprü konumundadır(Wolf ve Yıldız, 2018: 89).

1.2.TARİHÇESİ

Lojistik kavramı yukarıda da belirtildiği üzere insanlığın varoluşundan bu yana kullanılan çok eski geçmişe sahiptir. Taşımacılık hizmetinin temeli insanoğlunun tekerleği icat etmesiyle atılmıştır. İnsanların yerleşik hayata geçmeleriyle de günlük yaşama dahil olunan depolama hizmetleri ile başlamıştır. Lojistiğin asıl faaliyetleri olan taşımacılık ve depolama geçmişten bu yana gelişerek ve yenilenerek kısacası çağa ayak uydurarak bu lojistik sürecin başlangıcı olmuştur(Kır, 2016: 4).

Literatüre bakıldığında lojistik çalışmalarının ilk olarak askeri alanda kullanıldığı görülmektedir. 1905 yılında askeri bir kavram olarak kullanılmaya başlayan lojistik. Soylu (2019)'un aktardığı gibi Albay Chauncey B. Baker tarafından “Malzeme ve personelin taşıma, tedarik, bakım ve yenilenmesi” şeklinde askeri faaliyeti tanımlamak için kullanılmıştır(Soylu, 2019: 133). Lojistik askeri kökenli bir kavram olduğundan, tarih boyunca savaşların kazanılmasında, savaşlarda askerlerin yiyecek, giyim, askeri, araç ve malzeme tedarikinin sağlanmasında önemli rol oynamıştır. Lojistik terimi literatürde şu şekilde tanımlanmaktadır. Askeri birliğin görev kabiliyetini destekleyecek tüm maddelerin uygulanması ve tasarımı gerekli ekipman araç gereç ve malzeme sağlanarak sulhta ve savaşta etkinliğini garanti altına alınması şeklinde tanımlanmıştır. Lojistik faaliyetlerin önemi İkinci Dünya Savaşı sırasında bir kez daha anlaşılmış ve yüzyıllardır savaşlarda süregelen başta yiyecek içecek olmak üzere askeri malzeme tedarikinde bulunarak savaşlarda etkin bir rol oynamıştır. Personelin, askeri araç gereçlerin ve birçok malzemenin doğru yerde ve doğru zamanda bulunması, savaşlarda galibiyet sağlamada temel kaynak olmuştur(Şahin, 2020: 8). Ayrıca İkinci Dünya Savaşından sonra Japon iş yaşam örgüsü çoğunlukla lojistik temelli çalışma sistemi

oluşturduğu görülmektedir(Kepe, 2016: 2). Askeri terim olarak kullanılan lojistik, 1960’larda pazarlama anlayışı ile beraber işletme alanı içerisinde de kullanılmaya başlanmıştır. Pazarlamanın geliştiği 1960’lı yıllarda lojistik kavramı da adından sıkça söz etmeye başlamış, ekonominin ortaya çıkışından sonra büyük çapta incelenerek, bir çalışma ve uzmanlık alanı haline gelmiştir. Lojistik yönetiminin işletmeler açısından öneminin kabul görülmesiyle, bilimsel çalışmalarda lojistik terimi daha sık yer almaya başlamıştır. Yine bu yıllar akademik çalışmalarda lojistikle ilgili atıfların görülmeye başlandığı yıllardır. Ancak global ekonomi şirketlerinin büyümelerinde birincil teşkil eden dağıtım ve ulaştırma faktörleri bünyesinde barındıran lojistik sektörü, 1960’dan önce bir endüstri ya da disiplin parçası olarak görülmüyordu. 1960–1970 yıllarında lojistikle alakalı bir test dönemi olduğu ifade edilmekle beraber 1970–1980 yıllar arasında lojistiğin çok fazla kamu ve özel girişimleri ile kurumsallaştığı dönem haline gelmiştir. 1980–1990 dönemine bakıldığında ise bilişim teknolojisine giriş, taşımacılık faaliyetlerinde düzenlemeler ve iletişimde ciddi boyuta atlayan teknolojik ve politik değişimlerin yaşandığı bir süreç olmuştur(Kır, 2016: 4-5).

1990’lı yıllara gelindiğinde lojistik kavramı yönetim stratejisinin bir bölümü olarak değerlendirilmiştir. Dönemin üretim faktörü olan tarım ürünlerinin dağıtımında kullanılmıştır. 1925 yıllarında Fordist üretim sisteminin Avrupa’da ve ABD’de uygulamaya geçilmesiyle hammadde, yarı mamul, mamullerin taşınmasında tedarikinde ve nihai ulaşımında lojistik kavramı büyük önem kazanmaya başlamıştır. Lojistiğin ön plana çıkması 1980-1990 yıllarında yapılan taşımacılık faaliyetlerinin teknoloji ile bütünleşmesi, önemini daha da arttırmıştır. Günümüze gelindiğinde lojistik kavramı küresel boyuta erişmiş olup taşımacılıktan çok daha fazlasını bünyesinde barındırarak, kaynak yönetimi, tedarik yönetimi kavramlarıyla değerlendirilmiştir(Tutar vd. , 2009: 192-193).

İçinde bulunulan 2000’li yıllar itibariyle lojistik ve tedarik zinciri kavramları birlikte anılmaktadır. Lojistik kavramı, tedarik zincirini içerisinde bir alt başlık haline gelmiş ve teknolojik gelişmeler ve yenilikler neticesinde minimum maliyet kriteri ön planda tutularak, günümüz koşullarına uygun, etkili hizmetin sağlanması hedeflenmiştir. Teknolojik gelişmelerden doğan firmaların internet ve sosyal paylaşım ağları gibi gerçekte var olan olgularla beraber sanal dünyadaki olgulardan da faydalanmaya başlamışlardır(Küçük, 2019: 13).

Lojistiğin tarihsel gelişimi üç bölümde toplanabilir(Tuerxun, 2017: 5);

- Bölünme Dönemi (1960-1980)= Bu dönemde lojistik faaliyetleri tek parça halindense ayrı ayrı yapılmaktadır. Satın alma, ihtiyaç planlama, talep tahmini, üretim planlama, paketleme depolama, malzeme işlemleri, fabrika stokları, dağıtım ve taşıma gibi faaliyetlerin bir bölümü işletme içerisinde yapılırken kalan bölümler ise dışarıdan destek alınarak gerçekleştirilmekteydi.
- Birleşme Dönemi (1980-2000)= Bu dönemde lojistik organizasyonları fiziksel dağıtım ile malzeme ve madde yönetimi şeklinde iki grupta toplanmıştır.
- Bütünleşme Dönemi(Toplam Bütünleşme) (2000'den günümüze)=Günümüzde lojistik faaliyetleri teknolojik ortamda bölünme ve birleşme bölümlerini tek merkezde toplamaktadır.

Çağın gözde mesleği olma statüsüne sahip lojistiğin bir bilim dalı haline gelmesi, son elli yılda yaşanan gelişmelerin etkisi oldukça fazladır. Son yıllarda gelişmiş bilgi teknolojisinin kullanımı, nakliye hizmetinde sağlanan optimizasyon ve stok maliyetinin azalması, lojistik hizmetleri ile iletişim tekniklerinin entegre oluşu ve daha önceden planlamanın yapılmış olması bunun sonucu olarak modern lojistik sistemi meydana gelmiştir. Günümüzde depolama, dağıtım, üretim, ham maddenin teminini ayrıca ham maddenin üretiminin çok kısa sürede planlanması yapılmaktadır. Gelişmiş bilgi sistemleriyle tedarik zincirinin hepsinin birbiri ile bağlantılı olmasıyla daha az maliyetli ve daha az hatalı, daha hızlı tedarik zinciri sistemi planlanıp uygulanarak kontrol altına alınmaktadır. Son zamanlarda ülkemizde internet üzerinden toptan ticaretin B2B'nin (business to business) oldukça yaygın kullanılmaya başlanmıştır. Üreticiden son nihai tüketiciye kadar ürün akışı internet ticaretinin, yani B2C'nin (business to consumer) lojistik kullanımı hızla artmaktadır(Kepe, 2016: 4).

Dünyada ki yenilik ve gelişmelerin bu boyuta erişmesi sonucu işletmeler de buna uyum sağlayarak lojistiğin mihenk taşlarından olan depolama ve dağıtımın yanı sıra müşteriye daha kaliteli ve yerinde hizmet verebilmek amacıyla teknolojik gelişmelere, bilgi-işlem sistemlerine daha fazla imkan sunmaya, bunları uygulamaya ve devamlı yeni ürün ve hizmetlerin geliştirip pazara sunmaya başlamışlardır. Bütün bu teknolojik gelişmeler doğrultusunda işletmeler birçok faaliyeti lojistik hizmet ile bağlantılı olarak sunmaktadır. İşletmeler; sigorta, satın alma, talep tahminleri, nakliye, depolama,

dağıtım, gümrük, sipariş izleme, envanter yönetimi, lojistik, üretime malzeme verme, iade işlemleri, bilgi sistemi, paketleme, rota planlaması, müşteri taleplerine göre ürün hazırlama, nakliye, yükleme ve varış zamanı planlama, araç optimizasyonu ile gibi bir çok hizmeti lojistik ile koordine ederek entegre lojistik hizmeti sunma olanağı tanımaktadır(Şahin, 2020: 11)

1.3.TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLER

Lojistiğin temel hedefi arz ve talep noktalarını dengede tutmaktır. Bunun için lojistik sektörden beklenen hizmetin; doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru malzeme ile, doğru şartta, doğru tüketiciye, doğru fiyat koşullarını yerine getirmek amacıyla neyi yapması gerektiğini bilmek başlıca faaliyet konusudur. Sürecin hatasız işlenmesi, lojistiğin temel bölümlerinin doğru şekilde bir araya gelmesi ile oluşur(Kır, 2016: 7). Özetle lojistik faaliyetlerin esası; ürün ve hizmetleri doğru yerde, doğru miktarda, doğru zamanda ve minimum maliyetle amacına ulaştırmaktır(Tutar vd., 2009: 194). Başlıca temel lojistik faaliyetler şu şekildedir.

1.3.1.Taşıma

Taşıma, lojistiğin temel taşıma oluşturmaktadır. Taşımacılık basit şekilde tanımlanacak olursak, bir ürünün, hizmetin, eşyanın ve bilginin bir yerden başka bir yere aktarılması işlemidir(Işık, 2009: 17).Taşımacılık ile ilgili yapılan bir başka tanım ise şu şekildedir. “İhtiyaçları tatmin bakımından eşya ve insanın zaman ve mekan faydası yaratacak şekilde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir”(Saatçioğlu, 2006: 9). Bir başka tanımda ise taşımacılık; çoğunlukla nakliye, sevkiyat, ulaştırma ve taşıma gibi kavramlarla adlandırılır. Lojistik faaliyetler bünyesinde taşımacılık; ürünlerin üretiminin gerçekleştiği noktadan alıcı veya tüketiciye yani ihtiyaç duyulan noktaya kadar olan fiziksel harekettir(Şahin, 2020: 21). Bu tanımlardan yola çıkarak taşımacılık yani ulaştırma faaliyetlerini mekan ve zaman faydasını sunan bir hizmet olduğu göstermektedir. Zira zaman ve mekan faydası olmayan bir lojistik hizmetinin hiçbir önemi yoktur(Işık, 2009: 17-18). Rekabetin arttığı günümüz şartlarında ulaştırma faaliyetlerin hızlı, güvenilir, minimum maliyet ve izlenebilir olması rakiplere kıyasla

daha avantajlı konuma getirmektedir(Şahin, 2018: 9). Taşımacılık ulusal ve uluslararası şekilde kullanılan araçlara göre sınıflandırılmaktadır(Tuexun, 2017: 9).

1.3.1.1.Karayolu Taşımacılığı

Ulaştırma faaliyetleri arasında en çok kullanılan taşıma modu karayolu taşımacılığıdır(Şahin, 2018: 9). Kapıdan kapıya teslimat imkanı, dağıtım, depolama ağının geniş olması ve yatırım maliyetlerinin diğer ulaşım faaliyetlerine oranla düşük olması avantajları arasındadır. Bunların yanında yoğun rekabet ortamı, büyük ölçekli ürünlerin taşınamaması ve hava koşullarından etkilenmesi dezavantajları arasındadır(Işık, 2009: 19). Uluslararası karayolu taşımacılığının belirli standartlaştırma politikalarını uygulayan bazı kuruluşlar bulunmaktadır. Bunlar; Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA), Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU) bu kuruluşlara örnektir. (Şahin, 2020: 26).

1.3.1.2.Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı yüksek hacimli, ağır, dökme ve düşük maliyetli ürünlerin, lokomotiflerin çekmiş olduğu vagonlarla yapılan taşıma modelidir. İlk aşamada yüksek yatırım gerektiren ve yüklerin belli yükseklik sınırı bulunması şartı dezavantajları arasındadır(Şahin, 2018: 9). Ayrıca yavaş hareket etmesi ve ülkelerdeki demiryolu ağlarının her bölgeye yapıl(a)maması da yine dezavantajları arasındadır. Bunlara karşın düşük değerli ve maliyeti az olan ürün gruplarının taşınması, diğer taşıma türlerindeki yoğunlukları hafifletmesi, çevre kirliliği ile mücadelede çevre dostu alternatif bir yol olması, kaza risklerinin az olması ve zaman kısıtlaması olmayan malların taşınmasında tercih edilen bir ulaşım ağıdır(Küçük, 2019: 30).

1.3.1.3.Denizyolu Taşımacılığı

Taşıma modları arasında en düşük maliyetli ve en yüksek yük taşıma hacmine sahip taşıma modudur. Ancak hava şartlarından etkilenmesi, taşıma süresinin uzun olması dezavantajları arasındadır(Şahin, 2018: 9). Uluslararası taşımacılıkta denizyolu taşımacılığı en çok kullanılan taşıma modudur. Kuru yük, likit ve gaz gibi çok büyük

miktarlarda taşınan maddeler konteyner aracılığı ile taşınmaktadır. Özellikle düşük değerli hammaddelerin taşınmasında ve hızın çok önemli olmadığı durumlarda taşıma, denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Yavaş hareket etmesine rağmen oldukça güvenilir ve ilk yatırımının yüksek olmasına karşın uzun yıllar kullanılmaktadır(Kepe, 2016: 20).

1.3.1.4.Havayolu Taşımacılığı

Özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında hız kazanan, yük ve yolcu taşınması konusunda en önemli taşıma modlarından biri olan havayolu taşımacılığı, günümüzde en çok kullanılan taşımacılık türleri arasındadır(Şahin, 2020: 28). Taşıma hızı en yüksek ve en güvenilir taşımacılık modudur. Değeri yüksek ve küçük boyutlu eşya, belge taşıma için uygundur. Ancak maliyet açısından en yüksek taşıma türüdür(Şahin, 2018: 9).

1.3.1.5.Boru Hattı Taşımacılığı

Başlangıçta alt yapı maliyeti yüksek olan bu taşıma modunun işletim maliyeti oldukça düşüktür. Diğer ulaşım türlerinde olduğu gibi hava şartlarından etkilenmez. Doğalgaz, petrol, kömür gibi enerji ürünlerin taşınması ile sınırlıdır(Şahin, 2018: 9). Ayrıca bulunduğu ülkenin jeopolitik konumu gereği değerli olduğu düşünüldüğünde, siyasi ilişkilerde önemli değerler yaratabilmektedir(Küçük, 2019: 31).

1.3.1.6.Nehir (İç Su Yolu) Taşımacılığı

İç su yolları bulunan dere ve nehirlerin, akış hızı ve yol güzergahları şartların uygun olduğu durumlarda kullanılır. Ülkemizde pek kullanılmayan bir taşıma modudur(Şahin, 2018: 9).

Bahsedilen bu taşıma modlarının yanında, bu modların karma şeklinde yapılan ulaşım modları da mevcuttur. Bunlar; multimodal taşımacılık, intermodal taşımacılık ve kombine taşımacılık şeklindedir(Şahin, 2018: 10).

Multimodal taşımacılık (Çok modu taşımacılık); taşımanın iki ya da daha fazla mod ile gerçekleştirildiği ve mod değişimi sırasında ürünün doğrudan elleçlendiği taşıma modudur(Şahin, 2018: 10).

İntermodal taşımacılık (Modlararası taşımacılık); bir taşıma aracı ya da taşıma kabı ile iki ya da daha fazla taşıma türü kullanılan, taşıma modlarının değişimi sırasında sadece ürünün içinde bulunduğu aracın elleçlendiği ürünün elleçlenmediği karma taşıma modudur(Şahin, 2018: 10). İntermodal taşımacılıkta ürün içinde bulunduğu kaptan dışarı çıkarılmaz yani ürüne bizzat dokunulmaz. Bu kap daha çok konteynerler olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşınacak ürün konteynere yüklendikten sonra konteyner, taşıma türleri(kara, demir, hava, denizyolu) araçlarından biri kullanarak nihai tüketiciye ulaşımı sağlanacaktır. Konteyner dışında kullanılan bir diğer intermodal taşıma türü aracı da Dorselerdir. Ürünlerin yüklendiği dorseler, RO-RO olarak bilinen gemiler ile limanlar arasında ulaşımı gerçekleştirmektedir. Bazen de gemilerden indirilip RO-LA olarak bilinen Tır ve Dorselerin taşınması için tasarlanmış vagonlarla demiryolunda da ulaşım sağlanmaktadır. Böylece ürünün içinde bulunduğu kap üç farklı taşıma türü kullanılarak İntermodal taşıma ile DoortoDoor yada kapıdan kapıya teslimatı gerçekleşmiş olur(Küçük, 2019: 32-33).

Kombine taşımacılık; bu taşıma modelinde taşımanın başlangıç ve bitiş sırasında karayolunun kullanıldığı ve ürünün aynı araç veya taşıma kabıyla arada bulunan mesafenin deniz, nehir, demiryolu gibi taşıma türlerinin kullanıldığı karma taşıma modelidir(Şahin, 2018: 10. Kombine taşımacılıkta, taşınacak ürün en az iki taşıma modu (karayolu, demiryolu denizyolu, ve havayolu) kullanılır. Farklı taşıma modları olmasına rağmen tüm süreç bir bütün olarak planlanır. Bu taşıma türünde taşıma modları birbiri ile kordine halindedir. Hız, ulaşım ve maliyet gibi faktörler taşıma planlanırken dikkate alınmalı ve taşıma modu yada modları belirlenmelidir. Konteyner veya Dorseleri çeken Tırlara veya kamyonlara yüklenecek ürünler fabrikadan çıkış yaptıktan sonra kullanılacak denizyolu, demiryolu yada havayolu araçlarına aktarılacakları liman yada aktarma birimlerine indirilir. Taşınan ürünler gümrükleme ve elleçleme gibi işlemlerden sonra söz konusu ikinci taşıma moduna bağlı araca yükleme işlemi gerçekleştirilir. Karayolu ile toplanan farklı tür ve özellikte ürünler Konsolidasyon denilen işleme tabi tutulur. Konsolidasyon işlemi; taşınacak olan ürünlerin belirli şartlar altında ikinci taşıma moduna aktarılacakları birimlerde toplama ve sınıflandırma işlemidir. Konsolidasyon işlemi tamamlanmış ürünler tarih, sefer ve saatini bekleyen ikinci taşıma modu ile ikinci limana ulaştırılır. Yapılması gerekliyse eğer elleçleme ve gümrükleme işlemlerinin ardında ürün tekrardan Tır veya kamyonlara

yüklenerek, hedeflenen noktaya doğru hareketi sağlanır. Böylece Door to Door yada kapıda kapıya teslim şekli de Kombine edilmiş taşımacılık aracılığıyla gerçekleştirilir(Küçük, 2019: 32).

1.3.2.Depolama

Ürünlerin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere, usullere uygun muhafaza ederek korunup saklanmasına depolama denir. Hammadde tedarikinden başlayıp nihai tüketim noktasına kadar olan hammaddelerin, yarı mamul ve mamulleri korunması depo aracılığı ile gerçekleşmektedir(Şahin, 2018: 10). Ürünlerin depolardaki bekleme sürelerinin farklı olması depoların çeşitli isimlerde anılmasına neden olmaktadır. Örneğin; ürünlerin bekleme sürelerinin en uzun olduğu yerlere depo denilmektedir. Ancak bekleme süresinin kısalması bu noktaların Dağıtım merkezi (DC) olarakadlandırılmasına ve bu sürenin daha çok kısaldığı noktalara da aktarma merkezi (hub)adı verilmektedir. Depolamada yer alan bazı temel faaliyetler ise kontrol, teslim alma, yerleştirme, sayım, toplama ve gönderme işlemleri şeklindedir(Kepe, 2016: 26).Stok yönetiminin bir parçası olan depolama oldukça maliyetli bir işlemdir. Depo içi harekette ürünlerin boyutları oldukça önemlidir. Boyutları büyük ürünlerin depo içi işlemi zorlaşmaktadır. Depolamanın özellikleri;

Depo yeri kolaylıkla ulaşılabilir yerde olmalı. Depo içi araç gereç depoya uygun olmalı, her depo her ürün için uygun değildir. Ürünlerin özelliklerine göre depo içi düzenlenmelidir. Örneğin gıda deposu içerisinde soğuk hava bölümleri bulundurulmalıdır.Depolarda farklı ürünlerin bulunması dahilinde ürünlerin karışmaması için ayrı ayrı istiflenmesi ve ürün işlem sırasına göre dizayn edilmelidir. Bazı işletmelerde ürün gruplarının depoda giriş ve çıkış önceliği vardır. LİFO(last in first out-son giren ilk çıkar) uygulama ile çalışan işletmeler, ürünler depolanırken son gelen ürünler ilk çıkacağından ön sıralarda istiflenmesi gerekmektedir. FİFO(First in first out-ilk giren ilk çıkar) uygulama ile çalışan işletmeler, ürünleri ilk gelenler deponun ön bölümlerine istiflenir, son gelenleri ise arka taraflarda yer alır. Depolama işlemi sadece üretim bandının işlem öncesi ve sonrası departmanlarında yapılmaz. Bunların yanında lojistik faaliyeti bünyesinde de depolama işlemi yapılmaktadır. Özellikle uluslararası lojistik faaliyetlerinde ürünlerin belirli yerde ve belirli zaman aralığında gümrüklerde, limanlarda, ambarlarda, tren istasyonlarında ve benzeri yerlerde

depolanması gerekmektedir. Depolama işlemi bulunduğu alana göre gerekli belgelerle, ürün yapısı, bekleme süresi, ambalajlama faaliyeti, taşıma araçları gibi özelliklere uygun depolama işlemi yapılmaktadır. Bu hususlara dikkat edilmelidir(Işık, 2009: 17). Artan rekabet ve gelişen teknoloji koşullarında depolama faaliyetlerini en düşük maliyetle, lojistik süreçlerinin planlı ve hızlı bir şekilde devam ettirerek müşteri memnuniyetini en üst seviyeye çıkarmak çok önemlidir. Bu yüzden lojistik faaliyetlerin en önemli tamamlayıcısı başarılı bir depo yönetimidir.

Etkin bir depo yönetiminin amaçlarını şu şekilde sıralamak mümkündür(Şahin, 2018: 11);

- En az alan/ hacim kullanımı
- En fazla depolama
- Talepleri hızlı karşılamak
- En az Fire
- Etkin ürün ve veri güvenliği
- En az hatalı sevkiyat

Uluslararası ticarete depo, dış ticaret faaliyetlerinden ihracat, ithalat ve gümrüklenme gibi süreçler sırasında ürünlerin dış faktörlerden korunduğu, stoklandığı ve dağıtımına hazır hale getirildiği birimlerdir. Söz konusu bu depolar ise antrepo olarak adlandırılır. Antrepoları depolardan ayıran nokta ise antrepoların devlet kontrolü altında bulunan gümrüklü alanlar olmasıdır(Şahin, 2020: 22-23).

1.3.3.Gümrükleme

Gümrük kavramının birden fazla tanımı mevcuttur. Bunlardan ilki, gümrük sınırından ülkeye giriş ya da çıkışını gerçekleştiren eşyanın değeri veya miktarı üzerinden alınan vergiler olarak tanımlanmıştır. İkinci tanım, dış ticaretle ilgili düzenlemelere ilişkin uluslararası ticarete konu olan mallar üzerinden gerekli işlemlerin yapıldığı kamu kuruluşudur. Üçüncü tanım ise uluslararası mal hareketine serbest dolaşım hakkı veren işlemlerin yapıldığı idari kurum olarak tanımlanmaktadır. Gümrükler, yurtiçi ticaretin yurtdışı yani uluslararası ticarete açılan kapılarıdır. Bulduğumuz şartlarda gümrükler, yalnızca vergi toplayan, kaçakçılıkla mücadele eden, sınır güvenliğini sağlayan idari yapılar değil bunların yanında sahte eşya ve

korsan ile mücadeleden tüketici haklarının korunmasına ve ticaretin kolaylaştırmasına kadar birçok yeni görevleri yerine getirmektedir(Takım, 2015: 291-292). Gümrük, uluslararası lojistikte yaşanan sorunları çözmek ve lojistik sürecini hızlandırmak için önemli bir yere sahiptir. Türkiye'de gümrük konuları 27.10.1999 tarihinde kabul edilen ve 5.2.2000 tarihinden itibaren yürürlüğe giren 4458 sayılı Gümrük Kanunun amacı “Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesine giren ve çıkan eşyaya ve taşıt araçlarına uygulanacak gümrük kurallarını belirlemektir”(Takım, 2015: 294). Türkiye'de gümrük, Ticaret Bakanlığı'nın sorumluluğunda çalışmaktadır. Uluslararası lojistikte uğranılması gereken ilk yer gümrüklerdir. Gümrükleme süreci hem ihracat hem ithalat uygulamalarında oldukça geniş ve karmaşıktır. Gümrükleme de her ülkenin yasal mevzuatı, istenilen belgeler farklılık göstermektedir. Gündemde yaşanan değişiklikleri ve yasal düzenlemeleri takip etmek gerekmektedir. Gümrükleme sürecinde yapılan en ufak bir hatada çok ciddi maddi zarara neden olabilmektedir. Bu yüzden alanında uzman kişiler tarafından gümrükleme işlemi gerçekleştirilmelidir(Şahin, 2018: 14). Gümrük faaliyetleri, lojistik faaliyetleri içerisinde de önemli bir yere sahip olduğundan bu faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla kurulmuş özel şirketler bulunmaktadır. İhracat yada ithalatın yapılacağı zamanlarda, şirketler artık out-sourcing olarak da bilinen dış kaynak kullanımına ağırlık vermekte, dolayısıyla kendi operasyon maliyetlerini olabildiğince en aza indirerek bu alanda uzmanlaşmış şirketlerle çalışmayı tercih etmektedirler(Küçük, 2020: 41). Uluslararası lojistik faaliyetlerinde gümrükleme, destek ve tamamlayıcı hizmetlerden biri olduğu için dış kaynak kullanımında yapılacak her türlü mal alış ve satışının ilgili ülkenin gümrük mevzuatına uygun ve işlemlerin doğru yönetilmesi gerekmektedir(Akay, 2016: 32).

1.3.4.Ambalajlama (Paketleme)

Lojistik süreçlerinin eksiksiz bir şekilde tamamlanması için ambalajlama faaliyeti çok önemlidir. Ambalajlama, ürünlerin taşınması sırasında fiziki durumunu ve ürün özelliklerini etkilemektedir. Endüstriyel ambalajlama iki ana hususu yerine getirmektedir. Bunlardan ilki ürünü dış etkenlere karşı korumak, ikinci husus ise elle taşıma faaliyetinin zamanını en aza indirmek ve kolaylaştırmaktır. Kurumun paketleme etkinliğini kalite ve zaman yönünden sorunsuz bir şekilde yapması gerekmektedir. Paketleme ürünü doğru bir şekilde sarmalı ve istenilen zamanda kolaylıkla açılıp

kapanmalıdır. Bu yüzden yapılan ambalajlama ürün özelliği ile uyumlu olmalı ayrıca kullanılan malzeme düşük hacimli olmalıdır. Ambalajlama ürünü ihracat muhafaza etmelidir. Yapılan taşımacılıkta ister yurtiçi ister yurtdışı ulaştırma faaliyetlerinde ürünün zarar görmemesi ambalajlamanın önemli işlevlerindendir. Ambalajlama ne kadar doğru ve eksiksiz yapılırsa o denli hava koşullarından etkilenmez ve taşıma esnasında oluşabilecek aksaklıklardan korunarak güvenirliliği arttıracaktır(Akay, 2016: 27). Ambalajlaması doğru yapılmayan bir ürün, lojistik sürecini aksatacağı gibi ürünün nihai tüketiciye ulaşımında da olumsuz izlenimler bırakacaktır(Tuerxun, 2017: 12).

Günümüzde ambalajlama malzemelerinde çevre dostu ürünler kullanılarak çevrenin korunmasına yardımcı olmakta, geri dönüşüm ile daha az maliyetli ambalajlama ürünleri kullanılmaktadır(Şahin, 2018: 13).

Ambalajlamanın temel özellikleri; çalınma ve fiziksel etkilere karşı koruma, ürünü tanıtmaya, bilgilendirme, saklama, ürüne uygunluk, düşük hacim ile ürünün yükleme ve boşaltma ihracat süreçlerini kolaylaştırmak gibi özellikleri sıralanabilir(Akay, 2016: 28).

1.3.5.Elleçleme

Depo içerisinde ürünlere yapılan tüm işlemler olarak tanımlanmaktadır. Ürünlerin depo içinde yerlerinin değiştirilmesi, istiflenmesi, ürünlerin taşınması gibi işlemler elleçleme faaliyetidir. 4458 sayılı Gümrük Kanunu'na göre elleçleme bu şekilde tanımlanmıştır. "Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlaması, karıştırılması ve benzeri işlemlerdir"(Işık, 2009: 23). Elleçleme işlemleri sırasında ürünlerde değer kaybı oluşma ihtimali yüksek olduğundan dolayı gereksiz işlemlerden kaçınmalı ve bu işlemler; doğru personeller, doğru ekipmanlar ve profesyonel yöneticiler tarafından yapılmalıdır(Şahin, 2020;23). Elleçleme yalnızca gümrükleme işlemlerinde değil aynı zamanda depolama faaliyetlerinin tüm alanlarında da kullanılmaktadır. Elleçleme faaliyeti, depolama ve ürün özelliklerine bağlı olarak fork-lift, konveyör ve vinç gibi taşıma araçları kullanılarak elleçleme hizmeti gerçekleştirilmektedir(Işık, 2009: 23).

Elleçleme işlemleri esnasında uygulanması gereken koşullar aşağıda belirtilmiştir(Şahin, 2020: 23-24).

- Taşıma sırasında olabildiğince az ancak uzun süreli taşıma yapılmalıdır.
- Tek seferde oldukça büyük mallar taşınmalıdır.
- Miktarca büyük olan malların sevkiyatında planlama gereklidir. Güvenlik ve maliyet faktörleri en üst seviyede olmalıdır.
- Taşımayı gerçekleştirecek ekipmanların ağırlığı, yük ağırlığına kıyasla daha hafif olmalıdır.
- Taşıma sırasındaki ürün hasarı en az olmalıdır.
- Taşımayı gerçekleştirecek kişilerin ve malzemenin güvenliği sağlanmalıdır.
- Taşıma ekipmanları ekonomik olmalı.
- Taşınan ürün miktarı arttıkça birim maliyeti taşımada düşmelidir.

1.3.6.Müşteri Hizmetleri

Geçmiş zamanlarda, talep edilen ürünlerin ikinci bir alternatifi bulunmaması ve bazı işletmelerin tekelinde olması sebebiyle, müşteri ilişkileri yönetimi konusu işletmelerde arka planda kalan bir departman halindeydi. Ancak gelişen teknoloji birlikte globalleşen dünyada ürün ve hizmetlere erişmek artık daha kolay bir olgu haline gelmiş, tekeli işletmeler ağırlığını giderek kaybetmiş ve alternatif birçok firma aynı sektörde hizmet verir hale gelmiştir. İşletmeler artık müşteri kaybının ciddi derecede zarar olarak kendilerine geri döneceği kanısına varmışlardır. Bu yüzden şirketler var olan müşterileri ellerinde tutmanın yanında, yeni müşterilere de nasıl ulaşabileceklerine dair araştırmalar yapmaya başlamışlardır. Kısacası oluşan yoğun rekabet ortamı, müşteriye oldukça önemli bir konuma ulaştırmıştır. (Küçük, 2020: 39). Ekonominin sürekli gelişim ve değişim içerisinde olması iş yaşamında daha iyi hizmet olanaklarına, müşteri memnuniyetinin üst sıralara taşınmasına neden olmuştur(Işık, 2009: 21). Müşteri devamlılığı işletmelerin ticari faaliyetlerini devam ettirmesi için oldukça önemlidir. Bu yüzden müşteriye sunulan hizmetin kalitesi müşteri memnuniyetinin artırılmasına olanak sağlayacaktır. Burada devreye yedi doğru girmektedir. Müşteriye sunulan ürünün doğru olması, doğru miktarda, doğru tüketiciye, doğru maliyet ile fiyatlandırılması, doğru zamanda teslim edilmesi müşteri memnuniyetini artıracak gibi

müşteri hizmetleri statüsünü de olumlu yönde etkileyecektir(Demirci, 2019: 19). Müşteri hizmetleri, müşteri ile işletmenin yüz yüze bulunduğu zaman zarfını ifade etmektedir. İşletme, ürün hakkında stok durumu, taşıma şartları ve süre ile ilgili müşteriyi bilgilendirir.

Müşteri hizmetleri; sipariş süreci, teslimat aralığı, tedarik sürekliliği, satış öncesi bilgilendirme ve satış sonrası teknik bakım onarım, belgeleme doğruluğu, tedarik süresinde yaşanan problemler, şikayetler ve danışma hattı kolaylığı, sorunsuz teslimat şeklinde sıralanabilir.

İşletmelerin müşteri hizmetleri kavramını kullanmalarının sebebi, işletmelerin ürünlerini daha çok satma isteği, müşteri beklentilerini şikayet ve değerlendirmelerini bir arada toplayıp düzenleyerek analiz edip raporlama işlemi için bu departmana ihtiyaç duymuşlardır.

Lojistik sektörü açısından da müşteri hizmetleri bölümü oldukça önemlidir. Lojistik hizmet sunan kurumların müşteri hizmetleri bölümünün etkili ve güvenilir çalışması müşteri ilişkileri sonucunda çıkabilecek olumlu ya da olumsuz geri dönütlerin analiz edilmesi, raporlanması ve olumsuz geri dönütler karşısında en az maliyetle çözümünün sağlanması konusunda oldukça dikkatli ve tecrübeli olmaları gerekmektedir(Işık, 2009: 22). Son zamanlarda sık sık kullanılan müşteri ilişkileri yönetimi (CRM) kavramı dört temel başlık üzerine kurulmuştur. Bu başlıklar; Eldeki Müşteriyi Kaybetmeme, Müşteri Seçimi, Müşteri Edinme ve Müşteri Derinleştirme şeklindedir. Müşteri ilişkilerinin önemini vurgulayan bu kavramın gelecekte CEM (Customer Experience Management) olarak değişmesi beklenmektedir. Bu kavramın oluşmasındaki esas düşünce, müşterilerin her geçen gün iletişim bilgilerine erişilmesi daha kolay hale geldiğinden artık müşteriye erişebilmenin yanında onların olumsuz izlenimlerini de öğrenmek ve çok hızlı bir şekilde geri bildirim sağlamak da müşteri hizmetleri yönetimi için çok önemlidir. Bu bakımdan müşterilerin izlenim ve deneyimleri müşteri ilişkileri yönetiminin elzem bir parçası olacaktır(Küçük, 2020: 40).

1.3.7.Sipariş Yönetimi

Lojistik süreçlerinin en önemli ayağından biri olan sipariş yönetimi ayrıca müşteri memnuniyetini etkileyen en önemli lojistik faaliyetlerindendir. Lojistik sürecinin temeli

sipariş ile başlamaktadır. Sipariş yönetimi, müşterinin sipariş verdiği zaman ile müşteriye ulaştığı zaman aralığını temsil etmektedir(Demirci, 2019: 21). Sipariş yönetiminin esas amacı; alınan siparişlerin olabildiğince en kısa sürede müşteriye ulaşmasını sağlamaktır. Böylelikle işletmeler farklı bir rekabet avantajı sağlamış olacaktır. Lojistik faaliyetlerde depolama ve ulaştırma gibi hizmetlerin birbirleriyle etkileşim içinde olması, sipariş örgüsünün verimli bir şekilde çalışmasına bağlıdır(Kır, 2016: 11). Asıl odak müşteri olduğu için hassasiyetle süreci yönetmek gerekir. Müşteri istenilen ürün hakkında çeşitli bilgiler isteyebilir, ürünün nerede olduğu, ne zaman ulaşacağı gibi bilgiler hakkında önceden haberdar olmak isteyebilir. Sipariş süreci ne kadar sağlıklı, verimli ve etkili geçerse müşteri memnuniyeti o denli yüksek seviyede olacaktır(Demirci, 2019: 21). Günümüz şartlarında sipariş süreci elektronik ortamlarda, özellikle internet aracılığı ile kolaylıkla yapılabilmektedir. Bu da zamandan tasarruf sağlamakta, ürünlerin hızlı bir şekilde hazırlanmasına, önceden planlanıp nakliyesinin zamanında gerçekleştirilmesine olanak sağlamaktadır.

Başarılı bir sipariş yönetimi süreci için yerine getirilmesi gereken koşullar şunlardır (Şahin, 2020: 17); Siparişin alınması ve siparişin girilmesi, doğruluğunun test edilmesi, kredi durumuna bakılması, stokta bulunup bulunmamasına bakılması, alınan siparişin hazırlanması ardında onaylanması, modifiye edilmesi, askıya alınması, ücretin ve promosyon durumunun kontrol edilmesi, yükleme noktasının belirlenmesi, belgelerin hazırlanması, yüklemenin gerçekleştirilmesi, siparişin durumu hakkında bilgi alınması, taşımanın gerçekleşmesi, hizmet düzeyi ve kalitesinin ölçülmesi, sürekli gelişimin sağlanması son olarak iadelerin alınması şeklindedir.

1.3.8.Satın Alma (Tedarik)

Lojistik faaliyetlerinde birbiri ile karıştırılan satın alma ve tedarik kavramı, aslında iki farklı terimdir. Satın alma çoğunlukla arz edilen ürünlerin performanslarını ve tedarikçilerini belirleyen süreç olarak gösterilirken, tedarik ise daha geniş kapsamlı bir faaliyet alanına sahiptir. Tedarik, ihtiyaç duyulan alet-cihaz, makine-malzeme, hammadde, parça-yedek parça, ürün-yarı mamul ve hizmetlerin doğru işletmelerden sağlanması amacıyla ihtiyaç duyulan stok kontrol, organizasyon, sipariş, sevkiyat ve teslim alma gibi faaliyetlerin toplamıdır(Şahin, 2020: 20). En sade şekliyle satın alma ise mamul, hammadde, yarı mamul, demirbaşlar gibi bileşenlerin dışarıdan temin

edilmesi şeklinde tanımlanabilir(Demirci, 2019: 21). Satın alma üretim işletmelerinin üretim öncesi faaliyetlerini gerek kendi bünyelerinde gerekse dış kaynak kullanımı ile sağlamalarıdır ve üretim öncesi lojistiğin de temel fonksiyonudur. Dış kaynak kullanımı gereksinimi duyan işletmelerin gerekli tüm süreçlerin lojistik hizmet sağlayıcıları tarafından yapılmaktadır. Satın alma işlemi öncesi yerine getirilmesi gereken bazı önemli sorumluluklar vardır. Bu sorumluluklar tedarik süreci ve işletme faaliyeti açısından oldukça önemlidir. Öncelikle tedarik öncesi ihtiyaç duyulan kalemler sıralanmalı, ihtiyaç duyulan bu kalemlerin satın alınmadan önce ürün özellikleri, durumları tespit edilmelidir. Daha sonra tespit edilen özelliklere uygun kalemlerin piyasada pazar araştırması ve fiyat analizi yapılması gerekmektedir. Yapılan analizler sonucunda satın alımı uygun görülen tedarikçi firmadan en az maliyetli ürünler satın alınarak üretim bandının deposuna ya da doğrudan üretim bandının hattına ürünler lojistik destek ile taşınması istenilir. Son olarak satın alınan ürünler tekrar kontrol edildikten sonra üretim bandında yerini alacaktır(Işık, 2009: 22).

Satın almada bulunması gereken temel gerekçeler şu şekildedir (Kır, 2016: 16-17).

- Satın alma stratejileri şirket stratejileri ile uyumlu olmalı,
- Satıcılarla stratejik ortaklıklar kurulmalı,
- Tedarikçilerin performansları sürekli takip edilmeli,
- Merkezi ve dağıtık satın alma sistemi oluşturulmalı,
- Tedarikçilerle birlikte koordine bilgi sistemleri kurulmalı,
- Satıcıların kendi ürün stoklarını firma deposunda yönetebileceği sistem altyapıları oluşturulmalıdır.

1.3.9.Sipariş İşleme

Müşterilerin siparişlerinin istenilen zamanda ve istenilen yerde teslim edilmesiyle alakalı faaliyetler tümüne sipariş işleme denir. Sipariş işleme sürecinde bazı ek maliyetler gerektirse de taşıma maliyetlerini düşürebilmesi açısından oldukça önemlidir. Günümüzde sipariş işleme online olarak yapılmaktadır. Bu durum, müşteri isteklerine hızlı yanıt vermeyi sağlarken siparişlerin önceden planlanması ve uygun taşımanın seçilmesine de olanak sağlamaktadır(Kepe, 2016: 28). Müşteri hizmet kalitesi yapı

taşlarından biri olan sipariş işleme lojistik bilgi sistemi temellidir. Siparişlerin özenle planlanıp alınması, lojistik destek ile aktarılıp işlenmesi nakliyesinin yapılması bunların yanında dokümantasyonların eksiksiz ve doğru hazırlanması sipariş sürecini hızlandıracak aynı zamanlı teslimat süresini kısaltacaktır. Bu süreçleri eksiksiz yapmak gerekmektedir, zira yapılan en ufak bir hatada müşteri hizmeti kalitesinde olumsuz sonuçlar doğurabilir. Yine bu süreçte ortalama işlem hacmi önceden bilinmeli, tahmini teslimat süresi doğru ayarlanıp aksaklıklar önlenmeli ve firmanın günlük faaliyetlerini planlaması gerekmektedir. Etkin bir sipariş işleme sürecinde kurumun pazarlama imalat ve lojistik planlarının birbiriyle uyumlu olması gerekmektedir.

Sipariş işleme süreci şu şekildedir(Akay, 2016: 22);

- İlk olarak siparişler hazırlanılır ardından ilgili tedarikçilere iletilir.
- Alınan sipariş tedarikçi tarafından sisteme giriş yapılır daha sonra ürün ile ilgili stok durumu, sipariş bedeli ve müşterinin bu bedel ile ilgili kredisinin aşp aşmadığı kontrol edilir.
- Daha sonra ürünün stok bilgileri sistemde ilgili stok alanına işlenir ve üretim departmanına iletilir.
- Sipariş hazırlanır ve nakliye süreci belirlenir.
- Ardından siparişler için alınan ürünler depodan çekilir ve ürün müşteriye gönderilir.
- Son olarak sevk edilen ürünün müşteri stoklarına girilmesi ile sipariş işleme süreci tamamlanmış olur.

1.3.10.Sigortalama

Uluslararası ticarete ürünler hangi ulaşım türleri ile taşınırsa taşınısın birtakım tehlikeleri beraberinde getirebilir. Ürün özenli paketlenirse de kargocunun ya da taşıma aracının ürünü mutlaka zarara uğratma riski vardır(Takım, 2015;193). Risk meydana gelebilecek istenilmeyen bir olgunun gerçekleşebilme olasılığıdır. Risk denilince ilk olarak doğal afetler, ekonomik krizler, hırsızlık gibi olaylar düşünülse de dış ticarete karşılaşılan bazı riskler şunlardır(Şahin, 2018: 15);

Politik riskler: Tarafların dışında oluşan ve ilgili ülke hükümetince meydana gelen grev, yasaklama, devlet müdahaleleri, savaş gibi nedenlerden doğan risklerdir.

Taşıma sırasında doğan riskler: Malların taşınması, yüklenmesi ya da boşaltılması esnasında oluşan olaylar ya da mücbir sebeplerdir.

Ticari riskler: Ürünün zamanında teslim edilmemesi, alıcının ödemeyi gerçekleştirmemesi veya ürünü almaktan vazgeçmesi, ürünün beklenen kalitede gönderiminin gerçekleşmemesi şeklinde oluşan risk grubudur.

Sigorta bu riskleri olabildiğince en aza indirmektedir. Lojistik faaliyetleri süresince taşınmaya konu olan ürünlerin taraflar arasında sigorta yaptırımları gerekmektedir. Sigortalama işlemi, taşınmaya konu olan ürünlerin oluşabilecek herhangi bir tehdit veya riske karşı firmaların ürünleri korumaya alması işlemidir. Bu yüzden lojistik faaliyetlerinde sigorta oldukça önemlidir(Daşkan, 2016: 15).

Uluslararası ticarete ürünler mutlaka sigorta edilmelidir. Günümüzde de bankalar işlemini gerçekleştirdikleri ürünlerin sigortalanmasını istemektedirler. Sigortalama işlemi her ürün grupları için aynı düzenlenmez. Bazı ürün gruplarının özelliklerine uygun sigorta poliçeleri hazırlanmaktadır. Sigortalama işlemi bir yandan da teslim şekillerine uygun ihracatçı ve ithalatçı taraflar arasındaki sorumluluğu belirlemektedir. Çünkü oluşabilecek hasarda sigortanın kimin ödeyeceğini teslim şekli belirler. Taraflar arasında anlaşma yapıldıktan sonra teslim şekillerine göre ürünlerin herhangi bir zarara uğramamaları için sigorta primi karşılığı ürünler sigorta ettirilir. Dış ticarete ürünler sigortalanmamış ise ürünler ithalatçıya ulaşamaz, söz konusu ürünlerle ilgili banka ve gümrük işlemleri gerçekleştirilemez(Takım, 2015: 193).

Dış ticarete taşıma sigorta türleri aşağıda belirtilmiştir(Şahin, 2018: 16);

Emtia Nakliyat Sigortaları: Taşıma türü ne olursa olsun taşıma esnasında meydana gelebilecek risklerden kaynaklanan zarara karşı teminat sağlanmaktadır.

Nakliyecinin Sorumluluk Sigortası: Taşıma işlemi hangi taşıma aracı ile yapılıyorsa taraf olunan uluslararası anlaşmalar taşımacının sorumluluklarını belirlemektedir. Demiryolu taşımalarında nakliyecinin sorumluluğu CIM anlaşmasına uygun, karayolu taşımalarında CMR ve havayolu uluslararası mal taşımalarında Varşova Konvansiyonu hükümlerine göre teminat altına alınmaktadır.

Tekne ve Navlun Sigortaları: Navlun sigortası denizyolu ile taşınan ürünlerin taşıma ücretleri deniz risklerine uygun, tekne sigortası ise geminin oluşabilecek risklere karşı teminat altına alınmasıdır.

Kıymet Nakliyat Sigortaları: Kıymetli evrakların ve paraların üst güvenlik önlemleri ile zırhlı araçlar aracılığıyla görevlileri eşliğinde ya da posta yoluyla yapılan taşıma esnasında oluşabilecek gasp, hırsızlık, hasar vb. risklere karşı teminat altına alınmasıdır.

1.3.11.Stok Yönetimi

Üretimin planlamalarına elverişli olarak, firmaların stok tahminlerine uygun ürünlerin stokta bulunma miktarlarının belirlenmesi ve stokların etkin ve verimli bir şekilde yönetilme işlevidir. Stok takiplerinin bağlantılı bir sistem üzerinde yapılması stok yönetiminin başlıca özelliğidir. Stok hareketlerinin hepsi sistem üzerinde belirlenmeli ve kayıt altına alınmalıdır. Talep planlamaları doğru bir şekilde değerlendirilip stok düzeylerinin en aza indirilmesi önemlidir. Stok yönetimi maliyetle ilişkilidir(Kepe, 2016: 38). Stoklar, konusu olan malların parasal değeri ya da miktarı ile ölçülür. Stok yönetimi firmaların üretim bandına dahil olan girdiler ile bu girdilerin müşteri talepleri üzerine satışının gerçekleşmesine, elde bulunan malzeme ve teçhizatların stok miktarını belirleyen önemli lojistik faaliyetlerindendir. Stoklar belli bir dönemde müşteri ya da firma taleplerini karşılamak için depo edilen yatırım mallarıdır ve her varlık stok olarak kayda alınır. Ancak her ürün için aynı stok işlemi gerçekleştirilmez. Stok edilen ürünlerin cinsleri, değerleri, hammadde, yarı mamul, hazır parça gibi farklı özellikte oldukları için stok işlemi çok önemlidir. İşletme türlerine göre de farklılık göstermektedir. Ticari işletmenin stokları genellikle direkt olarak ulaşılabilen alım satım konusu ticari mallardır. Sanayi işletmelerinin stokları ise hammadde, yarı mamul ve malzemeden oluşan mallardır. Stoklar üretim planlaması ve kontrolü, satışı, maliyeti gibi bölümlere uygun sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma şu şekildedir(Demirci, 2019: 230-231);

Hammaddeler: Ürünün ana kaynağı olup üzerinde işlem yapılarak ürüne değer katılan varlıkların tümüdür.

Yarı mamul: İşlemi tamamen bitmemiş olan üzerinde işlem yapılan ürün gruplarıdır.

Mamuller: İşlem süreçlerinin tamamlanıp müşteriye teslim edilmek üzere bekletilen varlıklardır.

Hazır parçalar: Ürünlerin bir kısmını tamamlamak üzere dış kaynaktan alınan varlık gruplarıdır.

Yardımcı malzemeler: Mamul de doğrudan kullanılmayan tamir parçaları, makine yağı gibi varlıklardır.

İşletmeler bazı nedenlerden dolayı stok bulundurma ihtiyacı duyarlar.

İşletmeler, varlıkların işlem süreçlerini belirlemek için hammadde gereksinimine ihtiyaç duyarlar. Tedarik süresinin kısa oluşu işletmeler açısından ciddi öneme sahiptir bu yüzden işletmeler stok bulundururlar(Demirci, 2019: 230-231). Ayrıca müşteri ihtiyaçlarına cevap verebilmek ve firmaların toplu ürün alımlarında düşük maliyetten yararlanmaları gibi nedenlerden dolayı işletmeler stok bulundurmaya ihtiyaç duyarlar. İşletmeler stok bulundururken çeşitli maliyetleri göze alırlar. Stok bulundururken katlanılan bu maliyetler olumsuz sonuçlar doğurabilir. Sipariş maliyetleri firmaların talepleri üzerine alınan siparişleri karşılama maliyetidir. Firmaların stok bulundurması, gelen siparişleri zamanında karşılayarak müşterilerin devamlılığını koruyacaktır, siparişlerin karşılanmaması müşterilerin firmalar hakkında olumsuz düşüncelerini ve müşteri kaybına yol açarak rakip firmalara yönelmelerine neden olacaktır. Bu da satış kaybı demektir. Stok yönetimi sadece talepleri karşılanmak üzere elde tutulan varlıklar değil aynı zamanda bu varlıkları; taşıma, yükleme, boşaltma, kurum içindeki hareketliliği düzenlenme, gruplara uygun depolanıp müşterilere dağıtımı, planlanıp kontrolünü sağlama ve tedarik faaliyeti gibi oldukça geniş kapsamlı lojistik sistemdir(Demirci, 2019: 130-133).

1.3.12.Envanter Yönetimi

Mevcut üretim bandını istenilen düzeye çıkarmak ve burada kalıcılığını sağlamak, satışı ve teslimi istenilen ölçülere uygun gerçekleştirmek için materyal, malzeme, yarı işlenmiş ve işlem süreci tamamlanmış ürünlerin erişilebilirliğini sağlayan lojistik

faaliyetine envanter yönetimi denir. Envanter yönetimi doğrudan kurumun tedarik zinciri ile ilişkilidir. Pazara sunulan malların ne miktarda, ne şartlarda konumlandırılması önemli envanter yönetimi sorunudur. Çünkü envanterin eksik olması ya da fazlalığı ek maliyet gerektireceğinden analizlerin iyi yapılması gerekmektedir. Müşteri gereksinimlerinin iyi belirlenip taleplere uygun envanterin hazırlanması önemlidir. Kısacası envanter yönetimi, envantere alınacak ürünlerin belirlenmesi, siparişinin ne zaman verileceği ve verilen sipariş miktarının belirlenmesi şeklinde özetlenebilir(Bulut, 2007: 87).

Önemli lojistik faaliyetlerden biri olan envanter yönetimi, stoklarla yanı sıra makine gibi demirbaş ürünleri de kapsar ve çoğunlukla parasal olarak ifade edilir. Firmaların yakın geleceğe yönelik talep tahmininde envanter yönetimi oldukça önemlidir. Envanter yönetiminin asıl amacı; karlılığı arttırmak amacıyla envanter düzeyleriyle ilgili politikalar belirlemek ve müşterilerin ihtiyaçlarını karşılarken toplam lojistik maliyetlerini en aza indirmektir. İşletmelerin üretim sistemlerindeki yükselişle beraber ürün çeşidindeki artış, talep, tedarik, ve ürüne dair değişkenlikler ve aralarındaki ilişkinin zorluğu envanteri yeterli seviyede tutmaya yönelik uygulamaları önemli hale getirmektedir. Yanlış yapılan envanter yönetimi stratejileri sebebiyle, işletmeler yüksek maliyetle karşı karşıya gelebilmektedir. Gereksinim anında çok küçük malzeme ve parçaların elde bulunmaması, üretim sisteminin engellenmesine yol açmakla beraber var olan müşteri potansiyelinin de kaybedilmesine; ya da elde çok fazla bulunan, ancak doğru talep planlanması yapılmadığından dolayı bulunduğu dönemde üretim bandına giremeyen stoklarda bulunan girdilerin işletmelere ciddi maliyetleri olabilir(Kır, 2016: 11-12).

1.4.TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

Tek bir işletme içerisinde bütünleşik yapıyı amaçlayan lojistik anlayışın, 1960'lı yıllardan beri, tedarik kaynakları ve müşterileri bünyesinde barındırdığı, dağıtım kanalı boyunca genişleme ve ilerlemeye başladığı görülmektedir. Tedarik ihtiyacı duyulan bir ürünün doğru miktarda, doğru zamanda, doğru şekil ve doğru maliyet ile temini sağlanmasıdır. Temin edilen ürünü tedarikçinin üretilebilmesi için kendi malzemelerinin tedarikini de aynı yolla sağlanması gerekmektedir. Böylelikle ilk maddeye kadar giden bir tedarik zinciri (supply chain)meydana gelir. Bu yaklaşım; tek bir işletme

çerçevesinin yanında dağıtım kanalı süreci boyunca bulunan tüm tedarikçiler, toptancılar, perakendeciler, üreticiler hatta müşteriler boyutunda da bütünleşik anlayışın uygulanmasını amaçlanmaktadır(Tanyaş vd., 16). Tedarik zinciri; hammadde tedariki yapan, bu hammaddeleri ara mal ve nihai ürünlere dönüştüren ve nihai ürünleri müşterilere ulaştıran, üretici ve dağıtıcılardan oluşan bir ağ sistemidir. Başka bir tanımda ise, üreticileri, tedarikçileri, dağıtıcı ve perakendecileri, lojistik hizmet sağlayıcılarından oluşan ve bunlar arasında ürün ve bilgi akışı olan sistematik topluluk olarak tanımlanmıştır(Özdemir, 2005: 88).

Tedarik sürecindeki ürün ve hizmetlerin üretiminden son nihai tüketiciye ulaştırılıncaya kadar birbirlerini takip eden tüm aşamaları kapsamaktadır. Tedarik zinciri iş süreçleri açısından değerlendirildiğinde; tedarik zinciri, satış süreci, envanter yönetimi, üretim, dağıtım, tedarik, malzeme temini, müşteri hizmetleri ve satış tahmini gibi birçok departmandan oluşmaktadır. Yani ürünlerin hammaddelerinden başlayıp nihai tüketiciye ulaştırılması ve geri dönütüne kadar bütün süreçlerde yer alan üretici, tedarikçi, perakendeci, distribütör ve lojistikçilerden oluşan bir bütünü ifade etmektedir(Kepe, 2016: 35) Tedarik zinciri yönetiminin tanımı ise hammaddelerin üretim ve montajı, tedarik kaynakları, sipariş işlemleri, depolama, dağıtım, müşteri hizmetleri, müşteri teslimini içeren aynı zamanda bütün bu süreçleri yürütmek amacıyla kullanılan bilgi sistemlerinin de yer aldığı faaliyetlerin tümüdür. Tedarik zinciri yönetiminin başlıca hedefi gereksiz stok miktarlarını en aza indirmek ve yok etmektir. Böylece kısa vadede gereksiz stoklar yok edilerek müşterilere sunulan hizmet hızının artırılması amaçlanmakta ayrıca uzun vadede de müşteri beklentilerini doğru zamanda ve yerde doğru ürün ile hizmet vermektir. Bu şekilde işletmenin sahip olduğu hem pazar payının hem de pazar kazancının en üst seviyeye çıkması öngörülmektedir(Pınar, 2019: 12). Tedarik zinciri yönetimi; şirketlerin tedarikçilerinin işlem süreçleri ve teknolojiye ne düzeyde faydalandıklarına, rekabet avantajlarını ne düzeyde artırdıklarına, lojistik, üretim ve malzeme yönetimi fonksiyonlarının bağlantılarını ne şekilde sağladıkları üzerine durmaktadır(Ünlü, 2007: 3)

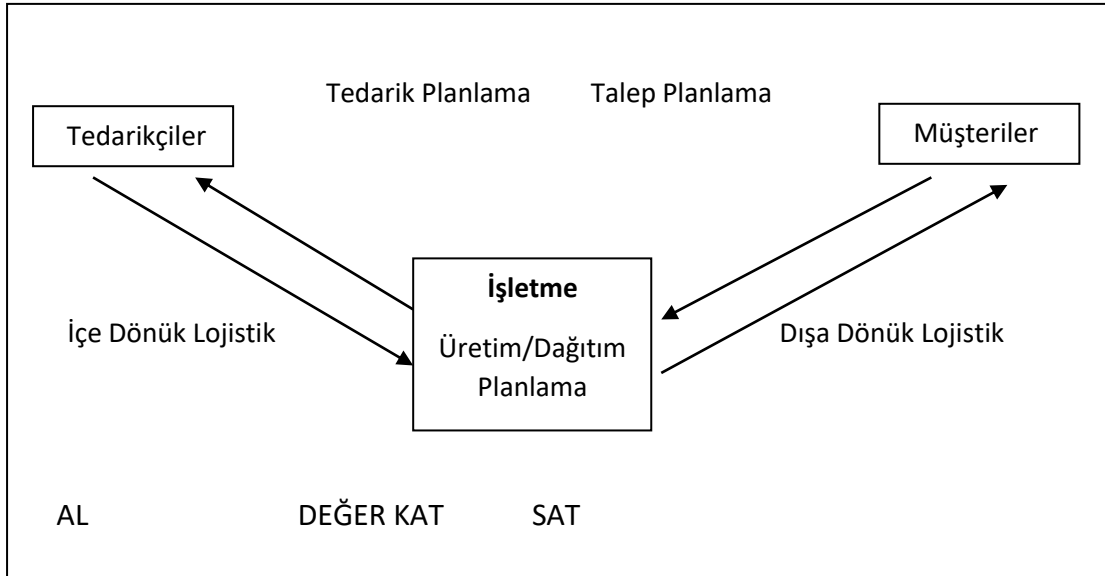
Tedarik Zinciri Yönetiminin başlıca amaçları şu şekildedir(Kepe, 2016: 37);

- Müşterilerin tatmin düzeylerini artırılmasını sağlamak,
- Ürünlerde oluşabilecek hataları en aza indirmek,

- Stoklarla ilgili bütün maliyetlerin azaltılabilmesini sağlamak,
 - Çevrimiçi zamanını azaltmak,
 - Faaliyetler esnasında oluşacak maliyetlerin azaltılması şeklinde sıralanabilir.
- Ayrıca tedarik zinciri yönetimindeki bütün bileşenlerin birbirleri ile uyumlu çalışması gerekmektedir.

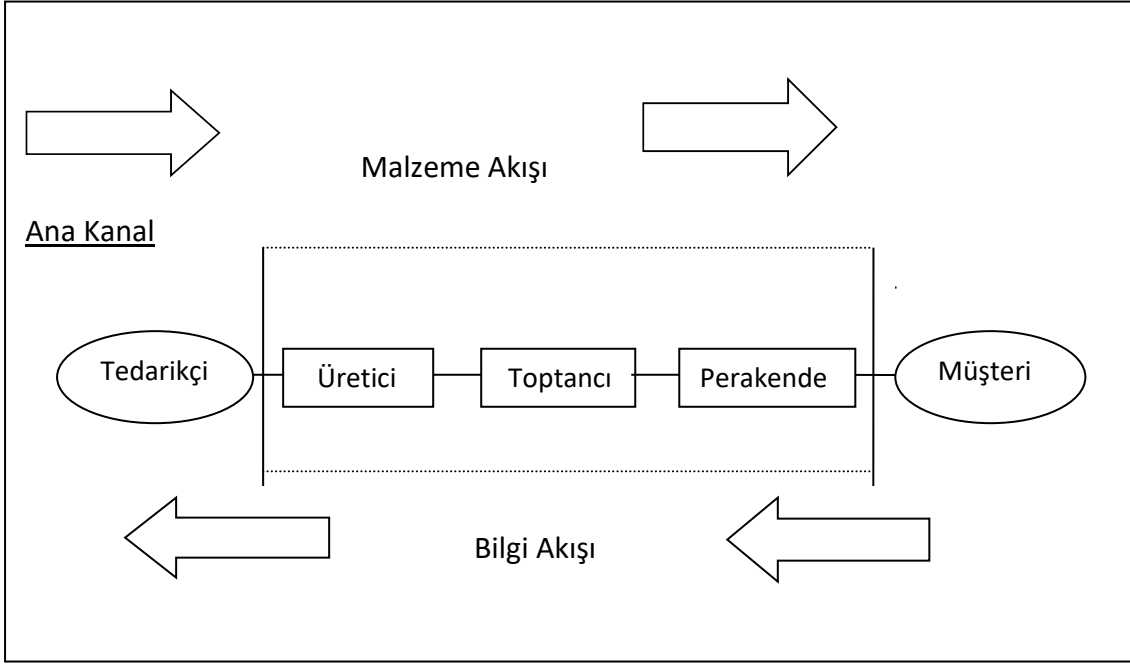
Bu hedefleri hayata geçirebilmek için firmaların, tedarikçileri ve müşterileri arasında tedarik zincirini boyunca bilgi paylaşımı ve haberleşmenin en üst seviyede olması gerekmektedir. Günümüz şartlarında, firmaların tek başına kendi aralarında rekabet etmelerinin yanında içinde bulundukları tedarik zincirleri arasında da rekabet etmektedirler(Özdemir, 2005: 89).

Aşağıda Şekil 1.1'de firmaların, tedarikçiler ve müşterilerle olan bağlantısı gösterilmiştir.



Kaynak:(Özdemir, 2005: 88)

Şekil 1.1.Klasik Tedarik Zinciri Yönetimi



Kaynak: (Özdemir, 2005: 89)

Şekil 1.2.Klasik Tedarik Zinciri Yönetimi 2

Şekilde 1.2’de görüldüğü gibi kısacası Tedarik Zinciri Yönetimi, ürünlerin hammaddelerinin tedarik edilmesinden başlayarak üretim, dağıtım ve nihai tüketiciye ulaştırılmasına kadar tedarikçi, üretici, toptancı, perakendeci ve müşteriler arasında malzemelerin, ürünlerin, paranın ve bilginin yönetilebilmesidir(Kepe, 2016: 36).

Etkin kullanılan tedarik zinciri yönetiminin, işletmeye birçok faydası bulunmaktadır. Bunlardan bazıları aşağıda yer almaktadır(Pınar, 2019: 12);

- Yeniliklerden yararlanarak teknoloji kullanımda meydana gelen artışlar,
- Piyasada oluşabilecek ani değişimlere hızlı yanıt verebilme kabiliyetinin tedarik sürelerinde meydana gelen azalışlarla sağlanabilmesi
- Girdi miktarının doğru temin edilmesi ve üretimdeki devamlılığın sağlanması
- Toplam maliyetlerde yaşanan azalmalar,
- Toplam kalitenin artırılması ve müşteri taleplerinin en güzel şekilde karşılanması.

Tedarik zinciri yönetimi ve lojistik birbirini tamamlayan sistematik ağlardır. Tedarik zinciri yönetimi uygulamada çoğunlukla lojistik terimi ile aynı anlamlarda kullanılmaktadır. Ancak bu kavramlar görüldüğü gibi birbirleri ile aynı kavramlar değildir(Kepe, 2016: 39). Tedarik zinciri yönetimi zincirde yer alan bütün işletmeleri ve

bu işletmelerde yürütülen lojistik faaliyetleri kapsarken lojistik, tedarik zinciri ağı içerisinde dahil olan bir işletmenin bünyesindeki herhangi bir depolama veya taşıma faaliyetini kapsamaktadır. Tedarik zinciri yönetimi söz konusu lojistik faaliyetleri içeren lojistik bandında yer alan diğer müşteriler ve işletmeler arasındaki entegrasyonu sağlamaktadır. Lojistik yönetiminde ise temelinde, ürün ve bilgi akışını sağlamak için oluşturulan ve planlaması yapılan bir faaliyet alanı olarak görülmektedir. Tedarik zinciri yönetimi işletmenin tüm bölümlerinden daha büyük bir alanı temsil ederken lojistik yönetimi işletmenin sadece bir bölümünü kapsamaktadır(Pınar, 2019: 13). Kısacası TZY denilebilmesi için bütün işletmelerin lojistik faaliyetlerini de içinde barındırması gerekmektedir(Kepe, 2016: 40).

Tedarik zinciri boyunca işbirliği yapan bir şirketin başarısını etkileyen önemli etmenler; ülkelerin politikaları, lojistik altyapısı, yasal mevzuatlar ve bu mevzuatın uygulanış biçimidir. Ülkemizde ithalat ve ihracat hizmetleri sunan işletmeler, ürünleri bir ülkedeki çıkış biriminden karşı ülkedeki varış birimine ulaştırıncaya kadar nakliye firması, sigorta acentesi, havalimanı işletmesi, gümrük otoriteleri, liman işletmesi, gümrük müşavirleri, sınır kapıları, antrepo işletmecileri, kontrole tabi tutulan eşyalarda diğer kamu otoriteleri başta olmak üzere çeşitli birçok işletmeciyile süreci yürütmektedir. Bu organizasyonlar her kademede birbirleri ile sıkı ilişki içerisinde. Gerçekleşen lojistik aşamalarında tek bir noktadan çıkan problem birçok tarafı ilgilendirmekte ve işletme açısından maliyet ve zaman kaybına neden olabilmektedir(Göleç, 2019: 14).

1.5.ULUSLARARASI LOJİSTİK

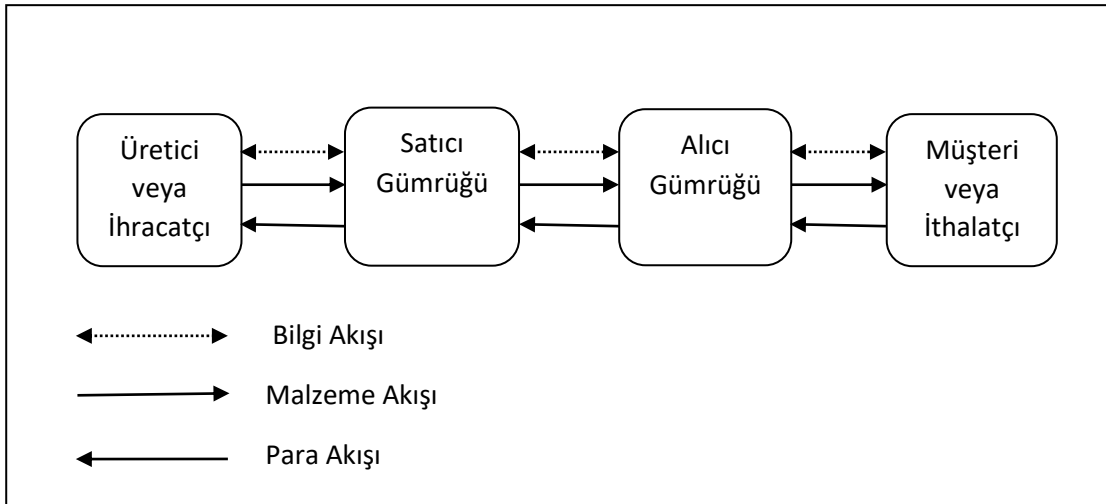
Ulaştırma, lojistikte çok yönlü rol oynamaktadır. Artan rekabet gücü ile lojistik sistemlerinde taşıma faaliyetlerinin önemi ve konumu artmıştır. Uluslararası lojistikte taşımanın yeri daha çok belirginleşmiştir(Şahin, 2018: 5). Lojistik sektörünün diğer sektörlerle entegre olması lojistik üsse sahip ülkelere uluslararası piyasalarda ileriye dönük rekabet avantajı sağlayacaktır. Ülke ekonomilerinin lojistik üs düzeyinde olabilmeleri bulundukları coğrafi konumu, ulaşım ağları ve ekonomik seviyeleri ile uyumludur. Uluslararası ticaret potansiyelinin artması lojistik performansı ile eşdeğer hareket etmektedir. Lojistik performansı yüksek ülkeler uluslararası pazarda kendilerine kolaylıkla yer edinme fırsatı bulmaktadır. Bilişim ve teknolojiye sunulan yenilikler,

lojistik sektörünün gelişmesine olanak tanımıştır. Özellikle uluslararası ticarete malların güvenli bir şekilde ulaşımına katkı sağlamıştır(Soylu, 2019: 111-112).

Uluslararası lojistiğin gelişim sürecine etki eden çeşitli nedenler bulunmaktadır. Bu nedenler(Küçük, 2015: 12-13);

- Kaynakların yeryüzüne dağılımındaki eşitsizlik,
- Ürün maliyetlerinde farklılıkların olması,
- Her ürünün her ülkede bulunmayışı,
- Farklı alanlarda uzmanlaşma,
- Farklı düzeylerde bilgi birikiminin olması.

Bu etkenler uluslararası lojistiğin gelişmesine katkı sağlayan başlıca nedenlerdir. Ayrıca yol çalışmalarındaki yenilik ve gelişmeler ile iletişim ve ulaşım araçlarında meydana gelen gelişmeler, farklı coğrafyaların kaynaklarından haberdar olma ve bu kaynaklardan yararlanma isteği, bilgi artırma, farklı kültürleri tanıma ve insanların farklı bölgeleri keşfetme isteği de uluslararası lojistiğin gelişmesine katkı sağlamıştır. Uluslararası lojistik uluslararası sınırlarda satıcılar veya üreticiler ya da ihracatçılar ile müşteri ya da ithalatçılar arasında bilgi, ürün ve para akışının doğru bir şekilde belgelenmesi ve saklanmasına yönelik planlı uygulamaların tümüdür. Uluslararası lojistik, uluslararası düzeyde koordine edilmiş uluslararası tedarik zinciri düzenlemesi ile gerçekleştirilebilir. Aşağıda uluslararası tedarik zinciri ağı gösterilmektedir(Küçük, 2015: 11-12).



Kaynak: (Küçük, 2015: 11-12)

Şekil 1.3.Uluslararası Tedarik Zinciri Ağı

Şekil 1.3'te uluslararası lojistikte bilindiği üzere alıcı ve satıcı arasında para, bilgi ve ürün akışı gerçekleşirken, uluslararası tedarik zinciri düzenlemelerinde alıcı ve satıcı gümrük departmanı da yer almaktadır. Gümrüklerin bu süreçte dahil olması her ülkenin yasal mevzuatının farklı oluşu, uluslararası lojistiği daha riskli ve karmaşık hale getirmektedir. Kısaca tedarik zinciri bir ulaşım organizasyonuyken lojistik bu organizasyondan faydalanarak gerçekleştirilen ulaşım, depolama ve sevkiyat ile entegre edilen planlı faaliyetlerin tümüdür(Küçük, 2015: 11-12).

Uluslararası lojistik yerel lojistik faaliyetine kıyasla bir takım risk ve görevleri bünyesinde barındırmaktadır. Uluslararası lojistik, sınır ötesi organizasyon olduğu için birçok ülke sınırlarından geçmektedir. Yükün geçtiği ülkelerin kendilerine göre yasal mevzuat olduğundan taşınan ürünün bu mevzuatlara uygun taşınması gerekmektedir. Yine yerel lojistikte herhangi bir dökümantasyon belgesi gerekmezken uluslararası lojistikte ürün ve taşıma özelliklerine uygun belgelerin düzenlenmesi gerekmektedir. Belgeleme işleminde yer alan bilgilerin doğru olması önemlidir, aksi takdirde çeşitli sorunlara neden olabilir. Uluslararası lojistikte taşıma moduna göre teslim şekilleri de taraflarca konuşulup uzlaşarak belirlenmesi önem arz etmektedir. Çünkü taşıma şartlarının taraflarca görev ve sorumlulukları farklılık göstermektedir, bunların önceden belirlenmesinde fayda vardır. Bunlara ek olarak kullanılan taşıma türleri açısından da farklılık mevcuttur. Yerel lojistikte çoğunlukla karayolu ve demiryolu kullanılırken, uluslararası lojistikte karayolunun yanında daha çok denizyolu ve havayolu tercih edilmektedir. Uluslararası ticarete ürünler çoğunlukla birden fazla ulaştırma modu ile taşınmaktadır. Bu tür sistemlere intermodal(karma) taşımacılık denilmektedir. Lojistiğin belkemiği olan ulaştırma sistemlerinin etkin ve verimli bir şekilde sürdürülmesi gerekmektedir(Şahin, 2018: 6).

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE LOJİSTİĞİN TARİHÇESİ, LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GENEL GÖRÜNÜMÜ

2.1.TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KAVRAMININ TARİHÇESİ

Dünyada hızla gelişen ve büyüyen lojistik sektörünün Türkiye’de de 1980 ve 1990’lı yıllarda ulaştırma hizmetlerinde altyapısına başlanılmış, 1990’lı yıllarda ise atılıma geçilmiştir. 2000’li yıllara gelindiğinde Türkiye’de lojistik sektörü emekleme dönemini geride bırakarak uluslararası ve yerli şirketlerle faaliyette bulunmaya başlamış, dinamik ve sürekli artan sektör haline gelmiştir. Küresel dünyada rekabetin arttığı yaşam döngüsünde birçok şirket kendi bünyelerinde lojistik servis sağlayıcılarına başvurmuştur. Lojistiğin gelişmesi demek artan finansal güç, rekabet ve hizmet kalitesi demektir(Babacan, 10).

Türkiye’de lojistik sektöründe kara, deniz, hava, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarının altyapısı 1980 ve 1990’lı yıllarda oluşmuştur. Türkiye’de lojistik sektörünün tarihsel gelişimine 24 Ocak 1980 kararlarının öncesi ve sonrasına bakmakta yarar vardır. 24 Ocak 1980 öncesi dönemde Türkiye uzun yıllar devam eden savaşların bıraktığı yıkımları onarmak, Türkiye Cumhuriyeti’ni daim kılmak için ekonomik stratejiler uygulamaya çalışılmıştır. Türkiye bu dönemlerde var olan sorunları çözmek, ekonomik ve sosyal varlığını idame ettirmek için çaba harcamıştır. Bu yıllarda dışa açılma politikası izlemeye başlamış, sanayinin gelişmesini sağlamak ve yerli sermaye üretimini amaçlamıştır. 24 Ocak 1980 kararları ile devlet, ithal ikamesi sanayileşme politikalarında ihracata dayalı büyüme politikasına geçiş yapmıştır.

Peki bu politika ile ne değişti?

Devlet müdahalesinden serbest piyasaya geçen bu politika ile devletin ekonomik faaliyetlerdeki rolü azaltılarak özel sektöre ağırlık verilmiş, dış ticaret, bankacılık, sanayileşme alanlarına doğru bir kayma yaşanmıştır. İzlenen politikalar çerçevesinde 1980’li yıllarda dış ticaret hacmindeki artış imalat sanayi kapasitesi kullanım oranını da beraberinde yükseltmiştir. Yine ödemeler dengesinin bazı bölümlerinde artışlar meydana gelmiş yabancı sermaye girişinde önemli hareketlenmeler olmuştur. Lojistik

sektöründe ise 1980 yılları sonrasında önemli adımlar atılmaya başlanmıştır. Ulaşım ağlarında özellikle karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu ve kombine taşımacılıkta altyapı yatırımları oluşturulmuştur. 2000'li yıllarda ise lojistik sektörü uluslararası alanda faaliyet göstererek önemini tüm dünyaya duyurmuştur(Acar vd., 2013: 290-291).

Türkiye Avrupa, Ortadoğu ve Türk Cumhuriyetleri arasında köprü görevini üstlenerek avantajlı konumu sayesinde dünyada lojistik üs olmayı hedeflemektedir. Türkiye bu avantajlı konuma sahip olduğu genç ve dinamik nüfusu, özellikle son zamanlarda giderek artan lojistik sektörüne verilen önem ve yapılan yatırımlar sayesinde dünyada lojistik sektörünün üssü olma potansiyeline sahiptir.

Lojistik ve tedarik zinciri ile ilgili ilk program 1988 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu bünyesinde açılmıştır(Acar vd., 2013: 291). Lojistik sektörünün dünyada ve ülkemizdeki hızlı gelişimi ile birçok üniversitede lojistik bölümü açılmıştır. Günümüzde 73 Meslek Yüksekokulunda lojistik bölümünde eğitim verirken, 64 üniversitede lisans düzeyinde olmak üzere toplam 92 lojistik programı bulunmaktadır(Şahin, 2018: 41-50).

2.2.TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN SWOT ANALİZİ

SWOT(Strength, Weakness, Opportunity, Threat) ‘var olan durum’ analiz yöntemidir. “strength” güçlü yönler, “weakness” zayıf yönler, “opportunity” fırsatlar ve “threat” tehditler şeklinde ifade edilir. Bu analiz yöntemi var olan mevcut durumu göstereceği gibi geleceğe yönelik tehditleri de görmeye yarayan analiz tekniğidir (Wolff vd., 2018: 193). SWOT sıkça kullanılan bir karar verme analiz yöntemidir. Bir eylemin, işletmenin, belgenin veya sektörü içerisindeki faktörleri (internal factors) dıştan gelen faktörler ile (external factors) karşılaştıran, analiz eden bir ölçüm yöntemidir(Erdoğan, 2020: 113).

Türkiye’de de önemli sektör haline gelen Lojistik sektörünün SWOT analiz tekniği şu şekildedir. SWOT analizinde makro ve mikro çevre koşulları dikkate alarak aşağıdaki sorulara cevap aranır(Wolff vd., 2018: 193).

Türkiye’de Lojistik sektörünün mevcut durumundaki güçlü yönleri nelerdir?

Türkiye’de Lojistik sektörünün zayıf yönleri nelerdir?

Türkiye’de Lojistik sektörünün sahip olduğunu fırsatlar nelerdir?

Türkiye’de Lojistik sektörünün görülen tehditler nelerdir?

2.2.1.Güçlü Yönler

- Hedef 2023’ün Türkiye Cumhuriyeti stratejilerinin her alanına gelişim göstermesi altyapı sorunlarının giderilmesi güçlü kalkınma stratejileri Türkiye'nin coğrafi stratejik önemi.
- Türkiye'nin geçmişten bu yana süregelen doğu-batı arasında köprü görevini devam ettirmesi (Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan köprü konumunda olması).
- Türkiye'nin tarihi İpek yolu üzerinde yer alması, Asya'dan Avrupa'ya uzanan önemli projelere ev sahipliği yapması (BTK demiryolu hattı, OBOR projesi).
- Üçüncü köprü olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve 1915 Çanakkale Köprüsünün açılması bununla beraber 2019 yılında açılışı gerçekleştirilen Türkiye'nin en büyük havalimanının yapılması.
- Lojistik sektörünün giderek daha çok değer kazanması ve istihdamın arttırılması.
- Aktif olarak faaliyete geçen 12 lojistik merkezi, projesi tamamlanan 3 lojistik merkezi, yapımı devam eden 3 lojistik merkezi, planlama ve kamulaştırma aşamasında olan 5 lojistik merkezi ile toplamda 23 lojistik merkezini kurulması.
- Türkiye'nin boru hattı, deniz yolu ve karayolu taşımacılığında yaşanan ilerlemelerin dünyaca bilinmesi.
- Lojistik alanında donanımlı ve uzman kişilerin yetişmesi için lojistik ve uluslararası ticaret bölümlerinin açılmasındaki artış ve buna bağlı olarak yüksek lisans ve doktora programlarının açılması.
- Lojistik sektöründe işgücü maliyetlerinin az olması.
- Avrupa'nın en büyük ticari araç filolarından birine sahip ülkeler arasında Türkiye'nin de bulunması.
- Bunları ek olarak sürekli gelişen ve yenilenen genç ve dinamik lojistik şirketlerin büyümesi.

2.2.2.Zayıf Yönler

- Altyapı sorunun istenilen düzeyde tamamlanmaması, demiryolu ve denizyolu taşımacılığında özellikle yapılan yenilikler de geri planda oluşu.
- Lojistik sektöründe de yasadışı faaliyetlerin halen daha tekrarlanıyor olması bundan dolayı haksız rekabete neden olması.
- Lojistik bünyesindeki işletmelerin dijital yapılandırılması ve teknolojik altyapının ulusal teknoloji boyutuna erişemeyişi, gelişmelere uyum sağlayamaması.
- Gümrük Yönetimindeki bilgi teknolojilerinden yeterince yararlanılmaması.
- Yüksek enflasyonun neden olduğu olumsuz etkiler. (makroekonomik alanında istikrarsızlık ve tarife dışı engeller nedeniyle mal piyasasının istenilen performansa erişilememesi)
- Gümrük kapı sayılarının az oluşu, etkin kullanımının yetersizliği, kapasite azlığı.
- Sektörde denetimin yetersiz olması.
- Bürokratik süreçlerin uzun sürmesi.
- Lojistik sahasında kalifiye eleman bulunabilirliğinin yetersiz oluşu aynı zamanda insan kaynakları yönetim politikalarının tam manasıyla benimsenmemesi.
- Sektörlerin fiyat odaklı rekabet ortamının olması.
- Lojistik sektöründe Lojistik adının yeterince tanıtılmaması (halen lojistik denildiğinde yük taşımacılığı veya nakliyecisi olarak algılanması) sektörün imaj sorunu.
- Ardiye, terminal, elleçleme, limanlarda bekleme süresi gibi çeşitli faaliyetlerin maliyetlerinin yüksek olması bunun yanında yatırım ve işletme faaliyetlerinin fazla oluşu.
- Lojistik şirketlerinin kurumsallaşamaması aile şirketi olarak kalması.
- Kargo taşımacılığında oluşan problemlerin ve eksikliklerin giderilmemesi.
- LPI sıralamasında istenilen seviyeye gelinmemesi.

2.2.3. Fırsatlar

- Küreselleşen dünyada uluslararası ticaretin giderek önem kazanması, dünya çapında ciddi rekabet ortamının oluşması.
- E ticaretin artması
- Teknolojinin hızla büyümesi sonucu yapay zekanın ortaya çıkması ve gün geçtikçe daha fazla işletmenin bu teknoloji ürününü kullanması.
- Kanal İstanbul gibi mega projelerin olması
- Lojistik teknolojilerinin her geçen gün hızla değişim ve gelişim göstermesi
- Lojistik sektörünün hızlı bir şekilde giderek büyümesi lojistik üsler kurulması adına gerçekleştirilen faaliyetler.
- E-lojistiğin gelişmesi
- Ülkemizin üç tarafının da denizlerle çevrili olması büyük avantaj sağlamasının yanında bu avantajı iyi bir şekilde değerlendirerek yeni limanlara ev sahipliği yapma imkanı tanınması.
- Uluslararası Ticaret ve Lojistik bölümlerinde yetişen öğrenci sayısının fazla oluşu.
- Havacılık sektörünün geniş ağına sahip olması
- Önemli projeler arasında Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru (TRECECA), AB'nin de içinde bulunduğu temel ulaşım ağının doğrudan Türkiye üzerinden geçmesi. Buna ek olarak yine Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolunun tarihi İpek Yolu üzerinden geçmesi Türkiye açısından önemli avantajlar arasındadır.
- Bu projeler ile Türkiye'nin sosyal ekonomik stratejik konumunun giderek artması (Wolff ve Deniz, 2018, Erdoğan, 2020).

2.2.4.Tehditler

- Hızlı değişim gösteren çevre koşulları
- Gümrük belgesi, notaların, vize sınırlamaların özellikle karayolu taşımacılığında bu oranların yüksek oluşu
- Yapay zekanın öncülüğünde olan akıllı lojistik taşımacılık, akıllı perakendecilik, akıllı pazarlama, akıllı şehirler gibi teknoloji ve bilgi gerektiren

çağın ve geleceğin sistemi haline gelen teknolojik yeniliklere uyum sağlamada yaşanan sorunlar.

- Lojistik altyapı yatırımlarının yüksek miktarda oluşu. Bu yatırımın zamanında gerçekleştirilememesi riski ve potansiyel yatırımcıların pazara girememesi riski bulunmaktadır.
- Bulgaristan'ın karayolu taşımacılığında, Yunanistan'da ise denizyolu taşımacılığında önemli ve rakipleri olarak tehdit oluşturması.
- Doların yükselmesi hammadde alım gücünün yetersizliği
- Küresel ekonomik kriz
- Petrol fiyatlarındaki artış
- Alım gücünün düşük oluşu
- Kayıt dışı ekonomi
- Bölgesel savaş, darbe, terör gibi yıldırıcı tehdit unsurlarının oluşu
- Mülteci gibi toplumsal sorunların olumsuz etkilemesi, bölgesel ve küresel göçler.
- Uygulanan vergi oranlarındaki artış
- Yaklaşık 2 yıldır dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını ve belirsizlik.
- Vize konusunda yapılan katı yaptırımlar, vize sınırlamaları
- Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının, son yıllarda ülkeye girişinde sabit sermaye yatırımların son yıllara azalış göstermesi.
- İkili ve transit taşıma kotaları
- AB ile zayıflayan ilişkiler ve Ortadoğu bölgesinde yaşanan sorunlar(Wolff ve Deniz, 2018, Erdoğan, 2020).

Yapılan bu çalışma 2018 yılında Prof. Dr. Reyhan Ayşen Wolff ve Öğr. Gör. Deniz Yıldız tarafından hazırlanan “Türkiye’de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı” ve 2020 yılında Doç. Dr. Ali Erdoğan tarafından hazırlanan “Türkiye’de Lojistik Sektörünün SWOT Analizi” makalelerinde yararlanılarak SWOT analizlerinin karşılaştırılması yapılarak hazırlanmıştır.

Türkiye’nin kültürel, ekonomik, coğrafi, fiziksel (karayolu ulaşımlarındaki güçlü filosu), insan kaynakları, genç nüfusu, siyasal, kurumsal, sosyal ve politik altyapısı incelendiğinde gerek ülkede iç pazarlarda gerekse bölgesel, uluslararası ve küresel pazarlarda farklı bölgelerde faaliyette bulunacak önemli bir lojistik güç merkezi haline

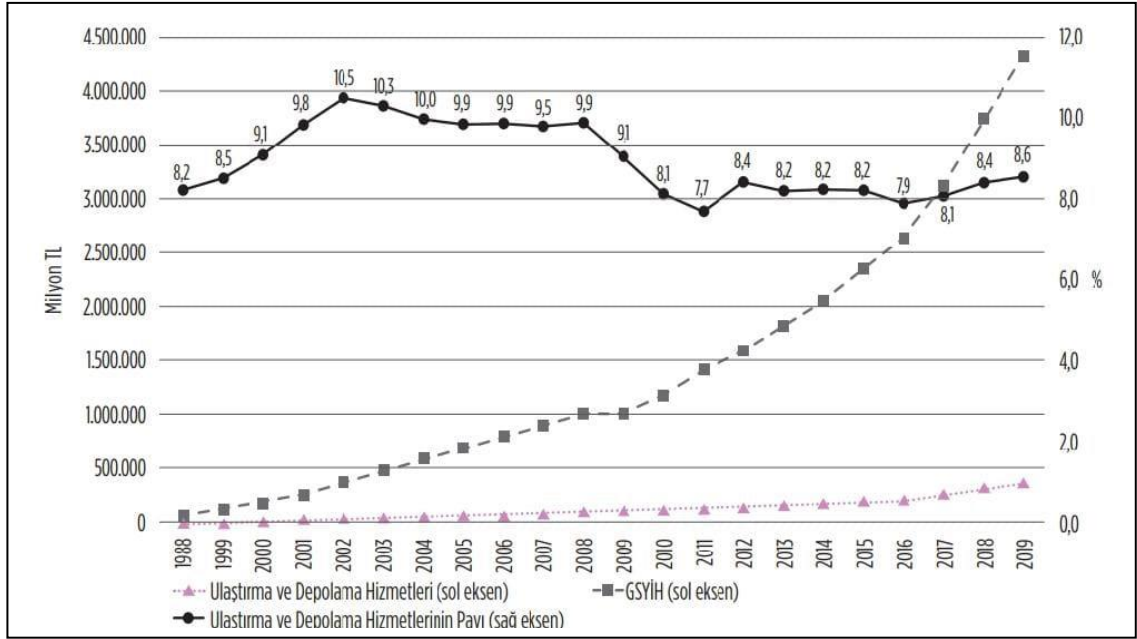
gelmesi kaçınılmazdır. Türkiye, konumu gereği bulunduğu bölgenin pazarlarına dağıtımını gerçekleştirebilecek güçtedir fakat yetersiz altyapı sistemi, avantajların yeterince iyi değerlendirilememesi ve mevcut yasalardaki eksiklikler nedeniyle istenilen başarıya erişememektedir. Türkiye'nin lojistik sektöründe daha üst seviyelerde bulunabilmesi için yenilikçi üretimin desteklemesi teknoloji altyapısının iyileştirilmesi ve dış ticaret politikasının doğru uygulanması ayrıca dünya pazarlarındaki payının arttırılması gerekmektedir. Son olarak ülkemizde rekabet gücünü arttırmak için lojistik alanının güçlü yönlerini daha çok öne çıkartmalı, tehdit yaratan olguları fırsata dönüştürmeli, zayıf yönleri ise en aza indirmeye çalışılmalıdır(Göleç, 2019: 143).

2.3.LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE TÜRKİYE'NİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşmasının 1996 yılında yürürlüğe girmesi, yeni yatırımları teşvik edecek kritik adımlardandır(Tanyaş vd., 45). Bu adım Türkiye ekonomisine ve ticari faaliyetlerine katkı sağlamanın yanında lojistik sektörünün gelişmesine de olanak sağlamıştır. Lojistik hizmetlerin gelişimi ülkelerin olanakları ve kabiliyetleri ile paralellik göstermektedir. Türkiye'nin coğrafi konumu, fiziksel altyapısı hizmetlerin gelişmesinde katkı sağlayan unsurlardandır. Türkiye Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan ticari köprü konumundadır. Coğrafi konumuna ek olarak ülkenin üç tarafı denizlerle çevrili olması, elverişli liman alt yapısı olduğunun göstergesidir. Bu elverişlilik Türkiye'nin deniz ticaretine önemli katkılar sağlamaktadır. Ayrıca demiryolu faaliyetindeki önemli gelişmeler ve yenilikler yine karayolu taşımacılığındaki güçlü tır filosuna sahip oluşu lojistik sektörünün Türkiye için son derece önemli faaliyet alanı haline gelmesine yardımcı olmuştur. Bu avantajlı unsurlar Türkiye'nin Lojistik üssü olma potansiyeline ışık tutmuştur (Daşkan, 2016: 54).

Lojistik sektöründe Türkiye'nin genel durumu bölümde yer almaktadır.

Türkiye'de depolama ve ulaştırma hizmetlerinin gelişimi ve GSYH'daki payı Şekil 1.4'te gösterilmiştir(Özcan, 2021: 8)



Kaynak: (Özcan, 2021: 9)

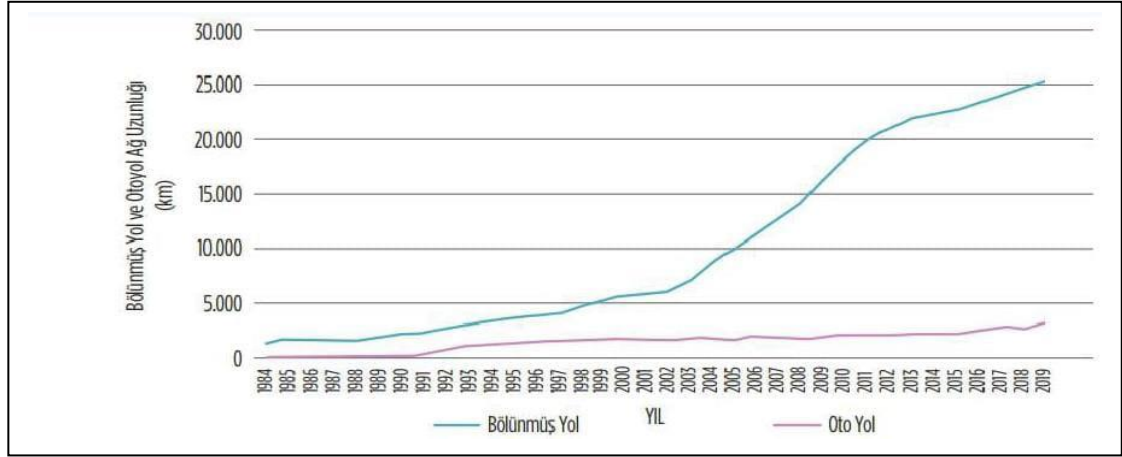
Şekil 2.1. Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinin Gelişimi ve GSYH İçerisindeki Payı

Şekli incelediğimizde ulaştırma ve GSYH içerisindeki payı 2002 yılında yükselişe geçerken, 2002 ve 2011 yılları arasında azalma yaşanmış ardından tekrar yükselişe geçmiştir. 2019 yılında ise bu oran %8,6 seviyesindedir (Özcan, 2021: 9). Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanında yalnızca yüke ilişkin faaliyetler değil aynı zamanda yolcu taşımacılığı faaliyetleri de yer almaktadır. Şekilde görüldüğü üzere 2010 yılından itibaren hem GSYH hem de Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının genelde istikrarlı artış yaşandığı gözlemlenmektedir. Ulaştırma ve Depolama Hizmetleri ile GSYH büyüme oranları mukayese edildiğinde; tabloda yıllık bazda büyüme oranları benzer bir seyir izlediği görülmektedir. Bu seyir özellikle 2015 yılından itibaren etkisini göstermiştir (Utikad, 2021: 31).

2.3.1. Karayolu Ulaşım Ağı

Uluslararası taşımacılıkta en çok kullanılan denizyolu yük taşımacılığından sonra şüphesiz karayolu yük taşımacılığı gelmektedir. Türkiye’de 1950’lere kadar karayolu taşımacılığından ziyade demiryolu taşımacılığına devlet politikası olarak önem verilirdi. Ancak 1950’lerden sonra özellikle 1960’lı yılların başlarında karayoluna yatırım yapılmaya başlandı. Değişen bu politika Marshall Planı öncülüğünde dayatılan karayolu merkezli yatırımları barındırmaktadır. 1950 yılında kurulan Karayolları Genel

Müdürlüğünün amacı karayollarının ve altyapısının geliştirilmesidir. Altyapı sorunlarının giderilmeden önce 1950'lere kadar Türkiye'de karayolu ağı 44.000 kilometre iken uzunluk 1960'larda 60.000 kilometreye günümüzde ise bu uzunluk 68.231 kilometreye ulaşmıştır(Utikad, 2020: 82).



Kaynak: (Özcan, 2021: 29)

Şekil 2.2. Bölünmüş Yol ve Otoyol Ağındaki Değişimler(1984-2019)

Başlangıçta iki yol ağı da birbirine paralel olarak büyürken, 1990'ların sonunda bölünmüş yol ağı daha yüksek hızla genişleme göstermiştir. İlerleyen yıllarda bu büyüme ciddi fark yaratmıştır. Bölünmüş yol ağındaki bu ciddi artışın sebebi hükümetlerin 2002 yılında karayoluna öncülük verecek yatırım politikaları ve uygulamaları ve bölünmüş yol yapımının otoyol yapımına oranla daha ucuz ve yapımının daha hızlı tamamlanmasıdır (Özcan, 2021: 29).

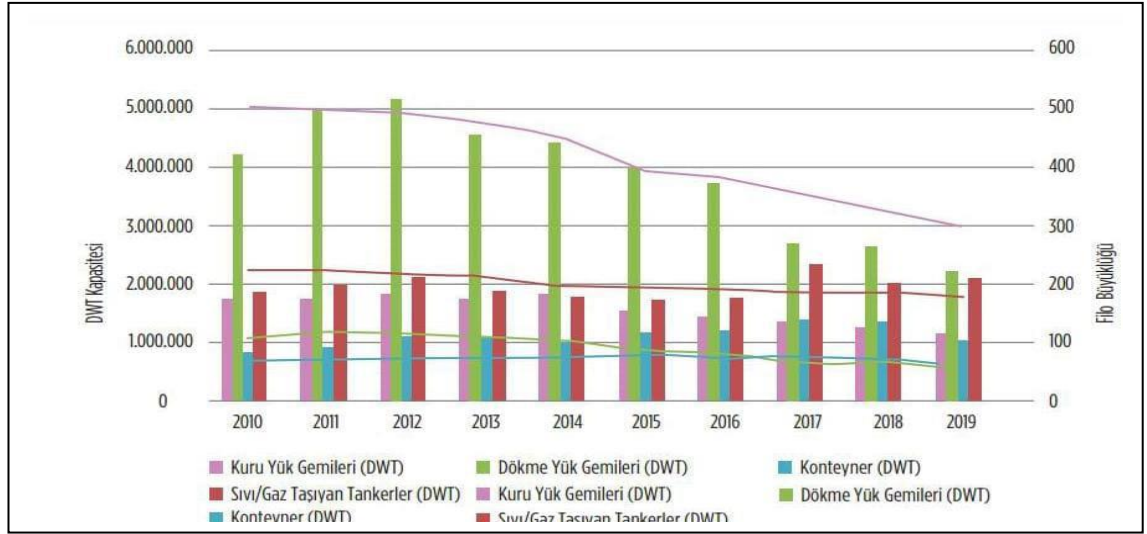
Dış ticaretin önemli ayağından biri de karayolu taşımacılığıdır. Onarılan altyapı sorunları, Türkiye'nin geniş tır filosuna sahip oluşu, ihracat ve ithalatta ciddi kazançlar sağlamıştır Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaretinde değer bazında ikinci sırada yer almaktadır. Karayolu taşımacılığının 2011-2021 yılları arasında ithalatta en düşük oranı 2018 yılında %17, 88 oranında gerçekleşirken, ihracatta da aynı yıl %28'lik oran ile karayolu taşımacılığı en düşük paya sahip olmuştur. İhracat taşımalarında en yüksek paya 2011 yılında %37, 60 oranında olurken ithalatta da karayolu taşımacılığı yine aynı yıl %21, 97'lik oran ile 2011-2021 yılları arasında en yüksek orana sahip olmuştur. 2018 yılında karayolu taşımacılığının payında düşüş yaşanırken 2019 yılında bu düşüş yükselmeye geçmiştir. Ancak COVID-19 salgını nedeniyle 2020 ve 2021 yıllarında küresel olarak yaşanan kriz karayolu taşımacılığında da etkisini göstermiş ve

oranlara yansıtmiştir. Ayrıca ağırlık bazında karayolu yük taşımacılığında taşınan yüklerde hem ihracatta hem de ithalatta 2021 yılında en yüksek ton değerine ulaşmıştır. Karayolu taşımacılığının Türkiye'nin ihracatındaki payı 2016 sonrası azalma eğiliminde olurken, 2021 yılında payı %17, 78 olmuştur. İthalattaki payı ise %4 seviyelerinde seyrederken, 2021 yılında bu pay %5, 36 olmuştur (Utikad, 2021).

2.3.2.Denizyolu Ulaşım Ağı

Dış ticaretin taşıma ağındaki en büyük paya sahip olan denizyolu taşımacılık; daha büyük hacimli cisimlerin, zaman duyarlılığı ve birim fiyatı düşük yüklerin taşınmasında tercih edilen uluslararası taşıma şeklidir(Utikad, 2020: 118). Denizyolu taşımacılığı, Türkiye'nin dış ticaretinde çok önemli paya sahiptir. Dünyada, 2020 yılında taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık olarak %89'u denizyolu ulaşım ağı ile gerçekleşmiştir. Türkiye'de ise 2020 yılında hacim olarak taşınan yüklerin yaklaşık olarak %82'si ihracat odaklı, taşınan yüklerin yaklaşık olarak %94'ü ise ithalat odaklı olup denizyolu ile gerçekleşmiştir. Bu veriler doğrultusunda küresel düzeyde denizyolu ile yapılan yük hacminin son 50 yıldır 20 kat büyüdüğü gözlemlenmiştir. Denizyolu taşımacılığı, lojistik sektöründe parasal olarak yüksek bir paya sahiptir. Bu da denizyolu ulaşımının küresel ticarete en stratejik sektör düzeyinde olmasını sağlamaktadır(Utikad, 2021: 114).

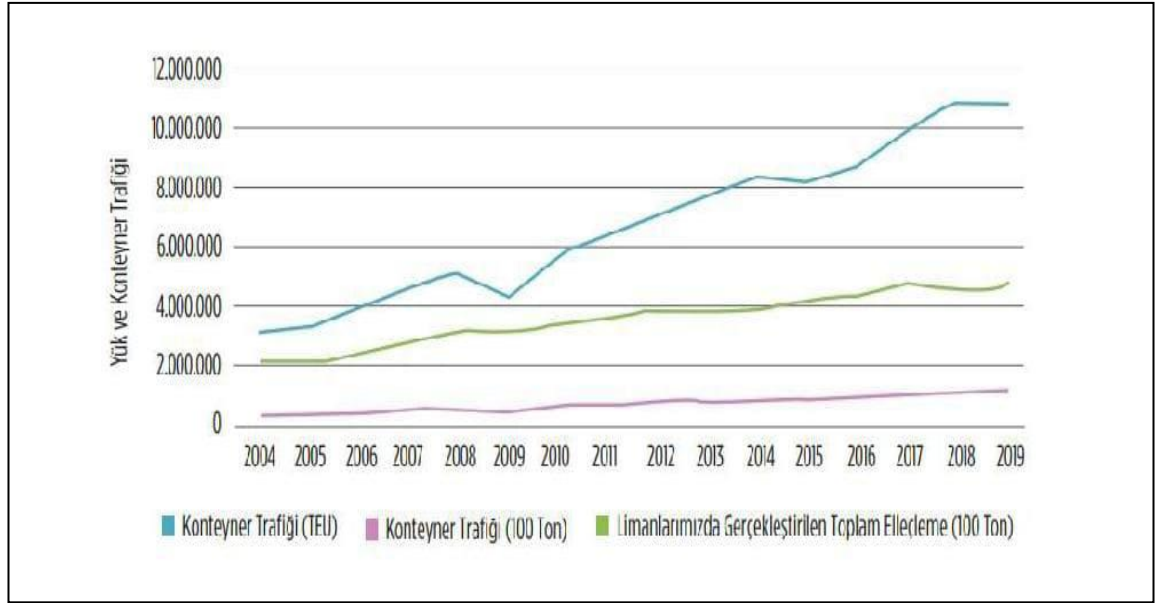
Türkiye'nin 2010-2019 yılları Türk Deniz Ticaret filosunda gemi cinslerine göre DWT ve adet bazında değişimi aşağıda gösterilmiştir(150 GT ve üzeri gemiler açısından).



Kaynak:(Özcan, 2021: 30)

Şekil 2.3.Türk Deniz Ticaret Filosunda Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Bazında Değişim

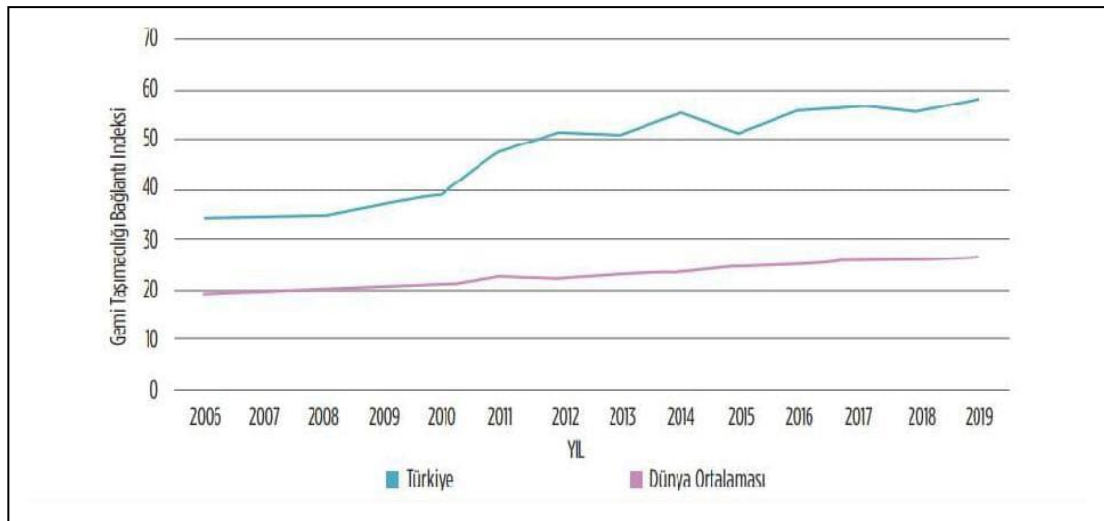
Yük taşımacılığında kullanılan gemi cinsleri dört grupta adlandırılmıştır. Bunlar kuru yük gemileri, dökme yük gemileri, sıvı/gaz taşıyan tankerler ve konteynirlardır. Şekil 2.3 incelendiğinde göze çarpan ilk nokta dökme yük ve kuru yük kilosunda DWT ve adet cinsinden oluşan azalmadır. Anılan dönemde dökme yük gemisi sayısı 106'dan 56'ya, kuru yük gemi sayısı ise 500'den 298'e düşmüştür. Bu düşüşe doğrusal olarak DWT cinsinden kapasite dökme yük gemilerinde yaklaşık %47, kuru kimilerinde ise bu oran %34'tür. Sıvı/gaz taşıyan gemilerde ve konteyner gemilerinde tam tersi durum söz konusudur. Konteyner gemilerinde gemi sayısı 70'ten 57'ye düşmesine rağmen DWT cinsinden kapasite yaklaşık olarak %26 artmıştır. Aynı şekilde sıvı/gaz taşıyan tankerlerde gemi sayısı 223'ten 178'e düşmesine rağmen DWT cinsinden kapasite konteyner gemilerinde olduğu gibi artış yaşanmıştır. Bu artış yaklaşık olarak %11'dir (Özcan, 2021: 30).



Kaynak:(Özcan, 2021: 31)

Şekil 2.4.Türk Limanlarında Gerçekleşen Toplam Yük ve Konteyner Trafikindeki Değişimler

Ülkemizde, 2004-2019 yılları arasında limanlarda gerçekleşen toplam yük ve konteyner trafiğindeki değişimler şekilde gösterilmiştir. Şekil 2.4'e baktığımızda konteyner trafiği ağırlık olarak yaklaşık %243 oranında artmıştır. Bu oran TEU cinsinden paralel olarak %248 oranında arttığı görülmektedir. Yine toplam yük trafiği de yaklaşık %127 artmıştır. Konteyner trafiğindeki daha yüksek trafik artışı, uluslararası ticaretteki konteynerleşme eğilimi ile uyumludur(Özcan, 2021: 31).



Kaynak: Özcan, 2021: 31

Şekil 2.5.Gemi Taşımacılığı Bağlantı İndeksi

Denizyolu taşımacılığında kullanılan başka bir uluslararası performans ölçütü ise Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı tarafından hazırlanan Gemi Taşımacılığı Bağlantı İndeksidir(Linet Shipping Connectivity Index). Türkiye'nin Gemi Taşımacılığı Bağlantı İndeksi değerinin 2006-2019 yılları arasında dünya ortalamasından daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu durum, Türkiye'nin son yıllardaki gemi filosundaki düşüş ile kıyaslandığında şaşırtıcı bir sonuç ortaya çıkmaktadır (Özcan, 2021: 31).

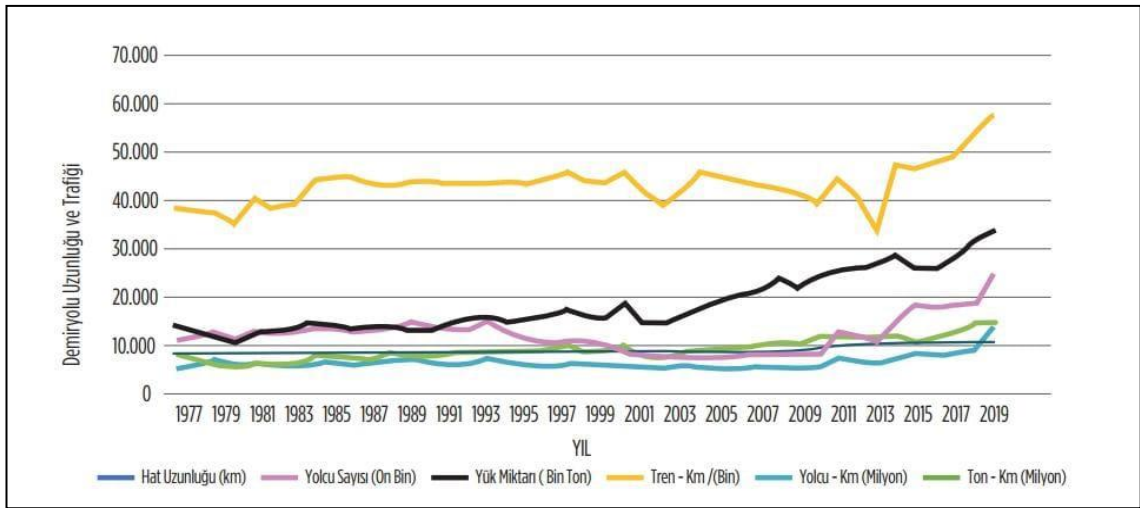
Ülkemizde taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ihracatta hem de ithalatta diğer ulaşım türlerine kıyasla en büyük paya sahiptir. İhracat taşımalarında 2011-2021 yılları arasında denizyolu ulaştırma payı en yüksek 2018 yılında %63, 31 ile gerçekleşirken bu oran 2021 yılında %60, 01 olmuştur. İthalatta ise 2011-2021 yıllarında denizyolu taşımacılığı 2014 yılında en yüksek payını %69, 11 ile gerçekleşirken bu oran 2021 yılında %66, 91 seviyesinde olmuştur. Ağırlık bazında ise denizyolu taşımacılığı tıpkı değer bazında olduğu gibi dış ticarete en büyük paya sahiptir. İhracatta özellikle 2015 yılından sonra denizyolu taşımacılığı ağırlık bazında payını istikrarlı bir şekilde arttırırken 2021 yılında ithalatta az miktarda düşüş göstererek %93, 94 oldu. Ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının payı 2015 yılında ihracatta %73, 69 olurken 2021 yılında bu oran %80, 96'ya kadar yükselmiştir. Denizyolu taşımacılığı kullanım oranı 2020 yılında %59'ken bu oran 2021 yılında %63, 46 seviyesine yükselmiştir(Utikad, 2021).

2.3.3.Demiryolu Ulaşım Ağı

Türkiye'de demiryolu taşımacılığının 1950'lerden günümüze kadar göz ardı edildiği düşünülmektedir(Irmak, Pelit, 2018: 1402). Sürekli ertelenen altyapı sorunu, yatırımların zamanında yapılmaması, artan mali zararlar, yolcu trafiğinin giderek düşmesine neden olmuştur. Uzun süre kamu tekelinden sorumlu olan demiryolu ağı sektörünün serbestleştirilmesi bu olumsuzluklara çözüm yolu olarak ileri sürülmüştür. 1 Mayıs 2013 tarihinde yasalaşan 6641 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında kanun sonrası özel sektörün demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı önündeki engeller kaldırılmaya başlanmıştır. Yeni sistemde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları TCDD demiryolu altyapısı işleticisi olarak faaliyet

göstermektedir. Tren işletmeciliğine giren ilk özel şirket 2017 yılı sonunda OMSAN Lojistik şirketi olmuştur(Özcan, 2021: 32).

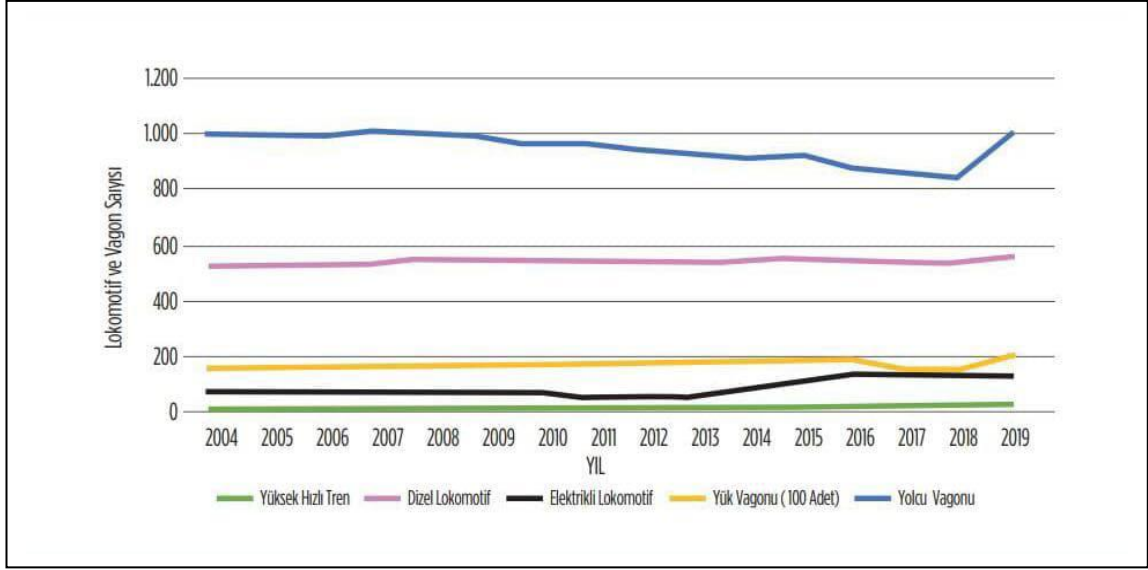
Türkiye’de şebeke genelinde toplamda 9.194 km konvansiyonel ana hattın 8438 km’si ana hat, 756 km’si ise ikinci, üçüncü ve dördüncü hatlardan oluşmaktadır. Bu hatların uzunluğuna 433 km iltisak hattı ve 1.963 km istasyon yolu olmak üzere 2.396 km tali hatların da eklenmesiyle toplam konvansiyonel hat uzunluğu 11.590 km’ye ulaşmaktadır. Ayrıca Yüksek Hızlı Tren hattının uzunluğu da 1.213 km’dir. Yüksek Hızlı Tren ve Konvansiyonel hatlarla birlikte toplam demiryolu uzunluğu 12.803 km’dir(Utikad, 2021: 55-56).



Kaynak: Özcan, (2021: 33)

Şekil 2.6.Demiryolu Uzunluğu ve Trafik

Türkiye'nin 1977-2019 yılları arasındaki demiryolu uzunluğu ve trafiği gösterilmiştir. Şekil 2.6’da görüldüğü üzere demiryolu hat uzunluğu çok az miktarda artış göstermiştir. 1977 yılında demiryolu ağı uzunluğu ile 2019 yılındaki demiryolu ağı uzunluğu arasında çok az fark mevcuttur. Buna karşın aynı dönemde demiryolu yük ile yolcu trafiğindeki artışlar dikkat çekmektedir(Özcan, 2021: 32).



Kaynak: Özcan, 2021: 33

Şekil 2.7.Lokomotif ve Vagon Filosundaki Değişimle

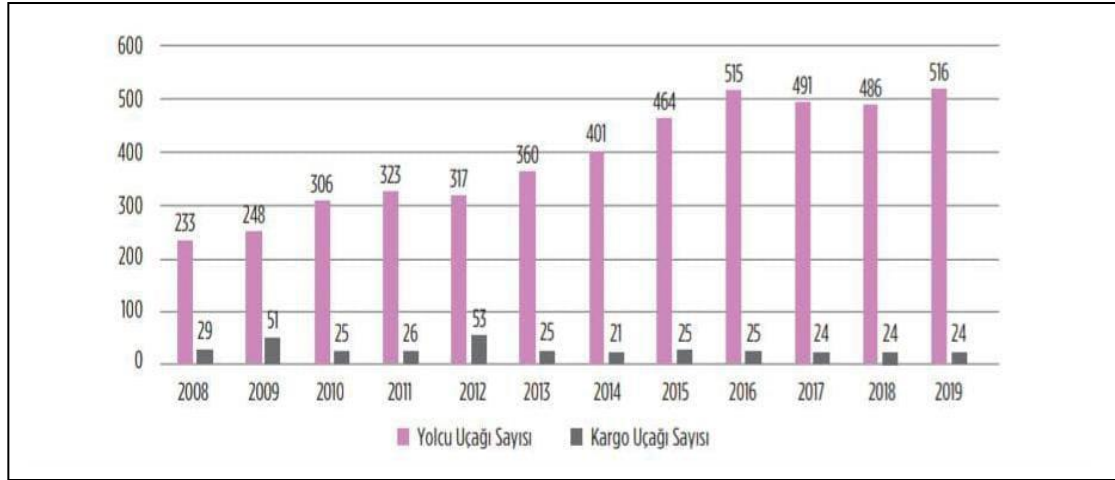
Şekil 2.7’de 2004 2019 döneminde lokomotif ve vagonların filosundaki değişimler yer almaktadır. Şekil incelendiğinde oluşan artışların az miktarda ve yetersiz olduğu görülmektedir(Özcan, 2021: 33).

Türkiye’nin dış ticaretinde en düşük paya sahip olan ulaştırma türü demiryolu taşımacılığıdır. Demiryolu taşımacılığı Türkiye’nin ihracatında ve ithalatında son 10 yıllık dönemde ağırlık bazında %1’den az bir paya sahiptir. Son 10 yıllık dönem de demiryolunun ithalattaki payına bakıldığında 2017 yılına kadar istikrarlı bir azalış içerisindeydir. Demiryolunun ithalatta ağırlık bazında 2011 yılındaki payı %0, 70 olurken, 2017 yılında %0, 37 olmuştur. Ancak 2018 yılından bu yana ithalatta demiryolunun payı arttığı gözlemlenmiş olup 2021 yılındaki payı %0, 64 seviyesindedir. İhracatta ise demiryolunun ağırlık bazındaki payı 2011 yılında %0, 97 oranındayken sonraki yıllarda bu oranı yakalanamadı. 2021 yılında bu oranı %0, 77 olmuştur. Nitekim Koronavirüs sürecinde demiryolu taşımalarının yoğunlukla kullanılması, önceki yıllara oranla 2021 yılında hem ihracatta hem de ithalatta payını arttırdığı görülmüştür. Demiryolu taşımacılığı ağırlık bazında her iki dönemde de %1’in altındadır. 2020 yılında %0, 59 olan pay 2021 yılında %0, 71’e yükselmiştir(Utikad, 2021).

2.3.4.Havayolu Ulaşım Ağı

Havayolu taşımacılığı, taşımacılık türleri içerisinde birim fiyatını en yüksek olduğu ürünlerin taşınmasında kullanılan ulaşım türüdür. Başta teknolojik ürünler olmak üzere değeri yüksek ürünlerin taşınmasında tercih edilmektedir(Utikad, 2020: 98). Havayolu taşımacılığı güvenlik, hız ve konfor açısından tercih edilmektedir(Irmak, Pelit, 2018: 1404).

Havayolu sektörü, dünyada hızla gelişmekte olan ve yolcu, kargo taşımacılığı ayrımı yapılmaksızın, ülke ekonomilerine çok büyük katkılar sağlamaktadır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) verilerine göre, havayolu ulaşımının dünya ekonomisine doğrudan ve dolaylı olarak 2, 7 trilyon ABD Doları ekonomik katkı sağlamaktadır. Türkiye coğrafi konumu gereği birçok ülkeye kolaylıkla erişim imkanı sunmaktadır. Havayolu taşımacılığı ağırlık bazında Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu, karayolu ve demiryolu ulaşım ağlarına kıyasla daha az paya sahiptir(Utikad, 2021: 93).



Kaynak: Özcan, 2021: 34

Şekil 2.8.Yolcu ve Kargo Uçak Sayısındaki Değişimler

Küreselleşmenin etkisi ile pazara giren özel havayolu şirketlerinin artışı, havacılık sektörünün son yıllarda önemli sektör haline gelmesine neden olmuştur. Havayolu ulaşım sektöründe yaklaşık 20 yıldır özel şirketlerin taleplerindeki yoğunluğun nedeni ise 2003 yılında havayolu biletlerinde bulunan bazı kalemelerin kaldırılmasıdır. Bu da rekabetin artmasına olanak tanımıştır. Artan rekabet bilet fiyatlarında düşüş yaşanmasına, uçuş frekansı ve uçulan nokta sayısında artışa yol açmıştır. Ayrıca ülke

ekonomisine de ciddi katkı sağlamıştır. 2008 yılından bu yana yolcu uçağı sayısında gözle görülür bir artış yaşanmıştır ancak bu artışın kargo uçağı için tam tersi bir durum olduğu aşikardır. 2008-2019 döneminde yolcu uçağı sayısı yaklaşık %21 artarken, kargo uçağı sayısı yaklaşık olarak %18 azalmıştır(Özcan, 2021: 33-34).

Havayolu taşımacılığı, Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında üçüncü sırada yerini almaktadır. Havayolu taşımacılığı ithalatta 2011 ve 2019 yılları arasında yaklaşık olarak %10-16 arasında paya sahipken, 2020 yılında %19, 82 payına yükselmiş, 2021 yılında ise %11, 08'e düşmüştür. Havayolu taşımacılığının son 10 yıllık dönemde ihracattaki payı yaklaşık olarak %6 ile %14 arasında değişmektedir. 2016 yılından bu yana havayolu taşımacılığının ihracatta değer bazındaki payı sürekli olarak azalma eğilimindeydi ancak 2021 yılında az miktarda olsa artış göstererek %8, 40 oranına ulaşmıştır. Havayolu taşımacılığı sınırlı kapasite nedeniyle Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türü olmuştur. 2011 yılında ağırlık bazında havayolu taşımacılığının payı %0, 08 oranındayken 2021 yılında bu payı %0, 05'tir. İhracatta ise aynı dönemlerde yaklaşık %1 oranında bir paya sahipken 2021 yılında payı %0, 49'a gerilemiştir (Utikad, 2021).

2.4. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

Geniş faaliyet alanına sahip olan Lojistik, ülkelerin büyüme ve kalkınma hedeflerini olumlu yönde etkileyen, uluslararası ticarete önemli rol oynayan bir sektördür. Büyük öneme sahip lojistik sektörün bu alanda üstün performans gösterdiği ülkeler gözlemlenmektedir(Manavgat, Demirci, 2021: 1857).Gözlemlenen bu performansa Lojistik Performans Endeksi(LPI) denilmektedir.

2007 yılından bu yana Dünya Bankası tarafından yapılan, ülkelerin Lojistik performansları altı farklı ölçütte puanlanmaktadır. Bu ölçütler; gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği, gönderilerin zamanında teslimi şeklindedir(Utikad, 2020: 54). 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yılları içerisinde ölçümü yapılan bu endeks iki veya üç yılda bir yapılmaktadır(Özcan, 2021: 11).

Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 2.1.Türkiye’ın Lojistik Performans Endeksi

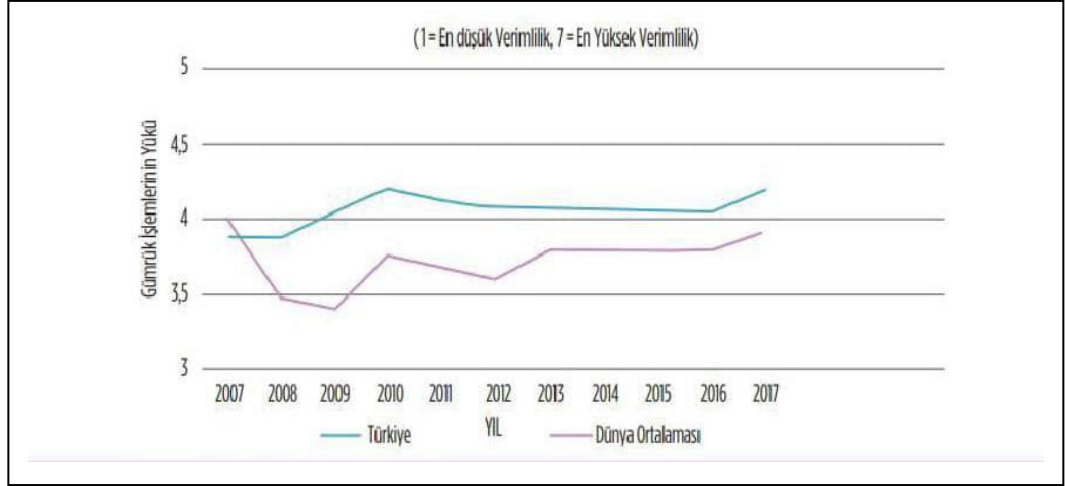
Yıl	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği	Gönderilerin Zamanında Teslimi
2007	30	3, 15	3	2, 94	3, 07	3, 29	3, 27	3, 38
2010	39	3, 22	2, 82	3, 08	3, 15	3, 23	3, 09	3, 94
2012	27	3, 51	3, 16	3, 62	3, 38	3, 52	3, 54	3, 87
2014	30	3, 5	3, 23	3, 53	3, 18	3, 64	3, 77	3, 68
2016	34	3, 42	3, 18	3, 49	3, 41	3, 31	3, 39	3, 75
2018	47	3, 5	2, 71	3, 21	3, 06	3, 05	3, 23	3, 63

Kaynak: Utikad, 2020: 54

Türkiye’nin ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların son yıllarda artmasına rağmen 2018 yılında dünyada 47. sırada yer almaktadır. 2010 yılında 39. sırada, 2012 yılında ise 27. Sıraya yükselmiştir. Türkiye’nin şimdiye kadar ki en iyi sıralaması bu olmuştur. Ardında 2014 yılında tekrar düşüşe geçerek 30. sırada, 2016 yılında 34 ve son olarak 2018 yılında 47. sırada yer aldığı görülmektedir. Lojistik altyapılarında olumlu sonuç alınırken gümrük ve diğer performanslarda bu durumun tersi söz konusudur (Özcan, 2021: 11).

2.5. GÜMRÜK HİZMETLERİ

Lojistik sektörünün mihenk taşlarından biri olan gümrük hizmetleri aynı zamanda LPI ölçütleri arasındadır. Dış ticaretin ayrılmaz bir parçası olduğundan Dünya Bankası Forumu tarafından bu ölçüt ayrı olarak değerlendirilmiştir. Yüzün üzerinde ülkede en az 10.000 katılımcının oluşturduğu çalışmada, katılımcılar ülkelerindeki gümrüklerin performansını ve kalitesini birden yediye kadar puanlanmaktadır. Yedi en büyük verimlilik seviyesini ifade ederken bir en düşük verimlilik seviyesini göstermektedir.



Kaynak: Özcan, 2021: 28

Şekil 2.9. Gümrük İşlemleri Yüklü

Yukarıda gümrük işlemleri yükü gösterilmektedir. Türkiye'nin aldığı puanları daha iyi görebilmek için dünya ortalaması ile birlikte verilmiştir. Şekle bakıldığında 2007 yılında Türkiye'nin gümrük işlemleri performansı az da olsa dünya ortalamasının üzerinde bir puan almıştır. Ancak ilerleyen dönemlerde bu performans dünya ortalamasının altında kalmıştır. Bu da Türkiye'nin Lojistik sektörünün istenilen noktaya ulaşması için gümrük hizmetlerinin kesinlikle iyileştirilmesi gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır.

Dünyada LPI ilk üç sırasında Almanya, Singapur ve Lüksemburg yer almaktadır (Özcan, 2021: 27).

2.6.ON BİRİNCİ KALKINMA PLANINDA LOJİSTİK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN AMAÇLAR

Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından hazırlanan On Birinci Kalkınma Planı (2023 Yılı hedefleri) lojistik sektöründe ele alınan kalemler aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır(Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2018).

- Kombine taşımacılığın geliştirilmesi.
- Lojistik hizmetlerin etkinliğinin artırılması.
- Ulaştırma altyapısının en iyi şekilde kullanımı.
- Lojistik sistemlerde teknolojik gelişim ve dijitalleşmenin desteklenmesi.
- Lojistik sektörünün yetkin iş gücü ile desteklenmesi.

- Uzarsa ulaştırma ve Ticaret koridorlarının güçlendirilmesi.
- Kentiçi Lojistik faaliyetlerinin iyileştirilmesi.
- Posta ve ticari faaliyetlerinin desteklenmesi.

Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından hazırlanan lojistik hedefleri Tablo 2.2’de belirtilmiştir.

Tablo 2.2.On Birinci Kalkınma Planı Lojistik Hedefleri

	2018	2023
Lojistik Performans Endeksinde Türkiye’nin Sırası1	47	25
Toplam Yük Taşımacılığı İçerisinde Demiryolunun Payı (Karasal, %)	5, 15	10
Demiryolu Hat Verimliliğı (Yolcu-Km+Ton-Km)/(Anahat Uzunluğı)	1, 48	2, 77
Demiryolu ile Taşınan Yük Miktarı (Milyar, Net Ton-km)	14, 5	32, 4
Elektrikli Hat Oranı (%)	43	77
Sinyalli Hat Oranı (%)	45	77
İltisak Hattı Uzunluğı (km, Kümülatif)	433	727
Toplam Konteyner Elleçlemesi (Milyon TEU)	10, 8	13, 5
Denizyolu Yük Elleçlemelerindeki Transit Yük Oranı (%)	15, 5	17, 3
1000 GRT ve Üzeri Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)	28, 6	36, 0
Havayolu Dış Hat Toplam Kargo Trafığı (Bin Ton)	1.355	1.529

Kaynak: Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2018

2.7.TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK MASTER PLANI

Son yıllarda adından çokça söz ettiren lojistik sektörünün, gerek kendi bünyesinde barındırdığı büyüme potansiyeli gerekse Türkiye’nin 2023 yılına ilişkin lojistik hedeflerin gerçekteştirilmesindeki rolü çok önemlidir. Lojistik sektörünün hızlı gelişimi, Türkiye’nin lojistik üs olma hedefini gerçekteştirebilmek için uzun vadeli planlamaya ihtiyaç duymaktadır. Bu çalışma “Türkiye Lojistik ve Master Planı için Strateji Belgesi” Türkiye İhracatçılar Birliğı(TİM) tarafından hazırlanan Türkiye Lojistik Master Planıdır. Çalışmanın amacı, toplumun yaşam kalitesinin yükseltmesine ve Türkiye’nin rekabet gücüne katkı sağılayan; hızlı, güvenli, ekonomik, etkin ve verimli, erişilebilir, çevreye duyarlı, alternatifleri olan, dengeli, kesintisiz, tedarik zinciri yönetimine dayalı hizmetlerin verilmesidir. Sürdürülebilir bir lojistik sistem üzerine uygulanacak proje, detaylı gösterilebilecek faaliyet, yatırım ve düzenlemelerin öngörüldüğü temel ilke ve

stratejileri belirlemektedir. Çalışmanın içeriğinde sayısal veriler ve hedefler yer almaktadır (Tanyaş vd., 56-57).

2.7.1.Lojistik Alanında Önemli Altyapı Projeleri

2.7.1.1.Lojistik Merkezi ve Tesisler

Ulusal ve uluslararası boyutta faaliyet gösteren lojistik merkezler; lojistik, fiziksel dağıtım ve taşımacılık ile ilgili faaliyetlerin yürütüldüğü yerlerdir. Lojistik merkezler hizmet sundukları bölgedeki üreticilere depolama ve taşıma faaliyetleri konusunda maksimum fayda sağlamaktadır ve en uygun çözümler sunmaktadır.

2.7.1.2.Mersin Ana Konteyner Limanı

221 bin 570 metrekarelik tahkimat alanı ve 4 Milyon 129 bin metrekarelik liman alanı oluşturulması planlanmaktadır. Liman içerisinde atık kabul tesisi, konteyner depolama alanları, sosyal ve idari tesisler, yükleme-boşaltma faaliyetleri için gerekli makine ve ekipmanlar, bakım-onarım departmanları yer alacaktır. Proje, başlangıç kapasitesinin 1-7 ve 1-9 Milyon TEU olması ardından kalan tüm bölümler tamamlandığında 10, 3-11, 4 Milyon TEU kapasiteye ulaşması öngörülmektedir. Limanın ulaşabileceği maksimum kapasiteye erişmesi halinde içlerinde büyük konteyner gemilerinde bulunduğu yıllık ortalama 8.000 geminin limandan faydalanması beklenmektedir. Bunun yanında projede 158 bin metrekare büyüklüğünde iki adet tren istasyonunun da yer alması proje hedefleri arasındadır.

2.7.1.3.İzmir Çandarlı Limanı

Yap-İşlet-Devret Modeli ile yapılacak olan 1.000 metre genişliğinde ve 2.000 metre uzunluğundaki rıhtım, Türkiye'nin en büyük konteyner limanı olarak planlanmaktadır. Bu liman Avrupa ile Orta Doğu arasındaki kombine taşımacılıktaki trafik yükünü azaltacak önemli bir aktarma merkezidir.

2.7.1.4.Çukurova Bölgesel Havalimanı Projesi

Açılışı 29 Ekim 2022 tarihinde planlanan havalimanı, 3.500x60 metrekaarelik pist alanı ile Türkiye'nin ikinci büyük havalimanıdır. Havalimanının demiryolu ulaşım bağlantısıyla entegre oluşu, Mersin Limanına olan yakınlığı ile turizm sektörü ve ihracat potansiyeli açısından ülke ekonomisine ciddi katkılar sağlayacaktır.

2.7.1.5.Filyos Limanı

Türkiye'nin Karadeniz'e açılan kapısı olarak görülen Filyos Limanı, 12.00 kişiye istihdam sağlaması planlanmakta ve Türkiye'nin 3. büyük limanı olması hedeflenmektedir.

Bu projelere ek olarak lojistik sektörüne önemli katkılar sağlayan, günümüzde de işlek olarak faaliyet gösteren projeler mevcuttur(Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2018)

- İstanbul Yeni Havaalanı (İYH)
- Marmaray
- Gebze-Orhangazi- İzmir Otoyolu ve İzmir Körfez Geçişi Köprüsü
- Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu
- Ovit Tüneli

2.8. BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTI

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının üzerinden geçtiği üç ülkenin (Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan) stratejik birliğini pekiştiren en önemli projelerden birisidir. Bu projenin Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan ülkeleri tarafından kendi mali olanaklarıyla inşa etmeleri, ekonomik bağımsızlıklarının göstergesidir. Projenin Azerbaycan ve Gürcistan tarafının mali ve teknik boyutunun Azerbaycan'ın sorumluluğu altında olması, Azerbaycan'ın Güney Kafkasya'da politik kararlarda söz sahibi olduğu ve bölgedeki rolünü önemli bir konuma çıkardığını göstermektedir(İsmayıl, 2018: 48).

Ekim 2017 yılında açılan BTK demiryolu hattının 503 kilometresi Azerbaycan'dan, 259 kilometresi Gürcistan'dan ve 76 kilometresi Türkiye'den geçen

hattın toplam uzunluğu 838 kilometredir. Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan'ı birbirine bağlayan bu hat ticaret merkezinin kalbidir (Utikad, 2020: 66).

BTK demiryolu hattı, transit geçişlerin Çin'den başlayarak Kazakistan, Azerbaycan(Hazar denizi geçişi ile) Gürcistan ve Türkiye üzerinden Batı Avrupa'ya kadar ulaşan demiryolu koridorudur. Bu yüzden Türkiye, Asya ile Avrupa arasındaki ticari ilişkileri güçlendirip, geliştirecek coğrafi konuma sahiptir (Tümanbatur, 2021: 108). BTK demiryolu hattı ile Asya'dan gelen trenler Kafkasya üzerinden Türkiye'ye giriş yapmaktadır. Kars üzerinden giriş yapan trenler çeşitli şehirlerden geçerek İstanbul'a ulaşmakta ve Marmaray hattı aracılığıyla Avrupa'ya geçiş yapılmaktadır. Böylelikle Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz bir ulaşım sağlanmaktadır (Özkan vd., 2020: 355). 7 Kasım 2019 tarihinde Çin'in Xian şehrinden yola çıkan ve Prag'a giden China Railway Express Marmaray tüp geçidini kullanan ve Avrupa'ya geçen ilk yük treni olmuştur (Utikad, 2020: 67).

Kars'ta lojistik merkezinin kurulması, Türkiye'nin hem sınır ülkeler vasıtasıyla mevcut potansiyelinin üzerinde ticaret yapabilme kabiliyetine sahip olacak hem de uluslararası arenada TRA2 bölgesinin taşımacılık sektöründeki konumunu rekabet edilebilir hale getirecektir. BTK demiryolu hattı ile Kars lojistik merkezi tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Türkiye'nin stratejik konumundaki önemini bir kez daha göstermiştir. BTK hattının aktif olarak faaliyete geçmesi bölgesel kalkınmayı arttırarak Kars ve Doğu Anadolu Bölgesi'nin sosyal ve ekonomik gelişmelerine katkı sağlamıştır(Durmuş vd., 880).

Kars lojistik merkezinin ilk önceliği BTK demiryolu hattı üzerindeki Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan ülkeleri arasındaki lojistik faaliyetler için kullanılmıştır. Bu çerçevede genişleyerek TRACECA projesi kapsamında İpek Demiryolu'nun Türkiye-Kafkas bağlantısı, uluslararası yük taşımasında büyük öneme sahiptir. Özellikle Kars, Erzurum, Sivas, Eskişehir, İzmit ve İstanbul'daki lojistik merkezler ile Asya'dan Avrupa'ya uzanan ticaret ağının önemli parçasıdır (Üzümcü vd., 2015: 202).

BTK hattının ulaşımına açılmasıyla ileri-geri bağlantıları göz önüne alındığında hattın Bakü'den sonra Türkmenistan üzerinden diğer Türk Cumhuriyetlerine ardından Çin'e varması ve yukarıda da belirtildiği gibi Ankara-İstanbul bağlantısı ile hizmet sunan Marmaray bağlantısı Türkiye'de kesintisiz ulaşımı imkanı sağlamakta, geri

bağlantıları bakımından ise Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, İsviçre, Almanya, Fransa ve Manş tüneli aracılığı ile İngiltere'ye bağlamaktadır. Böylelikle bu hat sayesinde Londra-Pekin demiryolu hattının da önemli bir bileşen olduğu görülmektedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının erişime açılmasıyla Londra'dan Pekin'e uzanan İpek Demiryolunun Çin'de gerçekleştirilen üretim ve tüketim merkezi olan Avrupa'ya taşınması kolaylaşmıştır. Bu durum neticesinde Kars'ın içinde bulunduğu TRA2 bölgesi de az gelişmiş bir bölge konumundayken, Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan lojistik ve ticaret köprüsü olabilecektir. Bölgede dış ticaret ve dış ticaretle ilgili ticari hizmetlerin artmasıyla beraber az gelişmiş bölge TRA2 bölgesi tarıma odaklı ekonomik yapı yönünden önemli bir alternatif geçim alanı ortaya koyabilecektir (Üzüm, Akdeniz,194).

2.9. BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ

Adını ipek ticaretinin yapılmasından dolayı alan İpek Yolu, en önemli ticari yollardan biridir. Farklı kültürler ile alışveriş yapılmasına olanak tanıyan İpek Yolu, medeniyetlerin şekillenmesine, Doğu-Batı ticaretinin gelişmesine yardımcı olmuştur.İpek Yolu bölgesel olarak ülkelerin birbirleriyle olan ilişkilerinde kültürel, ekonomik, bilimsel ve sanatsal alanlarda gelişim göstermesindeki payı büyüktür. Ancak alternatif ulaşım ağları ile bu yolun kullanımı azalmış değeri kaybedilmiştir. İpek Yolunun değeri, Bir Kuşak Bir Yol projesi ile yeniden can bulmuştur. Çin'in 2013 yılında ortaya çıkardığı bu proje dünyadaki pazarların birbiri ile etkileşimini sağlamayı amaçlamıştır. Bunun yanında lojistik altyapılarının iyileştirilip geliştirilmesi, ülkeler arası ticaretin serbestleştirilmesi önemli amaçlar arasındadır (Özkan vd., 2020: 356-357).

Doğu'da Batı'ya dünyayı tıpkı bir örümcek ağına benzer şekilde saracak olan “Bir Kuşak Bir Yol Kuşak-Yol Girişimi ya da” (One Belt One Road-OBOR or Belt and Road Initiative-BRI) projesi Çin tarafından planlanmıştır. Yol kelimesi projenin içerdiği deniz yollarını içermektedir. Bu koridorların geçiş alanları tek bir rota yerine Asya-Avrupa güzergahında çok boyutlu koridorlarla sağlanmaktadır. Kuşak kelimesi ise projenin demir yolları, karayolları, doğalgaz, petrol ve boru hatları ile altyapı yatırımlarını içeren kara güzergâhını oluşturmaktadır. Kara güzergâhında toplam altı koridor bulunmaktadır. Bunlar güzergahlar; Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik

Koridoru (Türkiye bu koridor içerisinde yer almaktadır), Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik koridoru ve son olarak Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'dur. Projenin Deniz güzergâhında ise Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği'nin yanında (ASEAN), Batı Asya, Güney Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa ekonomilerini de birbirine entegre edecek ekonomik bir koridor amaçlanmıştır. Bu proje ile Türkiye, Azerbaycan ve Kazakistan'dan oluşan Türk devletlerinin OBOR projesi için ne kadar önem arzettilerine, Türk devletlerinin Çin'e karşı artan finansal bağımlılığına ve OBOR girişimi ile söz konusu Türk devletlerinde hangi projelerin hayata geçirildiğine değinmektedir. Bu üç devletin seçilmesinin nedenleri ise OBOR projesi sayesinde Çin'in en fazla yatırım yaptığı Türk devletleri olması ve bu ülkelerin Çin ile doğrudan en çok ticaret yapan ülkeler olmasıdır(Yılmaz, 2020: 5276-5277).

Çok kapsamlı bir proje olan OBOR projesi, Türkiye'nin de aralarında bulunduğu toplam 65 ülkeyi kapsamaktadır. Pekin'den Londra'ya ulaşımının sağlanabilmesi için BTK demiryolu hattı ve Kars-Edirne hattının kesintisiz ulaşımındaki rolleri çok fazladır. Bunların yanında Marmaray hattı ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü de hem OBOR için hem de Türkiye açısından önemli alternatif ulaşım yollarıdır. 2013 yılından bu yana faaliyette olan OBOR projesi ülkelerin hem ithalatta hem de ihracatta gözle görülür artışların olduğu gözlemlenmiştir. Çoğunluğu gelişmekte olan bu ülkeler ekonomik ve sosyal etkinliklerini arttırmıştır(Kopuk vd., 2021).

Çin ile Türkiye'nin karşılıklı iş birliğini geliştiren çalışmaların örneklerinden biri Ankara-İstanbul hızlı trenidir. Çin'in ilk deniz aşırı tren yolu projesi olan bu tren 2014 yılında tamamlanmıştır. Türkiye, Bir Kuşak Bir Yol projesine katıldıktan sonra Türkiye'de yapılan bazı Kuşak ve Yol projesi kapsamında mevcut çalışmalara ek olarak alternatif yollara göre daha verimli ve tasarruflu yeni projeler de geliştirilmiştir. Mevcut projeler arasında, Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, , Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havaalanı ve Avrasya Tünelidir. Aktif olarak faaliyette olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Azerbaycan'dan Türkiye'ye uzanan bir projedir. Türkiye'de 3 köprü, 4 istasyon ve 76 km demiryolu inşa edilmiştir. Bu hat Azerbaycan'dan yola çıkarak Ankara-İstanbul üzerinden Avrupa'ya ulaşımı gerçekleştirmektedir. Mevcut önemli projelerden biri 1915 Çanakkale Köprüsü ve bir diğeri ise Yavuz Sultan Selim

köprüsüdür. İstanbul Boğazı'nda bulunan bu üçüncü köprü hem demiryolu ulaşımında hem de karayolu ulaşımında hızlı ve etkin bir alternatif yoldur. Kuşak ve Yol projesi bünyesinde planlanan projeler ise Edirne Kars Hızlı Tren Hattı ve deniz yolları olarak da Filyos, Mersin ve Çandarlı Limanlarıdır. Çin'in bu projelere yatırım yapması düşünülmektedir. Türkiye doğrudan Bir Kuşak Bir Yol projesine dahil olacağını bildirdiğinden beri Çin, Türkiye'ye yönelik yatırımlarını arttırmıştır. Özellikle Çin kaynaklı bankaların Türkiye pazarına katılması iki ülke arasındaki ticari bağların güçlenmesine neden olmuştur. Ayrıca Türkiye'de ticaret yapan Çin iş adamlarının şirket sayısı da artmıştır(Coşkun, : 3).

Bu projelere ek olarak (Utikad, 2020: 68);

- EIT Koridorları (ATI, ITI, Konteyner Trenleri)
- TAR (Trans Asian Railway- UNESCAP) Projesi
- PAN-Avrupa Ulaştırma Ağı
- TER (Trans Europe Railway) Projesi
- TEN-T (Trans Europe Network -Trans potation)
- Lapis Lazuli Trans Taşıma Koridoru, önemli uluslararası demiryolu koridorları projeleridir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖYLER, DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖY ÖRNEKLERİ

3.1. LOJİSTİK KÖY

Rekabet baskısının arttığı günümüz şartlarında işletmeler, mevcut durumlarını korumaları ya da var olan durumlarının üzerine çıkarak daha verimli yatırımlar yapmaları işletmelerin maliyetini yürütebilme kabiliyeti ile paralellik göstermektedir. İşletmelerin en önemli maliyetlerinin başında lojistik faaliyetler gelmektedir. Bu maliyetler, küçük köy olarak literatürde adından söz ettiren ve dünya ticaretine farklı bakış açısı sunan, ticari akış hızının artmasına etki eden lojistik köylerin oluşmasına neden olmuştur (Gürbüz, 2016: 2).

Lojistik köyler(LogisticVillages) literatürde lojistik üs(logisticbase) ve lojistik merkezler kavramlarıyla ele alınmaktadır (Sezen ve Gürsev, 2014: 107).

Lojistik köy kavramını birçok tanım ile açıklamak mümkündür. Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (ECMT) tarafından yapılan tanımda, belirli bölgelerde özel olarak tasarlanan ve bünyesinde taşıma birimlerinin ulaşım ağları arası geçişlerin gerçekleştirildiği alanlardır. Bu alanlar ekonomik bağımsızlığa sahip işletmelerin yer aldığı, ulaşırma ile ilgili faaliyetlerde hizmet verilen çalışma sahalarıdır. Avrupa Lojistik Köyler Platformu(Euro Platform) tarafından yapılan tanımda; lojistik köy, ulusal ve uluslararası düzeyde görevlerde yer alan çeşitli işletmelerin ticari usullere bağlı fiziksel dağıtım, lojistik ve ulaşırma faaliyetlerin yapıldığı özel yerler olarak ifade edilmiştir(Bay ve Erol, 2016: 125-126).

Avrupa Lojistik Köyler Platformu (Euro Platform) tarafından , bir lojistik kümenin lojistik köy olarak adlandırabilmesi için sıralamış olduğu çeşitli koşulların sağlanması gerekmektedir(Tuna vd., 2015: 2);

- Lojistik köyler, serbest rekabet kurallarına uygun olarak ilgili lojistik faaliyetlerini yürütmekte olan tüm işletmelere açık olmalı.
- Lojistik köyler kullanıcılarının tüm lojistik hizmet faaliyetlerini verebilmeleri için olması gereken genel kullanıma açık tesis ve alt yapıya sahip olmalı.

- İntermodal taşımacılık Lojistik köylerin en önemli ihtiyacı olduğundan Lojistik yerlerde birden fazla ulaştırma ağına sahip altyapı ve terminal kesinlikle bulunmalıdır.
- Lojistik köylerde ticari işbirliğini sağlamak için bağımsız ve tarafsız bir yönetim tarafından tek elden yönetilmeli. Kamu ve özel sektör işbirliği ile yürütülebilir Avrupa'da Çorlu üstü köyü kamu-özel sektör işbirliği ile yönetilmektedir.

Ülkemizde ise Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları(TCDD) tarafından yapılan tanımda lojistik köyler, “lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paket gibi faaliyetleri gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli aktarma olan ve donanımlara sahip bölgelerdir (Bay ve Erol, 2016: 125-126).

Meidute'nin(2005) lojistike üzerine yapmış olduğu literatür çalışmasında lojistik köy kavramına ilişkin iki ayrı yaklaşımın olduğunu göstermektedir. Bu yaklaşımların ilki Lojistik köylerin ulaştırma altyapısının bir parçası olduğu, iş üreticisi olduğunu göstermektedir (Meidute, 2005: 107).

Lojistik köy, mevcut yükleri farklı taşımacılık modları arasında en az maliyetli, hızlı ve güvenli aktarma sağlayan, özel ve kamu kuruluşlarının içinde bulunduğu, her türlü ulaşım ağlarına geçiş noktaları ve etkin bağlantıları yer alan organize bölgelerdir. Lojistik köyler aynı zamanda hava kirliliği, trafik akışında meydana gelen sorunlar, gürültü kirliliği gibi şehirlerin makro ve mikro düzeydeki sorunlarına kalıcı çözümler sunan ticari merkezlerdir. Lojistik köylerde depolama ve taşıma işlevleri ile ilgili faaliyetleri yürütebilen, yönetim ve planlama konusunda üstesinden gelen, Bu amaçla yapılmış bir alan içerisine kurum ve işletmelerin gruplaşması söz konusu olan, çevre planı ile geliştirilmiş farklı taşıma yolu ihtiyaçlarını karşılayacak özellikleri bulunan alanlardır(Pınar, 2019: 18). Bir diğer tanımda ise lojistik köy, ulaştırma ve içerisinde yer alan farklı hizmet sağlayıcıları, lojistik faaliyetler ve operatörler aracılığıyla gerçekleştirildiği toplama ve dağıtım alanıdır. Üzerinde durulan önemli konular, lojistik köylerin intermodal taşımaya ve taşıma modlarına uygun altyapı inşası ve lojistik

faaliyetlerini bünyesinde barındıran çoklu hizmet sunumudur. Ayrıca bu farklı faaliyetlerin sağlayıcılarını düzenleyen yönetim şekli üzerinde durulmuştur (Tuna vd., 2015: 2).

Küreselleşme ile artan lojistik hareketlilik ile çalışma türleri ve iş akışında gözle görülür derecede önemli değişimlere gidilmiştir. Bu değişimler; çok modlu taşıma, kombine ve intermodal taşıma, depolama, stok yönetimi, gümrük, 3PL lojistik alanları ulusal ve uluslararası lojistik zincirinin gerçekleşmesine katkı sağlamıştır. Bu alanların birbiri ile entegre olan, en az maliyetle, hızlı ve yüksek kalitede gerçekleşmesi için lojistik köylere gereksinim duyulmuştur (Göleç, 2019: 14).

-Tarihçesi

Lojistik köy kavramı ilk olarak endüstrinin gelişmesi ile birlikte ABD'nin New York/New Jersey kentinde ortaya çıkmıştır. Yük taşımacılık faaliyetlerinin artışı, şehir içi trafiği olumsuz etkilediğinden lojistik köye benzer bir yapılanmaya ihtiyaç duyulmuştur. Bu yapılanma ile birlikte düşük büyüme oranına sahip eski sanayi birimlerinin iyileştirilmesi ve yükler için planlanmış alanlarının oluşturulması hedeflenmiştir (Bay ve Erol, 2016: 126).Japonya'da ise lojistik köy kavramı yine trafik problemini çözmek, enerjide tasarruf sağlamak ve iş gücü maliyetlerini en aza indirmek amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. Lojistik köy uygulaması Avrupa Birliği ülkelerinde ilk olarak Fransa'da görülmeye başlamıştır. Bu uygulamada asıl amaç trafik problemini çözmek üzerine olmuştur. 1970'li yılların başlarında Almanya ve İtalya'da görülmeye başlanılan lojistik köyü, bu dönemde günümüzdeki anlamına erişmiş ve farklı taşıma türlerinin organize etmesi amaçlanmıştır. Lojistik köylerin sayıları 1980 ve 1990'lı yıllarda tüm dünyada artış göstermiş olup özellikle İtalya, İspanya, Hollanda, Almanya, Belçika ve Fransa'da hızla yaygınlaşmıştır(Baki, 2016: 150).

Lojistik köyler hayata geçirilmeye başladıkları ilk yıllarda çeşitli sorunlar ile karşılaşmıştır. Farklı sahiplik yapıları (Kamu-Özel, Kamu, Özel ortaklığı gibi), ulusal bürokratik işlemler, çoklu taşıma gibi konularda sorunlar yaşanmıştır. Euro Platforms'un kurulması, Avrupa Birliği yapısının gelişmesi ve en önemlisi teknolojide yaşanan gelişmeler bu sorunlara büyük ölçüde çözüm yolları sunmuştur(Bay vd., 2016: 126).

Avrupa ülkelerinde kurulan Lojistik köyler farklı kavramlar ile adlandırılmıştır. Örneğin İngiltere;“FreightVillages”(Yük köyleri), Almanya;“Güteverkehrszenrum”(Yük köyü), Fransa; “Plateformelogistique”(Lojistik Platformu), İtalya;“Interporto”(Yol-Demiryolu Dağıtım Merkezi), Danimarka; “Transport Centre”(Nakliye Merkezleri) ve Hollanda; “Tradeports” ve”Rail Service Centre”(Ticaret Limanları ve Demiryolu Servis Alanları) şeklindedir.

Avrupa’da kurulan lojistik merkezlerinde kuruluş aşamalarında farklı amaçlar dikkat çekmiştir. İtalya’da Lojistik merkez çalışmalarındaki amaç daha çok limanların ön planda tutulduğu, limanlar arası rekabet ve ihracat rakamlarındaki artışa odaklanmıştır. Almanya’da lojistik merkezlerin, kentsel lojistik faaliyetlerini geliştirmek amaçlanırken İngiltere ve Fransa lojistik merkezlerinde daha çok son teknoloji kullanımı ile bu alanda rekabeti arttırmak amacıyla kurulduğu görülmektedir (Pınar, 2019: 19).

Her geçen gün daha çok artan hızlı taşımacılık ihtiyacı, havalimanlarındaki Lojistik köylerin önemini de ortaya koymuştur. Bu ihtiyaç doğrultusunda lojistik köyler deniz limanlarındansa ilk olarak havalimanlarına konumlandırılmaya başlanmıştır. Altyapı hizmetlerindeki iyileştirmeler, havaalanları sayısındaki artış, uçak kapasitelerinin artışı ve kargo uçak sayılarındaki fazlalık havalimanlarının lojistik köy olma konumuna erdirmıştır. Lojistik köylerdeki bu gelişim dünyada hızlı artarken aynı durumu ülkemiz için pek söylenemez. Türkiye'nin konumu gereği ciddi avantajlara sahip oluşu ve lojistik merkezlerinde yaşanan artış avantaj olarak görülse de istenilen hedefe ulaşmada çağın gerisinde kalmıştır. Lojistik köyler ülkemizde ilk olarak TCDD tarafından 2006 yılında kullanılmıştır. Eski adıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olan günümüzde ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından da benimsenen bu kavram TCDD yatırım programlarına da alınmıştır. TCDD 2006 yılından günümüze kadar Lojistik köy kurma konusunda çaba harcamakta ve bu çabalar bir çok sivil toplum kuruluşları ve üniversiteler tarafından da desteklenmektedir. TCDD ilk etapta bölgelerin sektörel ve ticari fonksiyonlarını göz önüne aldığı 12 adet lojistik köy noktası belirlemiştir. Bu sayı ilerleyen zamanda 23 lojistik köye ulaşması planlanmaktadır. İlk etapdaki lojistik köyler şu şekildedir; Samsun(Gelemem), İstanbul(Halkalı), İzmit(Köseköy), Mersin(Yenice), Konya(Kayacık), Denizli(Kaklık),

Balıkesir (Gökköy), Eskişehir(Hasanbey), Bilecik(Bozöyük), Erzurum (Palandöken), Uşak ve Kars lojistik merkezidir.

İlk etaptaki bu listeye ek olarak Kayseri, İzmir, Bitlis, Mardin, Sivas, İstanbul, Karaman, Rize, Zonguldak, Tekirdağ ve Habur sınır kapısı eklenmiştir. Şuan TCDD tarafından 3 lojistik köyün yapımı tamamlanmış, 3 lojistik köyün yapımı devam ederken 5 lojistik köyü projelerin etüd çalışmaları gerçekleştirilmektedir (Şahin, 2020: 36-37).

3.2.LOJİSTİK KÖYLERİN ÖNEMİ

Ticaret hacminin genişlemesi, bu genişlemeye bağlı olarak ticaret hacminde yaşanan artış, lojistik sektörünün gelişmesi ile paralellik göstermiştir. Küreselleşmenin etkisiyle tüm dünyada ülke ekonomileri olumlu yönde etkilenmiş, satış ve ticaretin artışına, iş dünyasında hareketliliğin yaşanmasına neden olmuştur. Ancak bu olumlu etkilerin yanında birtakım sorunlar da yaşanmaktadır. Ticaretin artışı ile ağır taşıtlarının kullanım oranı da artmıştır bu artış ile şehir içi trafik sıkışıklığı ve oluşan hava kirliliği ortaya çıkmıştır. Bu sorunları en aza indirmek amacıyla lojistik köylerin kurulumuna karar verilmiştir. Bunların yanında intermodal taşımacılık ile trafik yükünü hafifletmek amaçlanmıştır(Kepe, 2016: 45).

Lojistik köyler taşımacılık faaliyetleri açısından şehir merkezlerinden uzak yerlere kurulduklarından, trafik yoğunluğundaki problemleri çözüme kavuşturmuş ve şehir içi karayolu araçlarının daha az yol kat etmelerini sağlayarak hava kirliliğinin azalmasına neden olmuştur. Lojistik köyler uzun mesafeli taşımacılık faaliyetlerinin hızlı ve en az maliyetle gerçekleştirmesi konusunda da önemli avantajlara sahiptir. Bu faaliyetler dağıtım, elleçleme, depolama, malların gruplandırılması ve sınıflandırılmasıdır. Bu faaliyetlerin eksiksiz gerçekleştirebilmesi için sigorta ve bankacılık gibi işlemlerle de entegre bir şekilde operasyonların yürütülmesini sağlamıştır.

Lojistik köyler bulundukları bölgelerin ekonomik ve ticari potansiyelleri üzerinde de önemli etkiler yaratmıştır. Bölgedeki işletmelerin ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet gücünü arttırarak üstünlük kurma fırsatı sunmuştur. İşletmelerin ürünlerini verimli ve hızlı bir şekilde taşıma kolaylığı sağlayarak müşteri memnuniyetinin artması konusunda da önemli rol üstlenmiştir (Erol ve Bay, 2016: 126).

Lojistik köylerin kurulmasıyla beraberinde getirdiği faydalar şu şekildedir (Kır, 2016: 29-30).

- Kombine taşımacılığı özendirerek kullanımını arttırması
- Bölgesel gelişime önemli etkilerde bulunması
- Ürün trafik akışının planlı yürütülmesi
- Lojistik köy operasyonlarında yer alan işletmelerin tüketici isteklerinin daha hızlı yanıt vermesi
- Konteyner yükleme-boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi
- Lojistik köy kurulumu ile beraber çevresel düzenlemelere gidilmesi
- Demiryolu taşımacılığın artması, ağır kamyon ve tır hareketliliğini azaltması
- Demiryolu, denizyolu, karayolu e hava yolu ulaşım merkezleri ile bağlantılı olması
- Dağıtımda konsolidasyon, çapraz taşıma (cross-docking) gibi değer katan faaliyetlerde fayda sağlaması ve şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolünü arttırmak için uygun ortamın oluşması
- Şirketlerin kapasitelerinin genişletilmesini ve firmalar için tedarik zinciri faaliyetlerinin esnekleştirilmesine olanak sağlamasıdır.

Lojistik köylerin potansiyel faydalarının yanında toplumsal faydaları da mevcuttur (Kepe, 2016: 47).

- Taşınacak yüklerin istenilen alanlara teslimatını kolaylaştırarak çevre dostu ve etkin bir dağıtım sağlamaktadır
- Lojistik köylerde kamu sektörünün yanında özel sektörlerinde bulunması istihdamın artmasına neden olmaktadır
- Lojistik köylerin daha çok sevkiyat ve endüstriyel şirketleri tarafından kullanılması rekabeti arttırarak bölge ekonomisinin gelişmesine katkı sağlamaktadır
- Taşınan yüklerin çevre kirliliği ve trafik tıkanıklığını azaltmak için karayolu ulaşım alandan ziyade demiryolu ulaşım ağına yoğunluk verilmesi amaçlanmaktadır
- Lojistik köyler arazilerin etkin ve verimli bir şekilde kullanılmasını sağlayarak estetik güzellik ortaya koymaktadır.

Lojistik köylerin kurulduğu bölgelerde bulunan mesleki eğitim kurumları, yükseköğretim, üniversiteler ve meslek liselerinin Lojistik köyler ile planlı işbirliği doğrultusunda mevcut eğitimlerinin kalitesinin sektörel bazda da artacağı öngörülmüştür. Bu artış ile alanında nitelikli personellerin yetiştirilip istihdama katkı sağlaması beklenmektedir (Şahin, 2020: 39).

3.3.LOJİSTİK KÖYLERİN SINIFLANDIRILMASI

Lojistik yerlerin hepsi aynı fiziksel özellikte inşa edilmez. Fiziksel farklılıkların bulunduğu lojistik köylerde; kapasite, ölçek, hizmet verildiği alanlar, büyüklük, kurumsal ve coğrafi altyapı gibi konularda farklılıklar mevcuttur. Bu farklılıkların en belirgin olanları aşağıda yer almaktadır(Pınar, 2019: 20). Coğrafi alanlarına göre Lojistik köyler dört grupta sınıflandırılmıştır. Yerel lojistik köyler, bölgesel lojistik köyler, uluslararası lojistik köyler ve küresel lojistik köylerdir.

3.3.1.Yerel Lojistik Köyler

Coğrafi alanlara göre değerlendirildiğinde, en dar kapsamlı lojistik köy olup çoğunlukla ihracat ve ithalat faaliyetlerine katkı sağlayan ulusal boyutlu lojistik köydür. Ağırlıklı olarak demiryolu ve karayolu taşımacılığı kullanılarak işletilmektedir. Ticari faaliyette tüm taşıma türleri kullanılmadığından sınırlıdır. Yerel lojistik köyünün en büyük avantajı faaliyet alanları ulusal düzeyde olduğu için yatırım ile etkileşimin olmaması, gümrük ve vergi gibi prosedürlerden daha az etkilenmesine neden olmaktadır. Ulaştırma işletmeleri bu alanlarda yoğunlaşmaları , nüfus ve ulaşım olanakları yerel lojistik köyün temel yer seçimi belirleyicisi olması ve ulaştırma hizmetlerinin toplandığı alanlar yerel lojistik köyünün özelliklerindendir(Dördüncü, 2018: 31).

Yerel lojistik köyler birkaç komşu ilin birleşmesi ile kurdukları, ulusal ya da bölgesel boyutta faaliyet gösteren lojistik köylerdir. Yerel lojistik köylerin başlıca amaçlarından birisi bulundukları bölgenin ekonomisini fayda sağlamaktır. Ancak bu lojistik köylerin uzun mesafeli sevkiyat tecrübeleri az olduğundan yurt dışına açılma konusunda sorun yaşayabilmektedirler (Pınar, 2019: 20).

3.3.2.Bölgesel Lojistik Köyler

Bu köylerin temel özellikleri, uluslararası taşıma alanlarına ve stratejik limanlara yakın olmalarıdır. Bölgesel lojistik köylerde depolama, transfer, dağıtım ve ürün aktarma faaliyetleri uluslararası taşıyıcı ve gönderici taraflar için kullanılmaktadır. Bu lojistik köylerde diğer ulaştırma modları ile entegrasyonu ve ağırlıklı bir ulaştırma türünün olması söz konusudur. Bölgesel lojistik köylerde önemli deniz limanı örneği; Larnaka, Limosal ve Ghent Limanlarıdır. Havalimanı örneği ise Shenzhen, Beijing ve New Delhi Limanlarıdır (Göleç, 2019: 46).

3.3.3.Uluslararası Lojistik Köyler

Adından da anlaşılacağı üzere uluslararası lojistik köyler en az iki ülke arasındaki ihracat ve ithalat hizmetleri için gerekli olan bütün lojistik faaliyetlerinin gerçekleştirildiği alanlardır(Pınar, 2019: 20).Bu köylerde çoğunlukla denizyolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Bunun yanında güçlü demiryolu, karayolu ve denizyolu bağlantısına sahiptir. Bağlantılı güzergahlar üzerinde konumlanması, Lojistik faaliyetler için işletmelerin çeşitliliğini artırması, merkez ulaştırma hattı üzerinde yer alması ve konsolidasyon süreçlerinde her türlü eşya ve mal için uygunluk göstermesi, uluslararası lojistik köylerin başlıca özelliklerindendir(Dördüncü, 2018: 32).

3.3.4.Küresel Lojistik Köyler

Küresel lojistik köyleri niteleyen en önemli faktör kıtalar arasında ulaştırmada merkeze bağlantı noktaları olmasıdır. Bu yüzden dünya çapında çok fazla kıtalar arası ulaşım bağlantısı mevcuttur. Bağlantılar; Trans Atlantik, Avrupa Uzak Doğu ve Trans Pasifik hatlarıdır. Küresel lojistik köyler, coğrafi ve ekonomik şartlar göz önüne alınarak kıtanın en uygun ve en elverişli yerleşim alanında bulunmaktadır. Küresel lojistik köylerin birçok faydası vardır ancak sağladığı en önemli fayda çok sayıda ülkelere yakınlığı ve her taşıma modunun kolaylıkla kullanılabilmesidir. Bu faydanın karşımıza çıkmasının nedeni üretim ve tüketim noktalarını birbirine bağlamasıdır. Küresel Lojistik köy akış planı şu şekildedir; petrol ürünleri, dökme yük ürünleri, paketlenmiş ve çok çeşitli eşyalar bu köylerde toplanmakta ve depolanmaktadır.

Depolanan ürünler dağıtım için hazırlanarak kullanıcılara ulaştırılmaktadır (Göleç, 2019: 43-44).

Günümüzde küresel boyutta faaliyet gösteren lojistik köylerin önemli havalimanı veya deniz limanı örnekleri mevcuttur. Bunlar Singapur, Hong Kong, Los Angeles, Rotterdam, New York, Antwerp, Memphis, Marsilya, Amsterdam, Frankfurt ve Paris'dir(Dördüncü, 2018: 32).

Küresel lojistik köylerinin temel özellikleri şu şekildedir(Dördüncü, 2018: 33).

- Geniş coğrafi alana sahiptirler,
- Kıtalar arası bağlantı noktası olarak faaliyet gösterirler,
- Gelişmiş ve sistematik bir elleçleme sistemi mevcuttur,
- Kombine taşımacılık kolaylığı sağlarlar,
- Ekonomik yönden gelişmiş küresel ulaştırma noktalarında yer alırlar,
- İleri seviye veri ve bilgi değişim altyapı olanakları sunarlar,
- Müşteri memnuniyetini büyük önem verilir ve farklı istekleri olan müşterilerin beklentilerini hızlı yanıt verirler.

3.4.LOJİSTİK KÖYLERİN ÖZELLİKLERİ

Lojistik firmaları ve ulaştırma ile ilgili kamu ve özel yapıların içerisinde bulunduğu lojistik köyler; tüm taşıma modları ile bağlantılı olan, yükleme-boşaltma, elleçleme, depolama, yük bölme-birleştirme, paketleme gibi faaliyetlerin gerçekleştirilmesini imkan sağlayan taşıma türleri arasında daha az maliyetli, hızlı, korumalı, çevreci aktarım ve donanım alanları yer alan, bünyesinde ulusal ve uluslararası taşımacılık ile ilgili eşya dağıtım ve lojistik gibi tüm hizmetlerin birden fazla işletmecisi tarafından sağlandığı alanlardır. Bu alanların kurulmasındaki esas amaç yük taşıma araçları, iş gücü, depo kullanımı ve lojistik zinciri hareketliliğinin optimizasyonlarını en yüksek düzeye çıkarmak, personel ve taşıma maliyetlerini minimize etmektir. Bu temel amaçlara bağlı olarak kurulan lojistik köyler özetle, lojistik ve lojistik faaliyetlerini ilgilendiren tüm işlemlerin ortak bir alanda bulunduğu noktalar olarak özetlenebilir(Göleç, 2019: 16).

Lojistik köylerin kurulmadan veya korunmaya başladıktan sonraki süreçlerde çeşitli özelliklere sahip olması gerekmektedir. Lojistik köylerin ilk kuruluş aşamasında güçlü altyapı düzeneğine, taşımacılık kalitesine, intermodal taşımacılık kullanımına, bölgesel planlamanın hazırlanmasına ve üst düzey bilgi teknoloji sistemine gereksinim duyulmaktadır. Altyapı sistemlerini de içinde barındıran bölgesel planlama sürecinde, yerleşim yerlerindeki trafik yoğunluğunu önlemek ve kullanım alanı potansiyelini en üst düzeye çıkarmak için lojistik yerler kurulmalıdır. Altyapı sistemleri operatör ihtiyaçlarına uygun ayarlanmalıdır. Lojistik köylerin hizmet sağlayıcılarında maksimum fayda sağlamaları, taşımacılık kalitesini arttırmaları ile doğru orantılıdır (Coşmuş ve Genç, 2021: 70).

Lojistik köylerin etkin, verimli ve yüksek kalitede hizmet sunabilmesi için sahip olması gereken özellikler aşağıda belirtilmiştir.

3.4.1.İntermodal Terminallerin Varlığı

İntermodal taşımacılık (modlar arası taşımacılık), iki ya da daha fazla ulaşım türü kullanılarak taşınan eşyanın aynı taşıma aracı veya taşıma kabının kullanıldığı ve taşıma modu değişimlerinde eşyanın direkt olarak kendisinin elleçlenmediği taşımacılık türüdür(Bay ve Erol, 2016: 127). İntermodal taşımacılık, çoklu taşımaya imkan sunan bir yapıya sahip olduğundan lojistik köylerin en temel özelliklerindendir. Taşıma türlerinin doğrudan ulusal ve uluslararası pazarlara ulaşmasına yardımcı olduğu için çok modlu ulaşım ağlarının genişletilmesi için lojistik köylerden intermodal taşıma koordinasyonlarının (denizyolu, demiryolu, karayolu, havayolu) bulunması gerekir (Kır, 2016: 31).

Kombine taşımacılığın altyapısını oluşturduğu öngörülen intermodal taşımacılık dağıtım ihtiyaçlarına cevap verebilen ve değişim halindeki pazar koşullarına, müşteri memnuniyetini arttırmak amacıyla her çeşit ürünlerin en az maliyetle taşınabildiği ulaşım sistemidir. İntermodal taşımacılık, çevre ve gürültü kirliliği gibi toplumsal harcamaları en aza indirme, müşteri memnuniyet düzeyini koruma, altyapı maliyetlerini azaltma, taşıma sırasında eşyanın zarar görmemesi gibi dolaylı ve değişkenlik gösteren maliyetleri düşürme gibi doğrudan tasarruf sağlayacak ekonomik etkiye önemli fayda

sağlayan bu taşımacılık türü, tüm dünyada her geçen gün daha da yaygınlaşan ve önemini arttıran bir taşımacılık sistemi haline gelmiştir (Bay ve Erol, 2016: 127).

Multimodal taşımacılık daha genel bir kavram olup ürünlerin en az iki ya da daha fazla taşıma modu kullanılarak taşındığı ve ürün taşıma aracı değişimi sırasında birleştirilerek ya da ayrıştırılarak elleçlendiği taşımacılık şeklidir. Hemen hemen bütün lojistik köylerde multimodal ve intermodal terminaller yer almaktadır. Aktarma merkezi olarak kullanılan lojistik köylerde taşıma modları avantajından yararlanmaları önem arz etmektedir(Kepe, 2016: 47).

İntermodal taşımacılık sisteminde; Piggyback, Biomodal, Tren-Feri ve Ro-La olmak üzere toplam dört çeşit teknoloji sistem bulunmaktadır.

Piggyback teknoloji sisteminde yükler "pocketvagens" adındaki trenlerle taşınmaktadır bu teknolojiye yükler hareketli elleçleme donanımları ile yükleme ve boşaltıma sistemidir. Biomodal teknoloji sisteminde yarı römorkların özel araçları ile hem tren hem de tırlar ile taşınmasıdır. Tren-Feri teknolojisinde ise deniz yolu ve demiryolu bir arada kullanıldığı sistemdir. Son olarak Ro-La teknoloji sisteminde yeni bir nakil aracını başka bir nakil aracının taşındığı, yükü taşıyan tırlar ve kamyon römorkları ile bir arada olduğu gibi alçak vagonlar tarafından taşınan teknoloji sistemidir (Genç ve Coşmuş, 2021: 71).

3.4.2.Lojistik Köylerde Sunulan Servis Hizmetleri

Lojistik köylerin bir diğer önemli özelliklerinden biri de sunulan hizmet çeşitliliğidir. Lojistik köylerin bünyesinde barındırdığı düzenli, sistematik ve planlı olarak hizmet sağlamak amacıyla tesis ve alanlar mevcuttur (Genç ve Coşmuş, 2021: 70).

Bu hizmetler(Göleç, 2019: 19).

- Tüm gümrük işlemleri ve gümrük müşavirliği, acente gibi gümrük alanları,
- Yükleme-boşaltma alanları ve konteyner stok bölümleri,
- Özel ürün ve tehlikeli madde yükleme, stoklama, boşaltma alanları,
- Depo ve antrepo sahaları,
- Telekomünikasyon, büfe ve gönderim noktaları,

- Dökme yük boşaltma alanları,
- Tren teşkil kabul ve sevk alanları,
- Akaryakıt istasyonları,
- Bakım, onarım ve yıkama yerleri,
- Sosyal ve idari birimler(personel sosyal tesis, müşteri ofis yerleri, ofis alanları, otopark, yönetim birimleri, tır parkı),
- Otel, restoran ve banka gibi toplumsal hizmet alanları.

Bunlara ek olarak sigorta acenteleri, postane, taşıma operatörleri, güvenlik hizmeti, çapraz sevkiyat ile yük ayrıştırma-birleştirme işlemleri, hastane, süper market, okul ve kongre merkezi de Lojistik köylerde bulunması gereken servis hizmet sağlayıcılarıdır (Genç ve Coşmuş, 2021: 70).

3.4.3.Lojistik Köylerde Depo Yerleri

Lojistik köylerin müşteriye en kısa sürede ürünü ulaştırması, verimlilik akışını sağlaması, maliyetlerin azaltılması, tedarik zincirini eksiksiz tamamlayabilmesi için üst seviyeli, depo, antrepo, elleçleme, teknolojisi ve altyapı düzenekleri ile desteklenmesi gerekmektedir. Lojistik köylerin ihtiyaçlarını giderebilmeleri için iyi organize edilmiş altyapı tesislerinin bulunması şarttır. En önemli altyapı tesislerinden birisi depo yerleridir (Göleç, 2019: 16-18). Depo alanları, yük faaliyetlerinin etkili bir şekilde yönetiminde zamanın en çok harcandığı alandır. Genel depo çeşitleri şunlardır; genel depolama faaliyeti için kullanılan depolar, taşıma türü değişiminin yapıldığı depo çeşidi, lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü büyük depolar, iklim kontrollü depolar, gemilerin yanaştığı yükseltilmiş sevkiyat köyleri bulunan depolar ve intermodal terminallerdir(Genç ve Coşmuş, 2021: 71).

3.4.4.Lojistik Köylerdeki Teknik Hizmetler

Lojistik köylerin bir diğer önemli özelliği teknik hizmetlerdir. Teknik hizmetler, lojistik köylerde sunulan hizmeti kolaylaştırmaktadır. Lojistik köyün kurulduğu alanın, bölgenin hatta ülkenin gelecekte genişleme potansiyelini göz önünde bulundurularak projesi tasarlanmalıdır. Bunun için de ciddi araştırmalar yapılmalıdır. Teknik hizmetlerin büyük bir bölümü lojistik ve fiziksel altyapının oluşturulduğu dönemde yani

kuruluş aşamasında planlanır ve oluşturulur. Lojistik köyün hizmete başlamasından sonra teknik hizmetlerinin önemi daha çok anlaşılır. Birden fazla taşıma türünün olduğu, akıllı depolama sistemleri, tek merkezden dağıtım, gümrük işlemleri, katma değerli imalat ve üretim işlemlerinin oluşu gibi teknik özellikler lojistik köye işlevsellik kazandırarak köyün sunmuş olduğu faydaları en üst düzeye çıkaracaktır. Konteyner intermodal terminallerin sayısı, kamyon sayısı ve yük ünitelerinin ton miktarları belirlenerek kapladıkları alan hesaplanarak lojistik köy alan hesaplamasına eklenmelidir. Lojistik köyün pazara yakınlığı gerek yer seçiminde gerekse maliyet ve operasyon süreçlerinin minimum düzeyi indirilmesine katkı sağlayacaktır. Bu özelliklerin hepsinin en ince ayrıntılarına kadar düşünülüp hayata geçirilmesi çok önemlidir. Çünkü zamanla kontrolsüz bir şekilde büyüyen bir lojistik köy pazar talebini karşılamayabilir ve elinde bulundurduğu pazarı kaybedebilir ayrıca lojistik köy alanı içerisinde bulunan işletmelere problemler çıkarabilir ve şehir yaşam kalitesini düşürerek orada bulunan halk üzerinde de olumsuz etkiler yaratabilir (Gürbüz vd., 2016: 5, Genç ve Coşmuş, 2021: 70).

3.4.5.Lojistik Köylerin Fiziksel Özellikleri

Bir lojistik köyünde bulunması gereken fiziksel özellikler aşağıda belirtilmiştir(Elgün, 2011: 210).

- Bir lojistik köyün minimum 250 hektar yüz ölçümüne sahip olması,
- Bir metropolün yakınında veya içinde yer alması,
- Demiryolu bağlantılarını ve karayolu ulaşım imkanına sahip olması
- Çok modlu ulaşım tesislerine, iç su yollarına, havaalanlarına ve limanları yakın olması, doğrudan erişim imkanı sağlaması,
- Gelişmiş bilgi teknoloji ve iletişim altyapısının güçlü olması,
- Planlı imar, modern bina ve ofisler ile şehre estetik, güzellik sağlamış olması şeklinde sıralanmaktadır.

3.4.6.Lojistik Köylerin Yönetim Özellikleri

Lojistik köylerin üç farklı yönetim şekli bulunmaktadır. Bunlar kamu, özel ve kamu-özel şeklindedir. Kamu-özel sektör ortaklığı son zamanlarda birçok lojistik köyde

yaygın olarak kullanılan modeldir. Çünkü diğer sektörlerle göre daha etkin ve uygun yönetim biçimidir. Bu modelde sermaye yapısı kamu-özel sektör aracılığı ile sağlanmaktadır. Sermayenin ana hissedarı genellikle kamudur. Kamu-özel sektör ortaklığı modelinin tercih edilmesindeki en önemli etken kamu otoritesinin mali yapısı, mevcudiyeti ve planlamalarının eksiksiz olmasıdır. Lojistik köylerde yapılan yatırımlar ileriye dönük uzun vadeli yatırımlar oldukları için özel sektöre uygun olmamakla beraber cazip gelmemektedir. Bu yüzden özel sektörün yatırım için başlangıçta kendini geri çekmesi bununla birlikte kamunun sağlamış olduğu mali destek gücünün fazla oluşu kamu-özel sektör modelinin tercih edilmesine neden olmuştur. Lojistik köylerin kurulumunda mali desteğin sağlanmasında en önemli kaynak, kamu olmasının yanında lojistik köylerin sermaye yapılarında destek olabilecek farklı kurum ve kuruluşlarda bulunmaktadır. Bunlar; yerel ve ulusal demiryolu firmaları, yerel bir ulusal planlama ile ilgilenen kamu otoritesi, yerli ulaştırma şirketleri, bankalar, ticaret odası, endüstri kuruluşları ve sigorta şirketleridir(Kepe, 2016: 49-50).

Lojistik köylerin özellikleri şunlardır (Pınar, 2019: 21-22);

- İhracat ve ithalat odaklı bir sistem oluşu,
- Ulusal ve uluslararası taşımacılık faaliyetleri için önemli bir coğrafi konuma sahip olması,
- Bünyelerinde uzmanlaşmış, standartlaştırılmış, işgücü ve iş süreçlerini barındırırlar,
- Yasal düzenlemelerde kolaylık,
- Ro-Ro gemileri için uygun kapasiteli terminaller,
- Uluslararası standartlarda uzmanlaşmış eğitim hizmetidir.

3.4.7.Lojistik Köylerde Aranılan Temel Özellikler

Lojistik köylerde aranılan temel özellikler şunlardır (Kepe, 2016: 49).

- Master planı
- Açık ve kapalı stok alanları
- Tek bir merkezden yönetim
- Şehirlere yakınlık
- Yardımcı destek hizmeti

- Kaliteli yerleşim şeklindedir.

3.5.LOJİSTİK KÖYLERDE KURULUŞ YERİ SEÇİMİ VE UYGUN KRİTERLER

Dünyanın her yerine ulaşma imkanını sunan lojistik köyler, faaliyetlerini belirli bir alanda yürütmektedir. Bu üstler, coğrafi konumun elverişliliği, hukuki ve teknik altyapısı ile yerel boyuttan başlayarak bölgesel ardından ulusal ve son olarak küresel boyutta cazibe merkezi haline gelmektedir. Bu yüzden lojistik köylerin kurulumunda uzun vadeli bir planlanmanın yapılması gerekmektedir. Lojistik faaliyetlerin belirli bölgelerde toplanması firmalara hem maliyet hem de bağlantılı olarak rekabet avantajı sağlamaktadır (Elgün, 2011: 212).

Lojistik köylerin kurulacağı yerin belirlenmesi önem arz eden kritik bir konudur. Başarılı ve doğru bir seçim için farklı değerlendirme kriterleri ve bu kriterlerin önem düzeyleri çok iyi analiz edilmelidir. Bu analiz kurulacak olan merkezin gelecekteki başarısını doğrudan etkilemektedir(Baki, 2016: 156).

Lojistik merkez yer seçiminde dikkat edilmesi gereken unsurlar; intermodal taşımacılık kullanımı, coğrafi konum, yerin şekli ve boyutu, gelecekte büyüme özelliği göz önüne alınması, toprağın özellikleri, topografyası, taşımacılık erişimi, yerleşim altyapısı, kamu politikası, önemli üretim alanlarına (iş merkezleri, sanayi vb.) yakınlık durumu, diğer sektörler ile bağlantısı şeklindedir. Lojistik köyün ulaşım arasındaki ilişkisi ve konumu makro ve mikro ekonomik düzeyinde incelenmektedir. Mikro ekonomik düzeyinde işletmelerin, meşgul oldukları alanlara yönelik tedarik fonksiyonları ve ulaşım imkanları değerlendirilerek lojistik köy yer seçimi belirlenir. Makro ekonomik düzeyde bakıldığında ise ekonomik faaliyetlerin belirli ülkelerde, bölgelerde, şehirlerde ya da alanlardaki seviye koşulu ve altyapısı ile bağlantılıdır. Bu yüzden ulaştırma sisteminin uygunluğu ve kalitesi çok önemlidir. Ulaşımında kullanılan karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu ulaştırma sistemlerinin yeri, lojistik köy kuruluş yeri seçiminde önemi çok büyüktür. Bunlar kurulacak olan lojistik köyün konumunu etkilemektedir(Kepe, 2016: 54-55).

Lojistik köyün konumu, ürünlerin etkin bir şekilde taşınması, depolanması ve işlenmesi için gerekli ulaşım türlerine yakın ve kolaylıkla ulaşılabilir merkezi

yerlerdedir. Merkezi yerler denilmesindeki amaç doğrudan demiryolu, otoyol ve deniz yolu bağlantısını sahip olması ya da bu bağlantıları olan yakınlıktır. Kısaca Lojistik köylerdeki yer seçimi üretici ve tüketici birbirine bağladığından ciddi öneme sahiptir (Elgünve Aşıkoğlu, 2016: 163). Kurulacak lojistik köylerinin en önemli özelliklerinden biri yük planlamasının iyi belirlenmiş olması ve oluşabilecek trafiğin önceden planlanması gerekmektedir. Lojistik köylerde depo ve antrepolar, gümrük ve sosyal tesisler mutlaka olmalıdır (Sezen ve Gürsev, 2014: 111).

Hem taşımacılık hem de lojistik firması için lojistik köyün bulunduğu konum önemli bir husustur. Tüm bu kriterleri toparlayacak olursak lojistik köyün yer seçimi konusunda dikkat edilmesi gereken temel faktörler ise şunlardır (Göleç, 2019: 25-26).

- Arazi: Altyapısı, büyüklüğü, fiziki koşulları (topoğrafya, deprem riski), genişleme imkanı,
- Maliyetler: Tesis inşaatı, kamulaştırma, kullanma maliyetleri ve arazi,
- Yakınlık(mesafe): Üretim ve tüketim noktalarına, otoyol ve limanlara, demiryolu ve havaalanına, uluslararası ulaştırma koridorlarına,
- Sosyo-ekonomik faktörler: Ekonomiye ve şehir trafiğine etkisi, çevreye etkileri, arazi tahsis kolaylığı, afet lojistiğine etkisi.

Yine, lojistik köylerin gelişmiş altyapı liman sistemine sahip olması gerekmektedir. Ayrıca lojistik köyde yer alan liman ya da limanlar, çevredeki diğer limanlarla etkin bir bağlantı noktasında bulunmalıdır. Lojistik köylerin başarısı hükümetlerin uyguladığı politikaların istikrarlılığına bağlıdır. Bu istikrar aynı zamanda şeffaf olmalıdır. Ayrıca ihracat ve ithalat alanındaki sade ve basit vergi uygulamaları ile bürokratik işlemlerin kolaylığında makro ekonomik istikrar sağlamada yarar vardır. Lojistik köylerde pazar potansiyelinin yüksek oluşu lojistik sektörüne özellikle yatırım yapacak yerli ve yabancı uluslararası şirketlerin dikkatini çekeceğinden bölgenin ve ülkenin pazar potansiyeli önemli kriterlerdendir. Lojistik köylerin bir diğer önemli kriteri gümrük işlem sürecinin maliyetleri azaltıcı şekilde, gümrükleme maliyetlerinin basit ve anlaşılır olması, sınır kapılarındaki yenilikler ve kaçakçılığı engellemeye yönelik cezai yaptırımların yaygınlaşması, ticari ve gümrük sürecinin sağlıklı uygulanması açısından önem arz eden kriterlerdir. Ayrıca lojistik köyün kurulduğu bölgenin güvenliği göz ardı edilmeyecek konulardandır. Ürünlerin taşınması,

elleçlenmesi ve depolanması gibi faaliyetlerin yürütülmesinde güvenlik ve asayiş durumu büyük öneme sahiptir (Pınar, 2019: 24-25). Lojistik köylerin insan kaynakları yönetimi konusunda önemli esaslardan biri lojistik eğitimi almış kişilerin istihdam edilmesidir.” Sürekli eğitim” sisteminin yaygınlaştırılıp eğitimlerin uygulama odaklı olması ve bu eğitimlerin lojistik köyler ile entegre edilmesi gerekmektedir. Lojistik köylerin havaalanlarında olduğu gibi merkezi bir kontrol ve yönetim üssü olmalıdır. Nitekim bu köylerde bilim ve teknoloji altyapısı her zaman güncel tutulmalıdır. Tüm tesisin ihtiyaçlarını karşılayacak bulut bilişim gibi yazılım sisteminin geliştirilip uygulanması gerekmektedir. Otomatik depo ya da insansız araçlar gibi son teknoloji ürünler düşünülerek lojistik köy tesisi planlanmalıdır(Sezen ve Gürsev, 2014: 111-112).

TCDD tarafından lojistik merkezi yer seçim kriterleri ie şu şekildedir(Sezen ve Gürsev, 2014: 110),

- Organize sanayi bölgesinin içerisinde veya bu bölgeye yakın olması,
- Taşıma potansiyeli olmalı,
- Çok modlu taşıma türlerine uygun kullanım alanları sağlamalı,
- Demiryolu hattının kenarında veya yakınında olmalı,
- Karayolu, havayolu ve varsa denizyollarına bağlantılı olmalı,
- Bölgesel sanayi gelişme planları içerisinde yer almalı,
- Fizibilite raporuna uygun olmalı,
- Genişlemeye uygun altyapı ve arazi olmalıdır.

3.6.DÜNYADA LOJİSTİK KÖYLER

Lojistik köy kavramının tarihsel gelişimine baktığımızda ilk olarak ABD’de karşımıza çıkmaktadır. Ortaya çıkan bu kavramın kısa bir süre sonra uzak doğu ülkelerinde özellikle Japonya’da trafik sıkışıklığını en aza indirebilme düşüncesiyle kullanılmaya başlanmıştır. Avrupa’da ise ilk olarak Fransa’da Garanor ve Sogoris bölgelerinde görülmeye başlanmış ardından büyük ilgi haline gelen bu bölgeler çok kısa zamanda Almanya ve Fransa’da lojistik köy faaliyet girişiminden bulunmuşlardır. Bütün bu gelişmeler lojistik köy kavramını yaygınlaştırmış, evrimleştirmiş ve çok modlu taşımacılık sistemine geçilmesini sağlamıştır. Özellikle 1960 ve 1970’li yıllarda bu yenilik ve gelişmeler kaydedilirken 1980 ve sonrasında lojistik köy kavramı tüm

dünyaya yayılmış ve sayıları gittikçe artmıştır (Şahin, 2020: 49-59). Ülke ekonomilerine katkıda bulunulan, satışları artırarak dünyanın birçok yerinde inşa edilen lojistik köyler, Avrupa’da en az 100 lojistik köy hizmet sunmaktadır. Kurulan köylerin çoğu demiryolu, karayolu ve denizyolu üzerinden aktarma yapılarak intermodal taşımacılığa uygun olarak kurulmuştur. Dünyada önemli lojistik köyler Almanya, Singapur, İtalya, Shanghai, İsveç, Hong Kong, Hollanda, Belçika, İngiltere, Lüksemburg, Macaristan, Finlandiya, Danimarka ve İspanya’dadır(Kır, 2016: 33).

1991 yılında kurulan ve Avrupa Lojistik Köyler Birliğine üye 10 Avrupa ülkesinden (Ukrayna, Lüksemburg, İtalya, Portekiz, Macaristan, Fransa, Almanya, Yunanistan, Danimarka ve İspanya) 62 lojistik köy bulunmaktadır. Bu Birliğin başlıca hedefi; lojistik köy ve intermodal terminallerin ulaşımını ve lojistik faaliyetlerinin stratejik değerini desteklemektir. Bildiğin bünyesinde bulunan lojistik köylerde 2.400 işletme hizmet sunmaktadır. Avrupa Lojistik Köyler Birliği üyesi on lojistik köy incelendiğinde, İspanya’da yer alan Zaragoza Lojistik Köyü 14 milyon metrekare alan ile en büyük lojistik köy olma özelliğindedir. Köyü takip eden ikinci büyük lojistik köyü ise İtalya’da bulunan Padova Lojistik Köyü/Tonno Lojistik Köyü 900.000 metrekareye sahip en büyük depolama alanı, Bologna Lojistik Köyü 400.000 metrekarelik araç park alanı ile en büyük lojistik köyler arasındadır. Bu bilgiler ışığında İtalya’ya ait Lojistik köylerin gelişmiş olduğu kanısına varılmaktadır. Almanya Lojistik Köyler Birliği’nin(GVZ) yardımcı kurumlar arasında olan Deutsche GVZ Gesellschaft-mbH(DGG) vasıtasıyla Avrupa lojistik köyler sıralamasında ilk 20 lojistik köy arasında 6’sı İtalya’ya ve 6’sı Almanya’ya aittir. Bu sıralamada birinci sırada GVZ Bremen(Almanya) lojistik köyüken İnterporto Verona(İtalya) ikinci lojistik köyü olarak yer almaktadır (Göleç, 2019: 80-81). Aşağıda Avrupa’nın ilk 20 lojistik köyü 2020 yılı verileri yer almaktadır.

Tablo 3.1.Avrupa’ın Başarılı İlk 20 Lojistik Köyü(2015 ile 2020 verileri)

2015			2020		
SIRA	ÜLKE	LOJİSTİK KÖY	SIRA	ÜLKE	LOJİSTİK KÖY
1	İtalya	Interporto Verona	1	Almanya	GVZ Bremen
2	Almanya	GVZ Bremen	2	İtalya	Interporto Verona
3	Almanya	GVZ Nürnberg	3	Almanya	GVZ Nürnberg
4	Almanya	GVZ Berlin Süd Grobeeren	4	İspanya	Plaza Logistica Zaragoza
5	İspanya	Plaza Logistica Zaragoza	5	Almanya	GVZ Berlin Süd Grobeeren
6	İtalya	Interporto Nola Campano	6	Polonya	CLIP Logistics
7	İtalya	Interporto Padova	7	İtalya	Interporto Parma
8	İtalya	Interporto Bologna	8	İtalya	Interporto Bologna
9	Almanya	GVZ Leipzig	9	Avusturya	Cargo Center Graz
10	İtalya	Interporto Parma	10	İtalya	Interporto Padova
11	İspanya	ZAL Barcelona	11	İtalya	Interporto Nola Campano
12	İtalya	Interporto di Torino	12	Almanya	GVZ Berlin West Wustermark
13	Macaristan	BILK Logistics Center	13	Finlandiya	RRT Kouvola
14	İtalya	Interporto Novara	14	İtalya	Interporto di Torino
15	Polonya	CLIP Logistics	15	Almanya	GVZ Leipzig
16	Fransa	Delta 3 Douges Lille	16	Almanya	GVZ Jade Weser Port
17	Almanya	GVZ Berlin West Wustermark	17	Avusturya	Ennschafen
18	Avusturya	Cargo Center Graz	18	Macaristan	BILK Logistics Center
19	Almanya	GVZ Südwetsachsen	19	Almanya	Erfurt
20	İngiltere	DIRFT Daventry	20	İspanya	ZAL Barcelona

Kaynak: Şahin, 2020: 56

Almanya Lojistik Köyler Birliği’nin(GVZ) yardımcı kurumlar arasında olan Deutsche GVZ Gesellschaft-mbH(DGG) vasıtasıyla yapılan sıralama kriterleri şunlardır(Göleç, 2019: 80-81).

- Alan büyüklüğü
- Genişleme alanı
- Alanın verimli kullanımı
- Altyapı(ısıtma-soğutma, elektrik, gaz, su, haberleşme)
- Trafik düzeni(yol, kavşak, sinyalizasyon, park)
- Endüstri ve ticaret noktalarına yakınlık
- Şehre yakınlık
- Karayolu ve demir yolu bağlantıları
- Limanlara yakınlık
- Çevresi(konut alanlarına uzaklık)
- Trafik yoğunluk durumu
- Prosedür ve işlemler
- Mülkiyet ve aitlik şartları şeklindedir.

Dünyada genelinde kurulan en önemli lojistik köyler aşağıda yer almaktadır.

3.6.1.İtalya

Ülke genelinde “interporto” olarak adlandırılan 21 lojistik köylerden bahsetmek mümkündür. Bu köyler ülkenin ulaştırma ve lojistik trafiğinde %60 oranında hizmet sunmaktadır. Ayrıca intermodal terminal çözümleri ile hazırlanmış olan köylerde bulunan kurumlara etkin ulaştırma olanağı sunmaktadır. İtalya’nın lojistik köy yaklaşımının temelini kara, deniz, demir ve havayolu koordinasyonu sağlanan intermodal sistem oluşturmaktadır. İtalya’daki lojistik köyler tıpkı Almanya’daki gibi şehir içi trafik yoğunluğunu azaltmak amacıyla kurulmuş olup çoğunlukla demiryolu ulaşımının gelişmesine önem vermişlerdir. Ayrıca depolama faaliyetlerine de öncelik gösteren bu köyler ülke genelinde lojistik firmalar arasında rekabeti önemli ölçüde arttırmış ve ciddi katkılar sağlamıştır (Lojistik OSBFizibiliteRaporu: 83).

İtalya’daki lojistik köyler, Unione Interporti Riuniti (UIR) adında kurulmuş bir birlik aracılığı ile ortak bir noktada toplanmıştır. Bu birlik kar amaçlı yapıda olmayıp çeşitli lojistik hizmetleri ve taşıma faaliyetleri sağlayan işletmeleri, belirli bir yaklaşım döngüsünde toplamayı hedeflemektedir (Göleç, 2019: 89).



Kaynak: Lojistik OSB Fizibilite Raporu: 86

Şekil 3.1.İtalya’da Bulunan Önemli Lojistik Köyler

3.6.1.1.Padova (Interporto Padova spa)

Padova lojistik köyü, intermodal terminal anlayışının çıkış noktasıdır. 1973 yılında bu görüşü hayata geçirmek ve gelişimini sağlamak amacıyla kurulmuştur. Bu köy, İtalyan Devlet Demiryolları, Padova Belediye Meclisi, İl Meclisi, ve Ticaret Odası’nın katılımları ile dörtlü ortaklık girişimi ile gerçekleştirilmiştir. 1990 yılına gelindiğinde “Interporto Merci Padoca Spa” en iyi 9 lojistik köy arasında yerini almıştır.

Kırk yılı aşkın süredir faaliyet gösteren köyün toplam sermayesinin 30 Milyon Avro olduğu belirtilmiştir. Bütün ulaşım ağları arasında kolaylıkla ürün aktarımı sağlayan Multimodal Nakliye Terminalinin yanında bir de yerel işletmeler için bir lojistik şehri bulunmaktadır. Padova lojistik köyünde işletmelere yönelik sunulan hizmet şunlardır(Lojistik OSB Fizibilite Raporu: 92).

- Ücret ve vergi indirimi,
- Bilinen depolamanın yanı sıra çok fonksiyonlu soğuk depolama hizmeti,
- Gümrük danışman asistanlık hizmeti,
- Bütünleşik lojistik faaliyetleri; paketleme, ambalajlama, ürün sınıflandırılması, elleçleme, depolama ve dağıtım,
- Bütün taşıma faaliyetlerinde çevre dostu araçlar kullanılması,
- Yükleri çok fazla olan araçlar için özel park alanlarının bulunması,
- Deniz aşırı taşıyıcılar için danışmanlık hizmeti şeklindedir.

2004 yılında kurulan ve yönetimi Padova lojistik köyüne ait olan Cityporto olarak isimlendirilen kurum, doğrudan Padova şehrinin ürün ve mal aktarım hizmetini sunmak üzere özelleşen birimdir. Proje amaçları arasında kent içi ürün sevkiyatlarının çevre dostu araçlar (elektrik ya da metan ile çalışan araçlar) ile taşınması vardır. Böylece ağır yüklü araçlar şehir trafiğinin dışına bırakılırken lojistik köy içerisindeki trafiğinde düzenli hale gelmesi sağlanmaktadır. Bunların yanında Bilgilendirme İletişim Teknolojileri (ICT) tabanlı Akıllı Taşımacılık Sistemi(ITC) etkin, güvenli ve çok modlu taşımacılık açısından önemli fayda oluşturmaktadır. Yenilikçi lojistik köyünde hatlar ve öteki seçenekteki hatlarla ilgili veri toplayan arz-talep dengesini oluşturan, uyarı veren sağlayıcıların programları ile geliş programı arasında linki oluşturan, veri analizi yaparak kaliteli ve daha doğru tahmin yapabilmek için zaman dizi ve türleri geliştiren üniteler mevcuttur. Toplam 2 milyon metrekare alanı inşa edilen köyde 350.000 metrekarelik alana sahip terminal doğrudan depo bölümleri ile koordine edilir. Ayrıca bu köy özel konteynerler için değişiklik gerektirebilen depolama ve ulaşım hizmeti de sunmaktadır. Yılda yaklaşık 5.000 tren sevkiyatı ile toplamda 750.000 adet konteyner sevkiyatına fırsat tanıyan Padova lojistik köyü, İtalya ve Kuzey Avrupa'nın tümüne erişim sağlamaktadır (Göleç, 2019: 97).

3.6.1.2.Bolonya(Interporto Bologna spa)

İtalya’da bulunan lojistik köyler genellikle Milano çevresinde inşa edilmiştir. Bunlar arasında en gelişmiş lojistik köy Bologna lojistik köyüdür. İntermodal ve konteyner terminali bulunan lojistik köyünün toplam alanı 20.000.000 metrekare ve genişleme alanı 2.500.000 metrekaredir (Baki, 2016: 152). Bolonya lojistik köyü 1971 yılında lojistik işletmelerine fayda sağlayarak rekabet edilebilir ortam hazırlamak, taşımacılığı karayolundan demiryoluna kaydırmak ve intermodal taşımacılığın kullanımını sağlamak amacıyla kurulmuştur. Bolonya lojistik köyünde; 4 ana karayolu, 5 ana tren yolu bulunmaktadır. Köy şehir merkezine 12 kilometre mesafededir. A13 Bologna-Padua karayoluna doğrudan bağlantılı sağlanmaktadır ve 2.000.000 metrekarelik alanın 650.000 metrekaresi tamamen demiryolu ulaşımı için ayrılmıştır. Bolonya lojistik köyde gümrük alanı, gümrüklü depolar, genel depolar, intermodal hizmetler, yükleme-boşaltma için park alanları, doldurma istasyonları, postane, otobüs hizmeti, banka, restoran, araç yıkama gibi hizmetler verilmektedir (İzmir ticaret odası, 2008: 16).

İtalya’nın temel karayolu ve demiryolu arteri olan Kuzey-Güney güzergahı üzerinde yer alan Interporto Bolonya lojistik köyündeki taşımacılığın %75’i bu yollar üzerinden sağlanmaktadır. Lojistik köyünün toplam 14 Milyon avro’luk yatırımının %52’si kamu kurumları aracılığı ile finanse edilmiştir. Kalan kısım ise sigorta şirketleri, bankalar, endüstri, ortaklıkları ve yerel lojistik firmaları gibi özel yatırımcılar tarafından finanse edilmiştir. Bolonya lojistik köyünün en önemli özelliklerinden biri; Avrupa’nın ilk elektronik sistem ağına sahip köy oluşudur. Avrupa bazında çok fazla yeni fonksiyonlara uyum sağlamada en başarılı örnekler arasında yer almaktadır(Lojistik OSB FizibiliteRaporu: 86-88).

Bologna lojistik köyünün elektronik ağ yapısı incelendiğinde, her düzen optik sistem, telematik kablolar ile dizayn edilmiştir. Böylelikle bu ağ bağlantısı sayesinde lojistik köyde hizmet eden işletmelerin kolayca veri transferi sağlaması, e-posta hizmetinden yararlanması, lokal güçler vasıtasıyla veri tabanı ve bilgi sistemi erişimi sağlanmaktadır. Bunların yanında köy bölgesine giren veya çıkan TIR gibi taşıtlar Interpass adıyla adlandırılan taşıt tanımlama mekanizması ile her hareket kontrol edilmekte ve kaydedilmektedir. Lojistik köy, güvenlik merkezi ve alarm sistemi

doğrultusunda çalışmaktadır. Bolonya lojistik köyün 2009 yılı itibariyle hizmet sunan toplam 103 şirketin toplamdaki cirosu İtalya'da GSHY'ya %6 oranında katkı sağlamış aynı zamanda köyün 2009 yılı sonu itibariyle 1800 kişiye istihdam olanağı sunmuştur(Göleç, 2019: 93).

3.6.1.3.Nola (Napoli)(Interporto campona spa)

Nola lojistik köyü 1987 yılında Gallerie Commerciali Italia şirketiyle CISFI(%54 hisse ile) İtalya'nın önde gelen inşaat firmaları, bankaları işbirliği ile kurulmuştur. Ayrıca köy içerisinde yer alan "Vulcano Buono" alışveriş merkezi yönetimi ve kurulumu aynı firmalar tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu köyün intermodal taşıma terminalinin çok iyi tasarlanması başarılı örnekler arasında yer almasına neden olmuştur. Hava, deniz, kara ve demiryolu ulaşım ağına sahip olan köyde 200'den fazla operatör faaliyette bulunmaktadır. Nola lojistik Köyü 3 milyon metrekare alanda hizmet vermektedir. Bu alanın 500.000 metrekaresi kapalı depo alanı, 80.000 metrekaresi soğuk depolama alanı (-30° ile 0° arasında değişen sıcaklıklarda), 225.000 metrekaresel intermodal terminal alanı (dört ulaşım ağı ile entegre), 200 operatör ve 13 çift elektrikli ray genişliğine sahip demiryolu istasyonuna (ulusal tren yolu ile koordine olarak) sahiptir. Lojistik köyde bulunan ticaret bölgesi (C15) ortalama 300 firma ve 3.500 personel ile faaliyette bulunmaktadır. Özellikle Akdeniz ve Doğu Avrupa'ya hizmet vermek amacıyla oluşturulan köyde çoğunlukla gıda üreticilerinden oluşmaktadır. Fakat 100 farklı sektörden işletmeye ev sahipliği yapmaktadır. Ticaret bölgesine yılda 130.000'li ağır tonajlı araç olmak üzere toplam 2, 5 milyon araç girişi yapılarak ticaretin yoğun olduğunu göstermektedir(Lojistik OSB Fizibilite Raporu: 89). Bunlara ek olarak köyde 5 adet ulusal banka, 2 adet seyahat acentesi, müşteri ve bilgi edinme merkezi, posta ofis yeri, kafe ve restoranlar, sağlık polikliniği, polis ve itfaiye istasyonları, tenis ve futbol sahaları, helikopter pisti bulunan spor merkezi hizmet verilen birimlerdir. Vulcano Buono alışveriş merkezi içerisinde 160 adet butik ve dükkan, 25 adet restaurant ve kafe, 9 adet 2100 koltuklu sinema salonu, 1 adet süpermarket yer almaktadır. Lojistik köyünden ayrı olarak 20.000 metrekare alanda kurulan alışveriş merkezinde 2500 kişiye iş imkanı sağlanmaktadır(Göleç, 2019: 94-95).

3.6.1.4.Verona (Interporto Quadrante Europa)

İtalyan Lojistik Merkezleri Ağı'na (ASSOINTERPORTI) ve Avrupa Lojistik Merkezler Birliği'ne (Europlatforms) üye olan Verona lojistik köyü, İtalya'nın kuzeyinde ana kara ve demiryolunun bağlantı noktasına inşa edilmiştir. Verona lojistik köyü belediye, vilayet ve ticaret odası işbirliği ile 1941 yılında kurulmuştur (İzmir Ticaret Odası, 2008: 20). Toplamda 2, 5 milyon metrekare alana kurulan lojistik köyünde, Lojistik faaliyetler dışında inkübatör, Ar-Ge faaliyetleri ve üniversite işbirliği çalışma ve projeleri de yer almaktadır. Kapasite doluluk oranı %100 köyün mal varlığı toplamı 2 Milyar Avrodur. Teknoloji ve enformasyondan maksimum düzeyde faydalanılan köyde, bütün merkez fiberoptik kablolar ile donatılmıştır. Verona lojistik köyü İtalya'nın intermodal trafik yoğunluğunun %30'undan ve uluslararası intermodal trafik yoğunluğunun da %50'den fazlasını kapsamaktadır. Verona lojistik köyünde kombine ulaşım terminali 160.000 metrekarelik alanda yer almakta ve 17 demir yolu hattını bünyesinde barındırmaktadır. Toplam ofis alanı 30.000 metrekaredir. Autogerma şirketine ayrılan 150.000 metrekarelik alanda (Volkswagen, Skoda, Audi, Seat otomobillerinin İtalya baş dağıtıcısı) lojistik köy içerisinde gösteri merkezi olan bir adet ofis binası, eğitim birimi ve yaklaşık olarak 60.000 metrekarelik lojistik depo birimi yer almaktadır. İleride Verona lojistik köyünün Milan-Cremena-Mantua-Legnago-Rovigo-Po di Levante'e güzergahına bağlanacak şekilde deniz ve nehir kanal sistemi ile entegre olması planlanmaktadır. Kurulan lojistik köyünün Doğu cephesinde Tarım Merkezi oluşturulmaktadır. 600.000 metrekarelik bu merkez, İtalya'nın en büyük tarım ürünlerinin toplandığı- dağıtıldığı, toptan pazar sahası olacaktır (İzmir Ticaret Odası, 2008: 21).

3.6.2.Almanya

Avrupa Birliği ülkeleri arasında lojistik köyün en fazla olduğu ülke Almanya'dır. Almanya'da çoğunluğu 200 hektardan fazla 33 lojistik köy kurulmuştur. Coğrafi konumunun uygun oluşu lojistik sektörünün gelişmesine neden olmuştur. Almanya lojistik köylerinde 1200 işletme mevcuttur ve 40.000'den fazla kişiye istihdam olanağı sunulmuştur. Avrupa Birliği'nin Doğu Avrupa ülkelerini bünyesinde barındırmasıyla Almanya, Avrupa'nın gözde noktası haline gelmiştir. Bu durumda Almanya, dünya

ticaretindeki payını arttırmış bilhassa doğu-batı arasındaki ticari potansiyelini arttırarak Avrupa'nın en önemli lojistik merkezleri arasında yerini almıştır(Baki, 2016: 15). 1997 yılında GVZ limited şirketi kurduğu ortaklık ile Almanya'nın lojistik sektörü için önemli girişim adımı olarak belirtilmiş ve Hiyerarşik Lojistik Köy Ağı Modeline örnek gösterilmiştir. GVZ köylerinin en önemli amaçları ulaşım odaklı firmalar için uygun alan oluşturmak, lojistik servis sağlayıcıları ve lojistik bazında ticaret ve girişim alanlarının yaratılması, en az iki taşıma moduna uygun geçişlerin ve erişim olanağına uygun kriterde lojistik köylerin inşa edilmesi ve bu konuda destek olunmasıdır. Bunlara ek olarak yerel gelişim üzerine sinerji oluşturma potansiyeli yüksek firmaların yönetimi hususunda desteklenip kalkınmalarının sağlanması Almanya'da bulunan lojistik ağ yapısının esas amaçlarıdır. GVZ yer seçim kriterleri incelendiğinde, temel ulaşım merkezlerinin yakınına ve geniş yoğunlukta popülasyona sahip bölgelerde konumlanmaktadır. Çünkü doğrudan şehir pazarlarına hizmet vermek hedeflenmiştir. Bu köylerin önemli özelliklerinden birisi girişimciler için kentte çeşitli altyapısal hizmetlerin (elektrik, su, iletişim vb.) indiriminden faydalanma imkanı sunmasıdır. Bu köylerin hemen hemen hepsi metro ya da hafif raylı sistemler ile şehir merkezine bağlanmasına özen göstermektedir (Göleç, 2019: 82).

3.6.2.1.Bremen Lojistik Köyü

Bremen GVZ (güterverkehrszentrum/kargo taşımacılık merkezi) lojistik köyü Avrupa'nın en eski lojistik köylerinden biri olup Berlin'in Güneybatı bölümüne inşa edilmiştir. Köy, A27 otoyoluna 9 km, A1 otoyoluna 11km, ana demiryolu istasyonu ve kent merkezine ise yaklaşık olarak 8 km uzaklıktadır. Bünyesinde demiryolu istasyonları bulunan köyde, denizyolu ulaşım faaliyetlerini direkt olarak Neustadter Limanı ile bağlantı sağlarken hava yolu ulaşım faaliyetlerini ise Bremen uluslararası havaalanı vasıtasıyla gerçekleştirmektedir(Erol, 2015: 56). Bremen lojistik köyü 475 hektar arazi üzerine kurulmuştur. Fakat hemen kullanılabilir alan büyüklüğü 30, 5 hektarlık alandır. Ortalama 150 şirket ve 8.000 çalışanı ile faaliyette bulunmaktadır. Bremen lojistik köyünün en önemli özelliği Avrupa'nın en büyük yüksek raflı depo tesisine sahip olmasıdır. Köyün içerisinde güvenlik, telekomünikasyon bağlantısı, bakım-onarım noktaları, restoran, istihdam ve eğitime dönük alanlarda destek hizmeti sunmaktadır. Bremen lojistik köyünün amacı, boş konteyner ve kamyon yolculuklarının

hareketliliğini en aza indirmek ve atık malzemelerin geri dönüşümüne katkıda bulunarak çevre dostu hareketliliği desteklemektir (Kır, 2016: 35). GVZ Bremen bulunduğu stratejik ve merkezi konumundan dolayı lojistik merkezde çeşidi çok fazla olan farklı malları elleçleyip, işleyebilmektedir. Bunların en belirgin olanları; kimyasal ve enerji sektöründen hayvancılığa, yiyecek, içecek otomobil, ve otomobil parçaları gibi ürünlerdir. Ayrıca Bremen lojistik köyünde çoğunlukla lojistik faaliyetlerinin yoğun olduğu üretim, gıda, içecek sektörüne ait toptan ve imalat satış şirketleri tarafından faaliyet göstermektedir. Bu şirketler ulaşım ve depolama şirketleri, lojistik hizmet sağlayıcıları, ticari ve endüstriyel işletmeler ve hizmet sağlayıcılarıdır. Bunların yanında lojistik köyünde çok fazla depo ve terminaller gibi büyük kuruluşların geliştirilmesinden sorumlu proje geliştirici olarak da adlandırılan birçok şirket mevcuttur (Vrochidis, 2013: 56).

3.6.2.2.GVZ Bayernhagen Nürnberg

Avrupa'nın en iyi ilk 20 lojistik köyü sıralamasında 3. sırada yer alan GVZ Nürnberg yaklaşık olarak 3.370.000 metrekaresel bir alan üzerine kurulmuştur. Bu alanın yaklaşık 2 milyon 450.000 metrekaresi faaliyet gösteren site alanlarıdır. 230.000 metrekaresinden fazlası su depoları için, 760.000 metrekaresel alan ise diğer depolar için ayrılmıştır. GVZ Nürnberg 4 rıhtım gemilerinin hizmet sunmasına olanak tanır ve rıhtımların uzunluğu ortalama 5.500 metredir. Lojistik merkezi bünyesindeki tren istasyonu ve vagonların toplam uzunluğu yaklaşık 50 kilometredir. Yine mevcut altyapısı 700 metre uzunluğuna kadar olan tam trenlerin işleme kabiliyeti sağlamaktadır. Karayolu, demiryolu ve iç su yoluna erişim imkanı sunmaktadır. GVZ Nürnberg'de en az 260 şirket için en uygun taşıma zincirlerinin oluşturulmasında büyük kolaylık sağlarken, modern elleçleme ekipmanı, konteyner gibi intermodal yükleme birimlerinin aktarılmasını sağlamaktadır. Lojistik merkezinin çevresinde 4 yol (A3-A6-A9-A73) ve Münih'e bağlanan demiryolu hattı bulunmaktadır. GVZ Nürnberg'de taşıma, aktarma, nakliye, depolama, üretim, geri dönüşüm, sipariş toplama, paketleme gibi faaliyetler yürütülmektedir. Yaklaşık 17.000 metrekaresel alanda intermodal terminaller faaliyet göstermektedir. Nürnberg lojistik merkezinin en önemli özelliği gümrük noktası olmasıdır (Krekora, 74-76).

3.6.3.İspanya

İspanya'da, ülkenin lojistik ve taşıma faaliyetlerindeki maliyet artışını en aza indirmek amacıyla lojistik köyler kurulmuştur. Şu an hâlihazırda 21 adet lojistik köy İspanya ülkesine hizmet vermektedir. Kuruldukları günden bu yana lojistik köylerde faaliyette bulunan firmaların toplam maliyetlerinde ciddi ölçüde düşüş yaşandığı görülmüştür. Depo işletmecileri %12, yük taşıyıcıları ise toplam maliyetlerinden %10 gibi bir düşüş gerçekleştirerek tasarruf sağlamıştır. İspanyol Lojistik Merkezleri Birliği (ACTE-Asociación de Centros de Transporte de España) bünyesi altında 1991 yılında toplanan lojistik köyler ortak bir komite aracılığı ile yönetilmektedir. Komitenin başkanlığını Ulaştırma Genel Müdürü tarafından yürütülmektedir. Buradan yola çıkarak İspanya lojistik köylerinin, kamu-özel işbirliği ile yönetildiğini söylemek mümkün. ACTE birliğin esas amaçları, lojistik köylerin işletme faaliyetlerinin daha iyi yapılması ve bölgelerin gelişim düzeylerine katkıda bulunması şeklinde özetlenebilir. İspanya'da lojistik ve taşıma altyapısının çoğunluğunu oluşturan köyler, ülke genelinde ulaşım ağlarının genel yapısının kurgulanmasında, optimal çevre düzenlemesinde, kullanımında ve geliştirilmesinde temel noktalar olarak planlanmıştır. Bu örgü yapıların iyi koordine edilmesi için köylerden 12 tanesi liman bölgelerine hizmet sunacak şekilde dizayn edilirken kalan 9 lojistik köyü ülkenin iç kısımlarında bulunan önemli şehir merkezlerine hizmet sunacak şekilde tasarlanıp inşa edilmiştir. İspanya'da ulaşımın yoğun olarak karayolu ile gerçekleştirilmesi ülkenin coğrafi özelliklerinden kaynaklanmaktadır (Lojistik OSB Fizibilite Raporu: 84).

İspanya'nın en önemli lojistik köyü Barselona lojistik köyüdür. Çünkü Barselona limanı, Akdeniz'in en büyük konteyner elleçleme limanı olma özelliğindedir. Bu özellik Barselona lojistik köyünün önemini arttırmaktadır. Ayrıca Barselona lojistik köyü, faaliyet işlemleri sırasında oluşabilecek olumsuz sonuçlar için sigorta imkanı sunmakta ve köye geliş ve gidişler için ücretsiz servis olanağı sunmaktadır (Baki, 2016: 152).

Yine İspanya'da bulunan Zaragoza lojistik köyü kuruluşu açısından en farklı ve en önemli lojistik köylerinden birisidir. Bu köyün farklı oluşunun sebebi Massachusetts Teknoloji Enstitüsü ve Zaragoza Üniversitesi ile ortak olarak İspanyol Hükümeti tarafından kurulan bir araştırma enstitüsü olmasıdır. Zaragoza lojistik köyünün hedefi, bilgi paylaşımı yaparak ekonomik kalkınmayı sağlamaktır. Başlıca misyonlarından biri

eğitim ve ar-ge çalışmaları yaparak bu merkezi dünyanın en iyi merkezi olması statüsüne çıkarmaktır. Köy, bünyesinde geniş ve büyük otobana sahiptir. Ayrıca yüksek hızlı tren ve havaalanları ile bağlantılıdır. 13 milyon metrekare alanda faaliyet gösteren bu köyde, 38 dağıtım merkezi, restoranlar, bankalar ve Kamu hizmeti veren kuruluşlar bulunmaktadır. Gelişmiş bilgi ve teknoloji altyapı ağı ile çevrelenen bu köyde geniş telekomünikasyon ağı yer almaktadır. Zaragoza lojistik köyünde DHL, Gazeley, Zara(Inditex) ve Imaginarium gibi dünyaca bilinen büyük firmalara hizmet vermektedir(Turgut, 2017: 71).

3.6.4.Hollanda(Rotterdam)

Avrupa'nın en geniş limanı olan Rotterdam limanı, yaklaşık 11 milyon konteynerin elleçlendiği ve yıllık 387 milyon ton taşıma hacmine sahip, en fazla konteyner trafiğine ev sahipliği yapan liman özelliğindedir. Çok eskiden beri işlev gören limanın faaliyetlerinin 14.yüzyıla dayandığı bilinmektedir. 1962 yılından 2004 yılına kadar dünyanın en hareketli limanyken bu hareketliliği ilerleyen bölümlerde yer alan Singapur'a ve ardından Şanghay limanına kaptırmıştır. Ancak 2012 yılında Rotterdam lojistik köyü, yıllık tonaj açısından bakıldığında dünyanın en fazla konteyner ulaşımını gerçekleştiren limanlar arasında ilk 6'ya yerleşmeyi başarmıştır. Ayrıca Rotterdam, çok iyi düzeyde ki demiryolu, karayolu, denizyolu bağlantılarına ve boru hatlarına sahip dünyanın ileri gelen lojistik köyüdür. Lojistik köy hizmet sunduğu bölgede doğrudan 60.000 kişi ve dolaylı olarak 255.000 kişiyi ekonomik açıdan olumlu yönde etkilemektedir. Lojistik merkezinin Hollanda ülkesine 7, 7 Milyar Dolar olup %1.9oranında GSYH'ya katkı sağlamıştır(Pınar, 2019: 51). Ayrıca Rotterdam limanı Kuzey Denizi'nin içerisinde yer alan 77 kilometrelik rıhtım uzunluğu ile Avrupa'nın tam merkezinde bulunmaktadır. Dünyanın en önemli petrol kimyasal endüstri bölgesinden biri haline gelen Rotterdam, limana yılda 120.000 nehir ve 30.000 Okyanus gemisi uğramaktadır (Kır, 2016: 37).

3.6.5.Fransa

Büyük karayolu ve deniz yolu ağına sahip Fransa, çok fazla liman ve havaalanı ile Avrupa'da ileri gelen lojistik merkez ülkesi olmuştur. Kurulan köylerde modern

telekomikasyon sistemlerinin çok iyi kullanıldığı bilgilerin hızlı ve güvenli bir şekilde aktarıldığı tesisler tasarlanmıştır. Fransa'da 23 adet lojistik köy mevcuttur (Baki, 2016: 152). Bunlar arasında en önemlisi Sogaris lojistik köyüdür.

Avrupa'nın ilk lojistik köyü olan ve en az diğer lojistik köyler kadar öneme sahip Fransa'da yer alan Sogaris lojistik köyüdür. Sogaris lojistik köyü Avrupa'nın ilk lojistik köyü olmasının yanında Paris havaalanına da sadece 5 dakikalık mesafe de yer almasıyla ününü arttırmıştır. Köyün bir diğer önemli özelliği konumu gereği ana yolları hattı üzerinde bulunması ve Avrupa'nın en büyük tarımsal gıda pazarı olan Marche d'Interet National at Rungis'in da yakınında yer almasıdır. Toplamda 54 hektarlık arazi üzerine kurulan köyde 100'e yakın lojistik hizmet sunan firmalar ve 2.000'ne yakın istihdam imkanı bulunmaktadır (Şahin, 2020: 57-58). Rungis'te kurulan Sogaris lojistik köyün toplam yüz ölçümünün %25'ini depo ve antrepolar oluşturmaktadır. Ayrıca bu depoların içerisinde soğuk hava depoları da mevcuttur (Kepe, 2016: 69).

3.6.6.Finlandiya

Finlandiya'nın lojistik köy uygulaması çoğunlukla sanal bir organizasyon şeklindedir. Lojistik köylerin fiziki özelliklerinin yanında ülkede sanal tipi lojistik köy projelerinin olmasının nedeni ülkenin tümünün bu köylerin işlevlerinden en hızlı ve kolay bir şekilde yararlanmalarını sağlamaktır. Böylece lojistik faaliyetlerinin (aktarma-yükleme, gümrükleme, ücretlendirme, mal-eşya miktarı, yer bilgileri vb.) yaklaşık hepsinin bilgisayar destekli yapılması için ülkenin tüm lojistik köylerinde kullanılabilecek ortak bir sistem üzerinde çalışmalar yürütülmektedir. Dolayısıyla müşterilerin ülke genelinde internet vasıtasıyla erişim sağlayacakları bir veri taban sistemi oluşturulması hedeflenmektedir. Bu şekilde lojistik köylerin faaliyetlerinde müşteriler, maliyet, aktarma süreleri ve taşıma alternatifleri gibi bilgilere kolaylıkla ulaşabileceklerdir. Bunun sonucunda lojistik işletmecilerinin farklı pazarlama yöntemleri geliştirmesi, müşteri odaklı çalışması ile ülkenin lojistik sektöründeki konumunun yükseltilmesi sağlanmış olacaktır. Bütün bu hizmet ile üyelere verilen elektronik hizmetlerin geliştirilebilir bir yapıya sahip olması ile beraber taşıma maliyetleri ve yük trafiği ile ilgili tahminlerde de bulunabilecektir (Lojistik OSB Fizibilite Raporu: 82).

3.6.7.Hong Kong

Ülke ekonomisinin en iyi göstergesi ülkelerin kalkınma ve gelişmişlik seviyelerine bakıldığında anlaşılmaktadır. Ekonomik göstergelerin en önemli belirleyicisi ise lojistik faaliyetlerdir. Ülkenin ekonomik dinamiği dört temel hizmet üzerinedir. Bunlar; finansal hizmetler, lojistik ve ticari hizmetler, turizm hizmeti ve profesyonel hizmetten ibarettir. Çin'in dünyanın en büyük ve en gelişmiş imalat sektörü olması Hong Kong'un da dünya çapında en büyük lojistik hizmet merkezi haline gelmesinin temelini oluşturmuştur. Hong Kong önemli liman altyapısına sahip olduğunda lojistik performans endeksinde çoğunlukla ilk sıralarda yer almaktadır (Erturgut vd., 2018: 366-367).

Stratejik konumu ile Asya kıtasının mihenk taşı olan Hong Kong dünyanın ileri gelen lojistik köylerinden birisidir. Küresel lojistik merkez olma görevini üstlenen Hong Kong, 3.850 ofisi ve bölgesel merkezi ile Asya kıtasının en önemli uluslararası ticari merkezlerinden birisidir. Hong Kong uyguladığı vergi sistemi, coğrafi konumu, iletişim ağı, emniyet ve kamu güvenliği, altyapısı, serbest liman gibi alanlarda mükemmeliyetçilik ilkesi doğrultusunda hareket ettiklerinden dünyanın en büyük 11.ticaret gücüne sahip olmasının başlıca özelliklerindendir. Bu sayede güvenilir iş statü seviyesinin artmasına neden olmuştur. Ayrıca Hong Kong'un lojistik merkezlerdeki başarısının kalıcı olmasındaki en önemli etkenlerden biri de dünya çapında altyapı ve ücretsiz liman uygulamalarıdır. Bunun en iyi göstergesi de 2010 yılında yapılan kargo hacimleri dünya sıralamasında Hong Kong'un dünyada kargo havalimanı kategorisinde 1.sırada ve büyük konteyner liman sıralamasında da 3. sırada yer almasıdır. Yine 2000 yılından bu yana Hong Kong Uluslararası Havalimanı (HKIA), uluslararası kargo nakliyesinde dünya genelinde en hareketli ve işlek havalimanı olmuştur. Hong Kong Uluslararası Havalimanı 2010 yılında dünyanın en büyük havalimanı özelliğine sahip ABD'de bulunan Memphis'i geçerek 4.1 milyon ton kargo taşımacılığı yapmıştır (Kır, 2016: 39). Yine, Çin'in güney bölgesinde yer alan yıllık en az 60 milyon konteynerların 23 milyondan fazlası Hong Kong'da bulunan ana lojistik merkezlerinde işleme tabi tutulmaktadır(Şahin, 2020: 60).

Hong Kong dünya ticaretinde ihracatçı ülkeler arasında ilk 9 içerisinde ve ithalatçı ülkeler arasında ise ilk 7'dedir. Ayrıca Hong Kong dünya ekonomik formunun yakın

zamanda yayınladığı Küresel Rekabetçilik Raporuna göre 140 ekonomide altyapı alanında 1. sırada yer almaktadır. Dünyanın en işlek konteyner limanlarından biri olan Hong Kong limanı günde ortalama 67.000 yirmi foot eşdeğeri (TEU) ulaştırma potansiyeline sahip olup 24 rıhtım ile dünya genelinde ortalama 470 noktaya haftada ise yaklaşık olarak 330 konteyner gemisi faaliyette bulunmaktadır. Esnekliği ve etkin çalışması ile bilinen Hong Kong'un Kwai Tsing Konteyner Terminalleri, 279 hektarlık alanda hizmet sunmakta ve dünyanın en fazla kazanç sağladığı kargo terminalleri olma özelliğindedir (Erturgut vd., 2018: 366-367).

3.6.8.Singapur

Denizi doldurarak kara parçasının genişletildiği Singapur'da trafik yoğunluğunu engellemek ve yüz ölçüm alanını daha etkin kullanmak amacıyla çeşitli otoyollar inşa edilmiş, lojistik merkez ve köyleri bütün lojistik faaliyetlerin bağlantılı olarak çalışıldığı alanlarda toplanması sağlanmıştır. Singapur yüzölçümü itibarıyla lojistik sektördeki gelişmişliği, yeniliği ve dış ticaret prosedürleri ile inanılmaz bir lojistik merkez konumundadır. Singapur'da lojistik köy ve merkezler ulaştırma alanında hizmet sunan firmalara birçok tesis ve hizmet imkanları sağlayan, bağlantılı bir merkez anlamına gelen distripark olarak isimlendirilmiştir. Singapur'da Keppel Distripark (KD), Pasir Ponjang Distripark, Airport Logistics Park of Singapore(ALPS) gibi önemli lojistik merkezleri hizmet sunmaktadır.

Keppel Distripark (KD): Çeşitli ofis ve depo birimlerinden oluşan modern ve çok merkezli kargo dağıtım işlevi gören Keppel Distripark Tangong Pagor, Broni, Keppel'deki kent terminallerine doğrudan bağlantı kurması konteynırların 5 dakika gibi kısa sürede ulaştırılmasını sağlar. Sanayi merkezi ve kent havaalanı ile entegre olan otoyollar ile ana yollara yakındır. Distripark serbest bölgelerde yer alan kiracıların faaliyetlerini desteklemek amacıyla hizmet ve mal vergisinden muafiyet sağlayarak belirli kolaylıklar ve hizmetler sunmuştur.

Pasir Ponjang Distripark: 250.000 metrekarelik araziye kurulan distripark, taşıma modu çerçevesinde deniz ve karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Pasir Ponjang Distripark'ın başlıca görevi; değeri yüksek eşyalara konteyner hizmeti sunmak ve depolama işlevlerine katkıda bulunmaktır.

Airport Logistics Park of Singapore (ALPS): 2000 tarihinde resmi açılış töreninin yapıldığı Singapur Havaalanı Lojistik parkı 26 hektarlık alan üzerine kurulan Singapur'un Serbest Ticaret Bölgesi konumundaki ilk lojistik park olma özelliğindedir. ALPS, Changi Hava Karayolu Merkezi'ne(CAC) eksiksiz bir bağlantı sağlayarak ürünlerin zamanında ulaşımını kolaylaştırmaktadır. Böylece Ulaştırma maliyetlerinden ve devir sürelerinin aza düşürülmesinde önemli rol oynamaktadır (Erturgut vd., 2018: 541).

2015 yılında gerçekleştirilen Asya Taşımacılık Tedarik ve Lojistik Ödülleri puanlama programı kapsamında yapılan oy birliği ile Singapur Asya kıtasının en iyi lojistik merkezi seçilmiştir. Oy birliği ile sağlanan bu derecelendirmede limanın hizmet kalitesi, güvenilirlik, konteyner taşınımı için elverişli ortamın yaratılması, müşteri ilişkileri yönetimi, ileriye yönelik altyapı yatırımı ve mevcut kapasitesi gibi etmenler bu ödülün alınmasındaki temel kriterlerdir. Singapur Lojistik merkezi ülkenin GSYH'ya %7 oranında kazanç sağlarken doğrudan ve dolaylı olarak 170.000 kişi istihdam olanağı sunmuştur. Singapur, lojistik sektöründe dünya ekonomisine yön veren birçok önemli ülkeleri ardında bırakarak lojistik alanında hem altyapı hem de kaliteli iş gücüne fazlasıyla önem vermektedir. Singapur'un bu başarısı diğer ülkelere ve lojistik merkezlerine örnek olmaktadır. Bunun en güzel kanıtı ise Singapur lojistik merkezinin her yıl Asya Kıtası'nda birinci sırada ve dünya sıralamasında ise ilk 3'te kendini göstermesidir(Pınar, 2019: 55-56).

3.6.9.Shanghai

Son yıllarda dünyanın en çok dış ticaret yapan ülkesi Çin olmuştur. Bu ticaretin çoğunluğu deniz yolu aracılığı ile yapılmıştır. Birinci sırada yer alan Şangay lojistik merkezi hem Çin'in hem de dünyanın en büyük lojistik merkezidir. Yıllık 500 milyon ton taşıma kapasitesi ve 33, 6 milyon konteyner elleçleme potansiyeline sahiptir(Pınar, 2019: 54-55). Asya kıtasının en büyük limanı olan Şangay limanı gemi trafiğinde en fazla yoğunluğun yaşandığı limandır. En iyi 20 uluslararası lojistik firması haftada 300'den fazla gemi nakliyesi ile taşımanın yapıldığı limandan yıllık 6 milyon konteynerle ihracat ve ithalat yapmaktadır. Liman 2011 yılında 30 milyon TEU'luk ulaştırma kapasitesi ile rekor kırmıştır. Ülkemizde ise Marmara'nın en büyük ve Türkiye'nin de 3 büyük limanı olan Haydarpaşa'da bu oran yaklaşık olarak 53.000

TEU'dur. Şangay limanı toplamda 4, 7 milyon metrekarelik alanda tersane ve 293.000 metrekarelik depo alanı barındırmaktadır. Ayrıca limanda ortalama 6 bine yakın kargo ulaştırma aracı mevcuttur (www.hurriyet.com).

2010 yılında Singapur Lima'nın önüne geçen Şangay Limanı, 2016 yılında 37 milyon TEU konteyner hacmine sahiptir. Bu da Şangay limanının en önemli ulaşım koridoru ve dış ticaretin kalbi olduğunu göstermektedir (www.artsandculture.poog.com).

3.6.10.Macaristan

Macaristan ihracata dayalı bir ekonomi sistemine odaklıdır. Uluslararası ticaretin büyük çoğunluğunu Avrupa Birliği ülkeleri ile yapmaktadır. Ayrıca Avro para birimine geçmek için çeşitli hazırlıklar devam etmekte ve uluslararası ekonomik durumunun oluşturduğu risklere de hazırlıklıdır. Temel ürün grupları olan elektronik eşyalar, nakliye araçları, makineler ülkenin ihracat ve ithalatındaki başlıca sektörlerdendir. İhracatın yaklaşık %60'ı ve ithalatın %50'si bu sektörler üzerinden yapılmaktadır (www.wikipedia.org). Ekonomide gelişmiş bir ülke olmasının en önemli nedenlerinden birisi Ortadoğu Avrupa ve Macaristan'ın en büyük lojistik merkezi olan Budapeşte Intermodal Lojistik Merkezi'ne(BILM) sahip oluşudur. 1993 yılında planlanan bu merkezin yapımı 2002 yılında gerçekleştirilmiştir. BILM Budapeşte'nin güneyinde kurulmuştur. Doğru konumu ile ulusal uluslararası bağlantılar doğrultusunda çeşitli hedeflere doğrudan ya da dolaylı olarak erişim imkanı sunmaktadır. Ayrıca BILM kamu-özel işbirliği ile yürütülmektedir. BILM sadece karayolu ve demiryolu ağlarına erişim kolaylığı sağlamakla kalmamakta ayrıca Budapeşte havalimanına yaklaşık 15 kilometre mesafede olup büyük iç su yolu bağlantısına sahiptir. Bunların yanı sıra lojistik merkezi Orta ve Doğu Avrupa'da bulunan 4 Avrupa TENT-T koridorunun birleştiği kavşak noktasında yer almaktadır. Bu koridorlar; Koridor 4"Nürnberg-İstanbul", Koridor 5"Helsinki-Voletta", İç Su yolu Koridoru 7, Koridor 10"Salzburg-Selanik" koridorlarıdır. Tüm bu hususlar sonucunda BILM konumu gereği lojistik üs olma potansiyelindedir. Budapeşte Intermodal Lojistik Merkezi, 3.000.000 metrekarelik alan üzerine inşa edilmiştir. Çeşitli operatör ve fonlar ile 3 farklı bölgeye ayrılmıştır. En büyük bölge yaklaşık %70'ini kaplayan, çoğunlukla kiralama ve gayrimenkul hizmeti sunan bölgedir. İkinci en büyük bölge ise merkezin temel kombine terminalini yürüten

ve intermodal taşımacılık hizmeti sunan bölgedir. 21 yüzyılın Avrupa lojistik merkezi olan BILM sadece bilinen lojistik ve taşımacılık fonksiyonları değil aynı zamanda gelişmiş teknik ekipmanlar ve modern IT sistemlerce desteklenen farklılaşma hizmeti sunmaktadır(Vrochidis, 2013: 85-87).

3.7.TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYLER

Türkiye, doğu ile batıya birbirine bağlayan köprü konumundadır. Dağıtım merkezleri ve havalimanları ile Avrasya ticaretinin merkezi olan, demiryolu ve karayolu bağlantısına sahip üç tarafın denizlerle çevrili oluşu, Karadeniz, Kafkasya, Balkanlar, Batı Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika’nın aktif bağlantı merkezi olan Türkiye, uluslararası lojistik köy olabilmesi için bu denli büyük avantaja sahip coğrafi konumu söz konusudur (Genç ve Coşmuş, 2021: 72).

Ülkemizde lojistik merkezler intermodal, kombine taşımacılık ile entegre olarak taşıma türleri arasında etkili bir iletişim kurmak, yükleme-boşaltma, bakım-onarım, depolama, elleçleme, dokümantasyon, gümrükleme gibi faaliyetlerin en az maliyetle, hızlı ve verimli bir şekilde süreci yönetmek amacıyla kurulmuştur (Elgün ve Algalar, 2021: 773).

Türkiye, enerji verimli ve sürdürülebilir hareketlilik modelini ulaştırma politikalarında amaçlamaktadır. Bu amaçları farklı ulaşım modlarının koordinasyonunu en güzel şekilde entegre eden, her birimden en yüksek fayda sağlayacak düzeyde kullanan, bunun yanında intermodal, kombine ve multimodal taşımacılık sisteminden yararlanarak demiryolu bağlantılı lojistik merkezler kurularak ulaşılabilir. Ulaştırma sistemlerinin en yoğun ve en verimli faaliyet alanı lojistik köylerdir. Türkiye’de lojistik köy kavramı yakın zamanda ilk kez Dokuzuncu Kalkınma Planında(2007-2013) kullanılmıştır. Daha sonra bu terim Onuncu Kalkınma Planında(2013-2018) ve On Birinci Kalkınma Planında(2019-2023)adından daha çok söz etmiştir(Küçük, 2019: 67).

Ülkemizin her bölgesine uzanan lojistik köylerin bir diğer amacı da istihdam kazandırmaktır. Lojistik köy yalnızca ülkemizin iç ve dış ulaşimleri ile sınırlı değildir. Ülkeyi lojistik üst konumuna getirmekte yine önemli amaçlardandır. TCDD öncülüğünde başlayan lojistik köylerin kurulum projeleri, Demiryolu Taşımacılığı

Derneği (DTD), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği(TOBB), Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı(TEPAV), Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü(AYGM), UND Lojistik Yatırım A.Ş, Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş, gibi dernek, kurum ve kuruluş ile ortaklaşa yürütülmektedir(Göleç, 2019: 151-152).

Türkiye’de inşa edilen lojistik köylerin hangi hizmetleri sunacağı ve projelendirilmesi TCDD’nin sorumluluğuna bırakılmıştır. Bu projeler tip proje şeklinde tasarlanmıştır. Yapımı devam eden ve tamamlan lojistik köylerin projelendirilmesi aşağıda belirtilmiştir (Küçük, 2019: 67).

- Demiryolu hatları
- Oldukça büyük konteyner depolama noktaları
- Lojistik Merkez Yönetim Binası
- Lokomotif, vagonlar için Akaryakıt İkmal Tesisleri
- Çeşitli amaçlarda kullanılacak sınırlı sayıda depo ve antrepo noktaları

TCDD tarafından yayınlanan lojistik köyler şekil 3.2’de gösterilmiştir. Bu köylerin bir kısmının yapımı tamamlanmış olup faaliyete geçenler, yapımı hala devam eden köyler ve yapımı için proje, kamulaştırma ve ihale aşamasında olan köyler belirtilmiştir(Pınar, 2019: 29).



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2022

Şekil 3.2.Türkiye’de ki Lojistik Köyler

Şekilde görüleceği üzere 23 lojistik köyünün 12 tanesi Türkiye’de aktif olarak hizmet sunmaktadır. Bunlar; İstanbul(Halkalı), Balıkesir(Gökköy), Uşak, Denizli(Kaklık), Eskişehir(Hasanbey), İzmit(Köseköy), Konya(Kayacık), Samsun(Gelemen), Kahramanmaraş(Türkoğlu), Mersin(Yenice), Erzurum(Palandöken) ve Kars lojistik köyüdür. Yapımı devam eden lojistik köyler ise İzmir(Kemalpaşa), Sivas ve Rize(İyidere) lojistik köyüdür. Yine 3 adet projesi tamamlanan lojistik köy mevcuttur. Bunlar; Kayseri(Boğazköprü), Bilecik(Bozüyük) ve Tekirdağ(Çerkezköy) lojistik köyleridir. Son olarak etüt proje ve planlama aşamasında olan İzmir(Çandarlı), İstanbul(Yeşilyurt), Zonguldak(Filyos), Mardin ve Habur sınır kapısı olmak üzere toplam 5 adet lojistik köy planlama aşamasındadır.

3.7.1.Faaliyete Geçirilen Lojistik Köyler

Türkiye’de, adından ilk kez 2005 yılında bahsedilen Lojistik köylerin ilki 2007 yılında faaliyete geçirilen Samsun (Gelemen) lojistik köydür.

3.7.1.1.Samsun(Gelemen) Lojistik Köyü

Türkiye’de kurulan ilk lojistik köyü Gelemen lojistik köyüdür. 06.07.2007 tarihinde köyün 1. Etap çalışmaları bitirilerek aktif olarak faaliyete geçilmiştir. Gelemen lojistik köyü karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım ağları ile bağlantılıdır. Samsun, konumu gereği önemli merkezi noktalardan biri olup ulusal ve uluslararası intermodal taşımacılığındaki rolü çok büyüktür (Kepe, 2016: 80). Karadeniz’e kıyısı olan Gelemen lojistik köyü, Gürcistan, Kırım, Rusya, Azerbaycan, Kazakistan gibi ülkelere taşımacılık faaliyeti yapılmaktadır. Aktarma-dağıtım-depolama hizmeti sunan lojistik köyü, 35 hektarlık arazi üzerine inşa edilmiştir. 500.000 ton olan yük trafiği ilk önce 1 milyon tona çıkarmayı amaçlamıştır ardından 2008 yıllarında 854.000 ton, 2011 yılında 597.000 ton, 2012 yılında 600.000 ve son yıllarda bu rakam 3-4 milyon ton aralığına yükselmiştir. Samsun lojistik köyünde bulunan tesisler, Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından üstlenilmiştir. TCDD liman tesislerini Büyükşehir Belediyesi’ne bırakarak lojistik köye destek olmuştur. Köydeki yükleme rampalarında 2.500 tonluk vinç özel sektörün himayesi altındadır. 2.500 tonluk otom atık boşaltma alanı ve 11 vagonluk

alana sahip olan lojistik köye 25×500 mt'lik bir konteyner alanı inşası düşünülmektedir (Şahin, 2020: 64).

Lojistik köyde rulo sac, çimento, hurda, demir, gübre, kömür, bakır, konteyner, klinker, gıda maddeleri, kereste, buğday ve un gibi maddeler taşınmaktadır. Karadeniz'de iç kesimleri ve kıyıları birbirine bağlayan sadece iki demir yolu güzergahı bulunmaktadır. Bu güzergahlardan birinin son istasyonu Samsun'dur. Samsun hem şehir merkezi ile hem de ilçeleri olan Bafra ve Çarşamba, sanayi üretimi yoğun fabrikalar mevcuttur. Samsun'un gelişmiş sanayi ve limanlara sahip olması, uluslararası ticarete önemli merkez konumuna ulaştırmıştır. Bu da Samsun lojistik köyünün yüksek kapasite donanımına sahip oluşunda çok doğru bir karar verildiğini göstermektedir(Kepe, 2016: 82).

Avantajlı konuma sahip Gelemen lojistik köyü, Tekkeköy ilçesinin yakınında konumlandırılmıştır. Kent merkezine 15 kilometre doğusunda, Samsun limanına 20 kilometre, Çarşamba havaalanına 10 kilometre, Toros ve Yeşilyurt limanlarına 2, 5 kilometre uzaklıktadır, yaklaşık 680.000 metrekare alana sahip tesis, idari binalar, sosyal tesisler, çeşitli büyüklükte depolar, yangın ve servis istasyonları, nakliye araçları için ofisler, kantar üniteleri, konteyner park alanı, akaryakıt istasyonu, binek otopark alanı, güvenlik binaları, kamyon ve TIR park alanları, gümrük hizmet ofisleri ve demiryolu istasyonundan oluşmaktadır (Göleç, 2019: 154).



Kaynak: www.rayhaber.com, 2022

Şekil 3.3.Samsun Gelemen Lojistik Köyü

Samsun ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.2. Samsun İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Samsun İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	1.304.847	1.147.508
2020	744.444	788.046
2019	730.349	706.924
2018	642.185	828.304
2017	461.394	764.740

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.2.İstanbul(Halkalı/Ispartakule) Lojistik Köyü

Lojistik köy yapılan merkezler arasında en önemli şehir İstanbul'dur. Her geçen gün daha çok artan trafik yoğunluğu İstanbul'da lojistik köy kurulmasına neden olmuştur. Halkalı lojistik köyü, bu ve benzeri problemleri en aza indirmeyi ve ulaştırma hizmetleri yeniliklerinden yararlanmayı amaçlamıştır. İstanbul'un dış ticaret hacminin %60'ını karşılaması ve Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan köprü konumunda oluşu lojistik merkez olabilme potansiyelini gözler önüne sermektedir. Türkiye'de gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin önemli bir kısmı İstanbul'da geçmektedir. Uluslararası taşımacılık hizmetinin%70'i Trakya bölgesinden, bu oranın büyük çoğunluğu Halkalı lojistik köyünden yapılmaktadır. Halkalı lojistik köyü, yetersizlik ve sıkışıklık gibi sorunlar ortadan kaldırarak kapasite oranını büyütmeyi ve taşıma kapasitesini arttırmayı hedeflemiştir. Genişletilebilme olanağına sahip olan bu köy, uygun genişleme alanı olarak Ispartakule mevkisi seçilmiştir(Kır, 2016: 44).

Lojistik köyün genişleme çalışmalarının tamamlanması ile birlikte yıllık 944.000 tonluk olan yük miktarını yıllık 2 milyon tona ve daha fazlasına çıkarmaya amaçlamaktadır (Şahin, 2020: 64). Lojistik köyde gıda maddeleri, temizlik ürünleri, kağıt, boru, tır, otomobil yedek parçaları, tekstil ürünleri, işlenmiş deri, kum, ithal ve ihraç eşyalar, ev aletleri gibi yoğun ve kalabalık yük taşıma gerçekleşmektedir. Ayrıca

köyün 55.000 metrekarelik açık alana bulunmaktadır (Pınar, 2019: 32). 2004 yılında resmi olarak kurulan Halkalı lojistik Köyü, toplam 181 bin metrekarelik bir arazi yapısına sahiptir, Bu alanın 47.000 metrekarelik bölümü kapalı alan olarak kullanılmaktadır, 20.000 metrekarelik ithalat ve 19.000 metrekarelik ihracat alanı, 60.000 metrekarelik konteyner sahası mevcuttur. Geriye kalan bölüm ise yol ve yeşil alan sahasıdır (Genç ve Coşmuş, 2021: 74).

Halkalı lojistik Köyü çeşitli ayrıcalıkları bünyesinde barındırmaktadır. Bunlardan en önemlisi RO-LA taşımalarına sunulan imkandır. Bu yüzden uygun ve elverişli yollar ve rampalar dizayn edilmiştir. Böylelikle genişletilen Ispartakule mevkiisi ile birbirine bağlayan iki lojistik merkezi oluşacaktır. Bu Lojistik köy ülke ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir. Yıllık cirosu 3 milyon Euro olup günde 400 TEU yük elleçlenmekte ve 200 TEU stok kapasitesine sahiptir. Bu köy diğer kurulmuş ve ileri konumda olduğunu söylemek mümkündür. Çünkü kar oranı yüksek nadir lojistik köylerdendir. Ayrıca taşıma maliyetlerinin düşük olması da avantajları arasındadır. Halkalı lojistik köyün içerisinde Halkalı Gar Gümrük Müdürlüğü mevcuttur. Gümrük Müdürlüğünün lojistik köy içerisinde olması zaman kaybını önlemenin yanında iş akış hızını da arttırmaktadır. Komşu ülkelerde yaşanan savaş ve buna benzer problemler Halkalı’da ki lojistik hizmetlerini etkilememektedir. Çünkü bu köydeki sevkiyatlar Türk Cumhuriyetleri’ne ve Avrupa’ya yapılmaktadır. Tüm bunların yanında Halkalı lojistik Köyü her ne kadar İstanbul’da sıkışıklığı önlemek amacıyla kurulduysa da yaşanan İstanbul trafiğini iyice yoğun hale getirmesi, istikrarsızlık ve ekonomik dalgalanmaların toplam taşıyan yüke etkisini hemen hissettirmesi olumsuz etkileri arasındadır (Göleç, 2019: 156).

İstanbul ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.3.İstanbul İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

İstanbul İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	108 844 928	138 218 029

2020	82 815 389	126 858 302
2019	88 827 640	109 280 926
2018	88 203 471	125 175 604
2017	135 791 869	135 791 869

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.3.Eskişehir(Hasanbey) Lojistik Köyü

Eskişehir Hasanbey Lojistik Köyü, şehir merkezi içerisinde kalmış yük garının, tıpkı Avrupa ülkelerinde olduğu gibi etkin karayolu ulaşım ağına sahip olan ekonomik gelişmelere ve teknolojik yeniliklere uygun, müşterilerin tercih ettiği bir alanda lojistik ve yük taşıma gereksinimlerine cevap verebilecek özellikte modernize edilerek kurulmuştur. Hasanbey lojistik Köyü, farklı işletmeler ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı, depolama, dağıtım ve diğer tüm faaliyetlerin etkin bir şekilde yapılacağı alan olarak projelendirilmiştir. Hasanbey lojistik Köyü 540.000 metrekare arazi üzerine kurulmuştur. Yatırımın tamamı kamu yatırımdır ve 100 milyon TL harcama yapılmıştır. Köy, Eskişehir-Ankara demir yolu üzerinde kurulmuştur. Merkezden 11 kilometre uzaklıkta adından aldığı Hasanbey mevkiinde inşa edilmiştir (Tuna vd., 2015: 14).

Merkezde 10.000 metrekare kapalı alan, 365.000 metrekare beton saha bulunmaktadır. Ayrıca 6.500 metre betonlu hat (yükleme-boşaltma hatları) ve 13.000 metre balastlı hat(manevra park hatları) mevcuttur. Hasan bey Lojistik köyünün yıllık elleçleme kapasitesi 1, 4 milyon tondur (Kepe, 2016: 82). Eskişehir ve çevre illerini etkileyen Hasanbey lojistik Köyü, OSB'ne yakınlığı ve demiryolu bağlantısı ile yüklerin doğrudan taşınması ve uluslararası ticari organizasyonların taşımacılığa katkıda bulunması amaçlanmıştır. Konumu gereği İstanbul-Ankara-Bursa gibi şehirlere yakınlığı, Anadolu yarımadasının önemli bağlantı yollarına sahip olması ve OSB gibi sanayi bölgelerine yakın olması Hasan bey Lojistik köyünün konumlandırılmasında bir kez daha doğru tercih yapıldığı gösterilmiştir (Şahin, 2020: 63-64). Eskişehir lojistik köyünün yük taşıma ve dağıtım organizasyonun geliştirilmiş bir noktada bir araya getirilmesi hem sanayi ve ulaşım sektörünün gelişmesine hem de kentin trafik sorununa alternatif çözüm sunulması ve kentin gelişimine fayda sağlamaktadır(Göleç, 2019: 160). Lojistik köyünde ağırlıklı olarak demir, fayans, seramik, feldspat, beyaz eşya, inşaat

malzemeleri, manyezit, gıda maddesi, kömür, su ve konteyner taşıması yapılmaktadır (Pınar, 2019: 34).



Kaynak: www.rayhaber.com, 2022

Şekil 3.4.Eskişehir(Hasanbey) Lojistik Köyü

Eskişehir ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.4.Eskişehir İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Eskişehir İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	1 169 279	973 920
2020	927 531	779 237
2019	1 134 818	852 173
2018	1 048 551	890 272
2017	896 696	779 451

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.4.İzmit (Köseköy) Lojistik Köyü

Kocaeli, Anadolu ve Avrupa'ya doğrudan kara yolu ile bağlanan, güçlü demiryolu altyapısı, İstanbul'daki havaalanlarına yakınlığı, Cengiz Topel havaalanı, Marmara Deniz'i ve Karadeniz'e kıyısıyla İzmit Körfezi'ndeki limanları ile ülkemizin dünya ölçeğine erişiminin anahtarıdır (Göleç, 2019: 157).

Kocaeli'nin doğusunda çok büyük ve gün geçtikçe gelişen sanayi işletmeleri vardır. Batısında ise liman işletmeciliğinin gelişmesine bağlı olarak fabrika ve tesislerin yoğun olduğu bir ildir. Kocaeli'nin kuzeyi dağlar ile çevriliyken güneyi hem dağlık hem de deniz ile çevrilidir. Bölgenin en fazla demiryolu ihtiyacının olduğu noktaya Lojistik köy kurulmuştur. Lojistik köy, araç depolama alanları ile birleşik ve üretim yapan fabrikalara da yakındır. TEM otoyoluna 1, 500 metre ve D100(E5) karayoluna 500 metre uzaklıkta yer almaktadır (Kepe, 2016: 86). Köseköy lojistik merkezi toplamda 765.000 metrekare alan üzerine kurulması planlanmıştır. Bu alanın ilk etapta 151.000 metrekarelik bölümünde kamulaştırma çalışmaları tamamlanmış ve bu etaptaki yapım işleri halen devam etmektedir. Tevziat projesi ve planı oluşturulmuş diğer bölümlerinde kamulaştırılması için çalışmalar yürütülmektedir. Köseköy Lojistik köyünün aktif olarak faaliyete geçmesi ile yılda yaklaşık 600.000 ton olan taşıma miktarını yılda 1.500.000 tona çıkarılacağı beklenmektedir. Bu köyde otomotiv yedek parçası, sunta, MDF, petrol ürünleri, otomobil, alçı taşı, selüloz, klinker, demir, konteyner, emaye hammaddesi, borasit, çelik sac, tutkal, odun taşınması yapılacaktır(Kır, 2016: 44). Kocaeli ili, ithalatta %5 ile ortalama %11, 7 milyar doların da; ihracatta ise bu oran %8, 25 ile %12, 6 milyar dolarında bir paya sahiptir. Köseköy Lojistik köyünün tam anlamıyla aktif rol alması, bu oranı artıracığı aşıkardır. İlin dış ticaret ve sanayi potansiyeline bakıldığında taşımacılık yatırımlarının desteklenmesi gerektiği kanısına varılmaktadır. Sanayi ihtiyaçları öncelikleri belirlenip gerekli altyapı çalışmaları fizibilitesi hazırlanmalı ve hayata geçirilmelidir. Yine kent içi yük trafiğini azaltacak, limanların etkinliğini maksimum düzeye çıkaracak, demiryolunun taşımacılıkta daha etkin ve verimli kullanılmasını sağlayacak, lojistik köylerin aktarma ve depolama tesislerinin geliştirilmesi son olarak lojistikte yatırım içeriklerinde şehre ayrımcılık tanınması, il, ülke ve lojistik köyler bazında statüyü yükseltmeye yardımcı olan önemlilik gerektiren noktalardır(Göleç, 2019: 156-157).



Kaynak: www.emlaktasondakika.com, 2022

Şekil 3.5.Kocaeli Köseköy Lojistik Köyü

Kocaeli ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.5.Kocaeli İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Kocaeli İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	12 183 222	14 775 229
2020	7 728 329	9 560 514
2019	9 917 083	8 848 257
2018	9 035 750	14 508 972
2017	8 134 520	22 006 951

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.5.Balıkesir (Gökköy) Lojistik Köyü

2007 yılında Balıkesir Belediyesi ve TCDD arasında yapılan anlaşmada; şehrin içerisinde kalan bütün demiryolu ulaşım ağının OSB karşısında yer alan Gökköy mevkiine taşınmasına karar verilmiştir. Bu karar sonucunda ülkede bulunan diğer önemli projelerden Tekirdağ Bandırma Tren-Feribot projesinin hizmete açılmasından ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının hayata geçirilmesi, Asya bağlantısını kolaylaştırmış olup Balıkesir lojistik köyüne ve bölge ekonomisine fayda sağladığı gibi istihdamı da arttırmıştır(Şahin, 2020: 66). Gökköy Lojistik Köyü toplam 211.000 metrekare alana sahip olan lojistik köyün 8.247 metrekaresi kapalı hizmet binası ve

59.560 metrekare beton saha alanıdır. Toplam taşıma kapasitesi ise 1 milyon tondur (Genç ve Coşmuş, 2021: 74).

15 Mart 2015 tarihinde faaliyete açılan Gökköy lojistik köyünde, sunta, MDF, konteyner, mermer ürünleri, otomobil, gıda ve içecek maddesi, kaolin, elyaf, askeri yükler, demir-cevheri gibi ürünlerin taşımaları yapılmaktadır (Pınar, 2019: 35). Kent merkezi içerisinde maden taşımaları kirliliğe yol açtığı için madenlerin kent içerisinde geçişine izin verilmemektedir. Lojistik köyün hizmete açılmasıyla birlikte maden taşımalarındaki bu sorunun önüne geçilmiş oldu. Benzer şekilde yolcu taşımalarının da gardan yürütülmesi düşünülmektedir (Göleç, 2019: 164).

TOBB'un öncülüğünde ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın desteklemiş olduğu BALO (Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar) projesi bölgedeki Ulaştırma sistemleri açısından önem arz eden projelerden biridir. Bu proje, Kayseri-Ankara yönünden gelen demiryolları ile Adana yönünden gelen demiryollarını Kütahya'da birleştirerek bu birleşen yolun İzmir ve Manisa yönünden gelen demiryollarını Balıkesir'de birleşmesini sağlayarak, ihracat sürecini hızlandırarak ve lojistik maliyeti düşürmeyi amaçlamıştır. Projenin hayata geçirilmesi ile İstanbul yükünü hafifleteceği gibi Avrupa'ya giden malların maliyetini ve ulaşma süresini yarıya indirileceği düşünülmektedir. Bu bağlamda konteyner aracılığıyla yurt içinde yer alan toplama birimlerinde yüklenen mallar trenler vasıtasıyla Anadolu ve Avrupa yakalarındaki toplama birimlerinde bir araya getirilerek ürünler gidecekleri yerlere göre ayrıştırıldıktan sonra Avrupa'daki lojistik merkezlere gönderimi gerçekleştirilecektir. Anadolu'nun yük toplama birimi Bandırma olacaktır. Toplanan yüklerin Bandırma limanından deniz yolu aracılığı ile Tekirdağ'a ardından Avrupa ülkelerine ulaşımı sağlanacaktır. Proje hayata geçirildiğinde başta Bandırma ilçesi olmak üzere Balıkesir'in de stratejik öneminin artacağı beklenilmektedir (Kepe, 2016: 84-85).



Kaynak: www.raillife.com, 2022

Şekil 3.6.Balıkesir Gökçöy Lojistik Köyü

Balıkesir ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.6.Balıkesir İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Balıkesir İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	767 081	550 753
2020	601 312	401 905
2019	579 246	412 547
2018	598 754	398 221
2017	533 760	402 148

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.6.Uşak Lojistik Köyü

Uşak ili bulunduğu konum gereği Kıyı Ege ve İç Ege arasında bağlantı oluşturması, Afyonkarahisar ve Manisa gibi önemli iki lojistik köyüne olan yakınlığı ile bu illerdeki lojistik yükünü hafifletme olanağı sunmuştur. Ayrıca İzmir-Ankara arasındaki yüksek hızlı demiryolu hattının Uşak ilinden geçeceği bu da kurulacak Uşak lojistik köyünün şehre değer katacağını göstermektedir(Göleç, 2019: 167). 2008 yılında yatırım planına alınan Uşak lojistik köyü, tren istasyonunda 140.000 metrekare arazi üzerine kurulacaktır. Merkezin aktif olarak hizmet sunması ile yıllık 113.000 ton olan yük taşıma yıllık 246.000 tona yükseleceği düşünülmektedir. Lojistik köyünde

konteyner, battaniye, mermer ve mermer tozu, plastik hammadde, gıda maddeleri, makine ekipmanlar, iplik, seramik gibi ürünler taşınacaktır. Lojistik köyün inşaat işlemleri tamamlanmıştır. Köyün, karayolu demiryolu ve havayollarına yakın yerde kurulması nedeniyle bölgedeki lojistik hizmetlerin merkezi konumuna geleceğin görülmektedir (Kepe, 2016: 87).

Uşak ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo3.7.Uşak İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Uşak İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	372 271	214 859
2020	241 619	180 443
2019	253 834	165 217
2018	244 766	208 473
2017	249 737	242 088

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.7.Denizli (Kaklık) Lojistik Köyü

“Denizli Sanayi Odası Kaklık Belediyesi Başkanlığı, Denizli Madenciler ve Mermerciler Derneği’nin yazılı olarak yaptığı talebi; Denizli ilinde bulunan sivil toplum kuruluşlarının 31.03 2007 tarihinde Süleyman Karaman eşliğinde düzenlenen Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve TCDD Genel Müdürlüğü’nün dahil olduğu toplantı sonrasında verilen karar sonucunda, Denizli ve etrafındaki yüklerin Alsancak ve de Aliğa bölgesindeki limanlarla iç bölgelere aktarılması yük taşımaları sırasında yaşanan sıkıntıların yok edilmesi, kapasitenin genişletilmesi amacıyla Kaklık İstasyonunda lojistik köy yapımına karar verilmiştir”(Ceyhan ve Akdeniz, 2020: 135).

Denizli lojistik köyünün kurulmasındaki amaç; şehir içerisindeki yük merkezlerinin şehir ile bağlantılı olacak şekilde şehrin dışına çıkarılması, farklı taşıma modları ile entegre olarak daha geliştirilmiş etkin ve verimli hizmet sağlamak, Denizli ve çevresinde yer alan büyük ve önemli hammadde ve işlenmiş mermerlerin bölgede yer

alan çeşitli fabrikaların taşımalarında hizmet sağlaması şeklindedir. Kaklık lojistik köyü Denizli'nin 40 kilometre kuzeydoğusunda İzmir ve Isparta demiryolu ağının 283 kilometresinde yer almaktadır (Göleç, 2019: 171). Kaklık lojistik köyü mevcut 90.000 metrekarelik alana 30.000 metrekare ilave alan kamulaştırılması yapılarak toplam 120 .000 metrekarelik araziye kurulumu gerçekleşmiştir. Lojistik köyün yapımında 12 milyon TL harcama yapılmıştır. Lojistik köyde özel sektöre ait 3 adet portal vinç bulunmaktadır. Kaklık lojistik köyü Aliğa limanına en yakın istasyon olan Biçerovaya 335 kilometre ve Alsancak limanına 289 kilometre uzaklıktadır. Bu lojistik köyünde yapımı itibariyle yıllık ton miktarı 250.000 olan yükleme-boşaltma kapasitesini yıllık 1 milyon tona çıkarılması hedeflenmiştir. Lojistik köyde hizmet kalite standartlarını maksimum seviyeye çıkarmak amacıyla köyde, yükleme-boşaltma faaliyeti için 3 adet portal vinç yolu, köyün en önemli özelliklerinden birisi ise hizmet binasında gümrükleme işlemlerinin merkezde yürütülmesine olanak sağlayan ofis ve lojistik firmaları için tahsis edilecek ofisler yer almaktadır. Bunların yanında istasyon binası çalışanlar için 3 kat ve 6 daireden oluşan lojmanlarda mevcuttur. Kaklık lojistik köyüne ait bir adet trafo bulunmakta ve lojistik köy sanayi elektriğini kullanmaktadır. Ürünlerin taşınması sırasında karayolunun yoğun bir şekilde kullanılması nedeniyle taşımaların demiryolu vasıtasıyla gerçekleşmesi hızlı ve ekonomik taşımacılığın yapılması için hazırlıklara başlanılmıştır (Kepe, 2016: 118-119).

Bölge ekonomisine ciddi katkı sağlayan mermer malzemelerinin yanında taşınan ürünler kömür, klinker, konteyner, bakır ham maddesi ve tekstil ürünleridir(Genç ve Coşmuş, 2021: 74).



Kaynak: www.railturkey.org, 2022

Şekil 3.7.Denizli Kaklık Lojistik Köyü

Denizli ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.8.Denizli İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Denizli İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	4 219 137	2 098 747
2020	2 867 702	1 459 302
2019	2 883 701	1 429 327
2018	3 063 896	1 922 732
2017	2 742 274	1 910 261

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.8.Mersin(Yenice) Lojistik Köyü

1999 ve 2002 yıllarında Adana'da kurulması planlanan ancak Tarsus'un Yenice Beldesi'ne inşa edilen Mersin Yenice lojistik köyü 640 dekarlık alan üzerine kurulmuştur. Lojistik köyün tamamlanmasıyla vagon bakım atölyeleri, lokomotif ve yol Yenice'ye taşınmıştır. Devlet demiryolları ise Adana'da sadece yolcu taşıma hizmeti vermeye başlamıştır. Proje kapsamında 27 kilometre ray kullanılarak 13.500 metrelik yeni demiryolu hattı oluşturulmuştur. Yenice lojistik köyünde, 8 adet yola sahip olan konteyner stok sahası, 550 metrelik rampa, müşteri stok alanı, gümrük eşya ambarı 2 adet otomatik boşaltma alanı, 1 döner köprü, 1 tehlikeli madde boşaltma alanı, 13 yola sahip olan vagon ve lokomotif bakım atölyeleri ve depoları, 5 yollu depo, yol ve tesisler, 4 manevra yolu, bir kantar, otopark, bakım şefliği binaları, özel tren yolu hattı (iltisak hattı) bağlantıları köyde yer almaktadır. Ayrıca 7 olan istasyon yolu 11 istasyon yoluna çıkarılmıştır (Kepe, 2016: 79).

Mersin limanı; artan nüfusu, gelişen sanayisi ve özellikle Çukurova olmak üzere geniş hinterlandı ile Türkiye'nin Akdeniz'e açılan önemli kapısı niteliğindedir. Bu durum Mersin ilinde yük taşıma hizmetlerini belirli bir noktada koordine etmeyi zorunlu hale getirmiştir. Nitekim Mersin iline alternatif planlanan ve hayata geçirilen lojistik

köyler İskenderun ve Adana gibi lojistik potansiyeli yüksek merkezlerde göz önüne alınmalıdır. Mersin Yenice lojistik köyü; Mersin limanına 13 kilometre, D-400 karayoluna 1, 5 kilometre, demiryoluna 2, 2 kilometre uzaklıktadır. Faaliyete geçirilen köyün yıllık 418.000 ton olan yük taşıma miktarının yıllık 896.000 tona çıkarılması hedeflenmektedir. Lojistik köyde konteyner araç, yedek parça, makine, tarım aletleri, çelik, demir, boru, gıda maddesi, seramik, kimyasal madde, pamuk, askeri malzeme, çimento ve ambalaj ürünlerinin taşınması yapılmaktadır(Karadeniz ve Akpınar, 2011: 59-60).

Yenice lojistik köyünün yapılması planlanan ve Türkiye'nin ikinci büyük havalimanı unvanına sahip olan Çukurova havalimanına yakın olması Bu köyün önemini ve ayrıcalığını ortaya koymaktadır. Denizyolu vasıtasıyla gelen yükler dahi olsa havayolu taşımacılığı ile lojistiğin gerçekleşmesine olanak tanıyacaktı. Ayrıca lojistik köyü, Mersin limanına gelen malların burada vagon üstüne alınarak orta Asya'ya kadar götürülmesi beklenmektedir. Yine gümrük sahalarında yükleme-boşaltma hizmetleri gerçekleşmiş olup ürün birikimine müsaade edilmeden elleçlemeler yapılmaktadır(Göleç, 2019: 166). Yenice lojistik köyünün doğrudan bölgede birçok kişi istihdam sağladığı gibi bölge ve ülke ekonomisine de katkı sağlamıştır. 30 milyon TL harcanan Yenice lojistik köyü, en gelişmiş, kalite standartları en yüksek ve getirisi en fazla olan lojistik köyü olarak düşünülmektedir(Pınar, 2019: 40).



Kaynak: www.wowturkey.com , 2022

Şekil 3.8.Mersin Yenice Lojistik Köyü

Mersin ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.9.Mersin İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Mersin İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	4 203 681	3 947 656
2020	3 211 201	2 841 198
2019	3 091 336	2 767 004
2018	2 814 211	2 293 598
2017	2 682 629	2 715 794

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.9.Konya(Kayacık) Lojistik Köyü

2 Ekim 2020 tarihinde açılışı gerçekleştirilen Konya Kayacık lojistik köyü, tamamen faaliyete geçtiğinde toplam 1 milyon metrekare alanda kurulmuş olacaktır. Sanayi, tarım ve hizmet sektöründe önemli yeri olan Konya ilinin açılan lojistik merkez ile hizmet kalitesini daha çok artıracak, ülke ekonomisine ve istihdamına ciddi fayda sağlayacak aşıkardır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun Konya lojistik köyü ile ilgili şu açıklamasında "Lojistik bir üs olma yolunda ilerleyen ülkemiz, Konya lojistik köy ile bu adıma daha da yaklaşarak uluslararası taşımacılık koridorundaki payını yükselttiği gibi Kayacık lojistik köyü önemli yük aktarma merkezi olacaktır" açıklamasında bulunmuştur. Ülkeye 1, 7 milyon ton taşıma kapasitesi kazandıran Kayacık Lojistik köyünün en önemli özelliği ve diğer lojistik köylerden farkı; 50.000 metrekare alandan altyapısı tamamlanmış olan akaryakıt doldurma, boşaltma ve depolama tesisi ile lojistik köy projelerinde ilk olarak Kayacak lojistik köyünde uygulama yapılmıştır (www.tcddtasimacilik.gov.tr). Konya çevre yolu, kent içi yolları ve çevre il yollarını birbirine bağlamaktadır. Konya ilinin şehir içi ve şehirlerarası ulaşımındaki önemini arttıran lojistik köyünün, 120 kilometrelik Konya çevre yolunun 22 kilometrelik 1 kısmı açılış ile birlikte hizmete geçerken yolun 46 kilometrelik ikinci kısmındaki çalışmalar yoğun olarak devam etmektedir. Kalan 54 km'lik 3 kısmın ise proje çalışmaları tamamlanmış olup ihalesi gerçekleştirmek üzere beklenilmektedir. Konya Kayacık lojistik köyünde, 450.000 metrekarelik beton alanda konteyner stok alanı, gümrük alanı, tır park alanı, yükleme ve boşaltma tesisleri,

akaryakıt aktarma istasyonu, 30 kilometre uzunluğunda demir yolu bağlantısı, bakım atölyeleri, hizmet ve sosyal tesisler ve depolar yer almaktadır (www.lojiport.com). Türkiye'deki buğday üretiminin %10'u Konya bölgesinde gerçekleştirilmektedir. Konya ilinde Büyük Sanayi işletmelerin yanında 32.000 KOBİ'de mevcuttur. İhracat yapan bir il olan Konya, 130 farklı ülkeye 1 milyar dolar üzerinde ihracat yapmaktadır. Bölgede 1000'i aşkın sanayi tesisleri bulunmaktadır. Lojistik köyün hizmete geçmesiyle yılda 1 milyon ton olan yük taşıma yılda 5 milyon tonun üzerine çıkacağı beklenmektedir. Lojistik köyünde un, yem, çimento, mermer, kömür, gıda maddesi, saman, tarım makineleri, tarım ürünleri, şeker, konteyner, gübre, askeri eşya gibi ürünler taşınmaktadır. Konya lojistik köyü konumu itibarıyla kent merkezine yaklaşık 25 kilometre uzaklıktadır. Havalimanının Ankara ili tarafında Kayacık mevkiinde kurulan köyün, Türkiye'nin doğusundan, batısına, kuzeyinden, güneyine kolaylıkla ulaşımı sağlanmaktadır. Ayrıca Anadolu'nun ortasında yer alması, dış ticarete tüm bölgelere kolay ve hızlı bir şekilde erişebilme imkanına da sahiptir(Kepe, 2016: 91).



Kaynak: www.lojiport.com, 2022

Şekil 3.9.Konya (Kayacık) Lojistik Köyü

Konya ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.10.Konya İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Konya İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	3 013 943	1 183 857
2020	2 167 074	877 587
2019	1 990 513	752 777
2018	1 782 997	828 158
2017	1 548 956	970 334

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.10.Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü

Türkoğlu Lojistik köyünün Bölgenin Ortadoğu'ya, İskenderun ve Mersin limanlarına olan yakınlığı, bölgede lojistik köy kurmayı zorunlu hale getirmiştir(Kır, 2016: 49). Kahramanmaraş iline ve ülke ihracatına ciddi bir katma değer kazandırması yönünde önem arz eden Türkoğlu lojistik köyü 1, 9 milyon ton ile Türkiye'nin en büyük taşıma kapasitesine sahip köy olma özelliğindedir ayrıca lojistik merkez ile toplam 805.000 metrekare Lojistik alanına sahiptir. TCDD yatırım programı kapsamında 80 milyon TL harcama yapılan Türkoğlu lojistik köyünün, 331.500 metrekare konteyner stok alanı ile ihracata ve özel sektöre önemli katkı sağlayacaktır. Ulaşım yollarının kombine taşımacılık ile geliştirilmesi, ulaşım modları arasında entegrasyon sağlanarak etkin bağlantıların kurulması, yükleme-boşaltma, bakım-onarım, depolama gibi hizmetlerin daha az maliyetle gerçekleştirilmesi için kurulan lojistik köyler rekabet gücünün arttırılmasını amaçlamaktadır. Ülkeyi lojistik üs olma potansiyeline çıkaracak lojistik köylerin tümünün hizmete açılmasıyla, Türkiye lojistik sektörüne 35, 6 milyon ton ilave taşıma imkanıyla 12, 8 milyon metrekare açık alan, konteyner stok, elleçleme ve stok alanı kazandırması hedeflenmektedir(www.turkoglu.gov.tr).

OSB'ye yaklaşık 3 kilometre uzaklıkta olan lojistik köyde çoğunlukla krom, pamuk, kumaş, çimento, demir, gübre gibi ürünlerin taşınması sağlanmaktadır (Şahin, 2020: 67).



Kaynak: www.turkoglu.gov.tr, 2022

Şekil 3.10.Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü

Kahramanmaraş ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.11.Kahramanmaraş İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Kahramanmaraş İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	1 318 471	1 260 026
2020	861 318	982 322
2019	890 749	1 134 298
2018	978 598	1 126 245
2017	935 686	1 320 502

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.1.11.Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü

Erzurum bulunduğu Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi coğrafi konumu itibariyle dış ticaret için transit alan özelliğine sahiptir. Türkiye'nin dört bir tarafını birbirine bağlayan kavşak noktası olan Erzurum ili tarih boyunca ticari ve askeri geçiş yolu olmuştur. Azerbaycan, İran, Gürcistan ve daha doğuda Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'ne kültürel ve coğrafi olarak oldukça yakındır. Türkiye'nin doğu sınırı girişinden itibaren en büyük ticaret, yerleşme, eğitim ve nüfus merkezidir (Albez ve Akın, 2017: 140-141).

13 Haziran 2018 tarihinde açılışı gerçekleştirilen Palandöken Lojistik Köyü Erzurum'un Aziziye ilçesinde 350.000 metrekarelik alanda aktif olarak hizmet vermektedir (Pınar, 2019: 38). OSB'nin yanında kurulan lojistik köy Erzurum'un bölgenin önemli lojistik merkezlerden biri olma konumuna getirecek, şehir, bölge ve ülke ekonomisine değer katmanın yanı sıra istihdamı artırarak şehrin sosyo-ekonomik yapısına canlılık kazandırmaktadır(Kır, 2016: 47). Erzurum lojistik köyünde kömür, otomobil, demir, un, kiremit, tuğla, seramik, su, gıda maddesi, içecek maddeleri, konteyner, saman, yem, gübre, askeri taşımalar gerçekleşmektedir (Göleç, 2019: 169).

Söz konusu lojistik köy Türkiye ve lojistik sektörüne 437.000 ton taşıma potansiyeli sağlamakta ve 276.000 metrekare lojistik alan kazandırmaktadır. Palandöken lojistik köyünde kapalı alanda; loko-vagon bakım atölyesi, idari ve sosyal tesisler binası, su deposu binası, Lojistik Müdürlüğü binası, trafo binası, giriş kontrol binası, gözetleme kulesi ve rölevi binası bulunmaktadır. Beton kaplamalı sahalar ve yollar da; yükleme boşaltma sahası, müşteri stok sahası, yüksek yük yükleme rampası, ek depolama ve manevra alanı, müşteri depo ve konteyner alanı, beton kaplamalı yollar, diğer yapılar ise yağmur suyu hattı, çevre ihata duvarı, Manisa tipi ihata, Dadaşkent atıksu hattı, fore kazık ve kazı lojistik köyde bulunmaktadır (Albez ve Akın, 2017: 145-146).



Kaynak: www.rayhaber.com, 2022

Şekil 3.11.Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü

Erzurum ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.12.Erzurum İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Erzurum İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	27 101	110 362
2020	23 549	45 022
2019	22 362	34 106
2018	15 283	43 095
2017	17 073	38 237

Kaynak: (TÜİK verilerinden hazırlanmıştır).

3.7.2.Projesi Tamamlanan Lojistik Köyler

3.7.2.1.Bilecik (Bozüyük) Lojistik Köyü

Bilecik ili Eskişehir, Bursa ve İstanbul şehirleri arasında transit taşımacılığa uygun konumda yer alması, İç Anadolu ve Marmara arasında demiryolu ve denizyolu ile koordine olması sebebiyle TCDD tarafından Bilecik'in Bozüyük ilçesine lojistik köyü kurulmasına karar verilmiştir. 132.000 metrekare alana kurulan köyün yıllık ortalama 1.900.000 ton taşıma kapasitesinin gerçekleşmesi düşünülmektedir. İlçede BORSAB(Bozüyük Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü) ile bağlantılı olması, planlanan hızlı tren projesi, Gemlik limanına olan demiryolu bağlantısı ve şehirde faaliyet gösteren fabrikaların bulunması, hizmete açılacak Bozüyük lojistik köyü bölgenin sosyal ve ekonomik statüsünü büyük oranda arttıracaktır(Pınar, 2019: 39). 2011 yılında inşasına başlanan ve 2022 yılının sonunda hizmete açılması planlanan lojistik köyünde 2 bin kişiye işgücü sağlaması öngörülmektedir. Bilecik, Kütahya ve Eskişehir illerinin kavşak il olma güzergahı ile özellikle seramik sektörü için çok önemlidir. Bozüyük lojistik köyünde konteyner, seramik, demir-çelik ürünleri, askeri yükler, izolasyon malzemesi, inşaat malzemesi gibi ürünlerin taşınması planlanmaktadır. Lojistik köyün kurulumu ile fabrikaların demir-çelik ürünleri, seramik yalıtım malzemesi, mamul ve inşaat ürünleri konteyner ile daha az maliyetle hızlı ve

güvenilir bir şekilde ihracatı sağlanacaktır. Lojistik köyde 4 adet yükleme-boşaltma rampası, yükleme-boşaltma yolları, konteyner alanları, TIR park ve stok sahası, tehlikeli madde ve otomatik boşaltma yolları kurulması amaçlanmaktadır. Ayrıca sosyal tesisler, antrepo sahaları ve Lojistik Merkez Müdürlüğü lojistik köyde yer alacaktır (Göleç, 2019: 172-173).



Kaynak: www.rayhaber.com, 2022

Şekil 3.12.Bilecik Bozüyük Lojistik Köyü

3.7.2.2.Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü

Kayseri ili sanayicilerinin umutla beklediği Boğazköprü lojistik köyü, 2009 yılında TCDD Genel Müdürlüğü tarafından inşasına başlanan köyün arazi kamulaştırma işlem sürecinin uzamasından dolayı çalışmalar aksadığından açılış tarihi gecikmiştir. Kayseri-Ankara ve Kayseri-Mersin demiryolu güzergahının Oymaağaç Köyü yakınlarındaki birleşim noktasında ortalama 1 milyon metrekare alan üzerine kurulmuştur. Boğazköprü lojistik köyü sadece yakınında bulunan Kayseri OSB ve Kayseri Serbest Bölgesinde imal edilen sanayi ürünlerinin iç ve dış pazarlara ulaşımını sağlayıp taşımacılık sektörünün gelişimine katkıda bulunmakla kalmayıp Mimar Sinan ve İncesı OSB'ler ile şehrin farklı bölgelerinde faaliyette bulunan işletmelerin ürünlerinin de ulaşımında kolaylık sağlayacaktır. Lojistik köyde arazi kamulaştırma işlemlerinin uzaması sebebiyle inşaat çalışmaları kademeli olarak yürütölmektedir. Eksikliklerinin giderilmesi için çalışmaların devam ettiği köyün, özel sektör tarafından işletilmesinde yarar sağlanacağı düşünülmektedir. Lojistik köyün noksansız, tam

kapasiteyle hizmete başlamasıyla Kayseri'nin il dışına yük ve ürün taşıma miktarının yıllık 1, 7 milyon tona çıkacağı tahmin edilmektedir. Bünyesinde konteyner parkı da bulunan Boğazköprü lojistik köyünde, yükleme rampaları ve hizmet birimlerinin büyük bir kısmı tamamlanarak aktif olarak hizmet sunmaktadır(www.utikad.org.tr). Boğazköprü lojistik köyünde demir, sac levha, seramik, kömür , boru, yem, askeri malzeme, konteyner, pamuk, oto lastiği, kablo, mobilya ve çinko gibi ürünlerin taşınımı sağlanacaktır (Genç ve Coşmuş, 2021: 75).



Kaynak: www.lojistikhatti.com, 2022

Şekil 3.13.Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü

3.7.2.3.Tekirdağ (Çorlu) Lojistik Köyü

Asya ile Avrupa arasında geçiş merkezi olan Trakya Bölgesi aynı zamanda İstanbul olan yakınlığı, dış ticarete önemli paya sahip olması ve mevcut karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ağlarının intermodal taşımacılığa elverişli olması bölgenin konumu gereği lojistik üs olabilme potansiyelini güçlendirmektedir. Tekirdağ ilinin Çorlu ilçesinde 150 hektarlık alanda lojistik köy kurulmuştur. Kurulan köy D100 karayoluna ve Çerkezköy yoluna yaklaşık 3 kilometre mesafededir. Söz konusu köyün kuruluş alanının bir kısmının hazineye ve TOKİ'ye ait olması lojistik köyünün gelecekteki kapasitesinin genişleme olanağı düşünülerek yeri belirlenip kurulumu gerçekleştirilmiştir. Çorlu lojistik köyü Çerkezköy gümrük alanına yakın olup demiryoluna ortalama 4 kilometre, TEM otoyolunda 8 kilometre, havaalanına ise 11 kilometre uzaklıktadır. Havaalanı yol çalışmaları tamamlandığında bu mesafe 5 kilometreye düşecektir ayrıca Martaş Limanına 31 kilometre, Akport Limanına ise 41

kilometre ve yapımı hala devam eden Asyaport Limanına 49 kilometre uzaklıktadır. Lojistik köyün Çorlu ilçesinde kurulmasındaki önemli nedenlerden biri de ilçenin Türkiye’yi, ekonomide 5. sırada temsil etmesi ve Tekirdağ’da bulunan 1300 den fazla sanayi işletmelerinin önemli bir kısmının Çorlu’da bulunmasıdır. Bunun yanında ilde 4 adet OSB ve 1 adet Serbest Bölge bulunmaktadır. Başvuru süreci tamamlanan 8 adet ıslah OSB’nin kurulumu ile Tekirdağ’da toplam 12 adet OSB yer alacak ve hepsi Çorlu lojistik köyüne yakın yerde konumlandırılacaktır (Çorlu lojistik köyü fizibilite raporu, 2014)(www.corlutso.org.tr) .

3.7.3.Yapımı Devam Devam Eden Lojistik Köyler

3.7.3.1.Sivas Lojistik Köyü

Bulunduğu konum itibariyle Türkiye’nin Orta noktasında yer alan Sivas ili, limanlar, Doğu-Batı, Kuzey-Güney aksları arasında ulaşım üstünlüğü olan il, yapılan lojistik köy ile bu öneminin arttırmıştır. 2022 yılında bitirilmesi planlanan lojistik köyü Sivas Demirağ Organize Sanayi Bölgesi’nin bitişiğinde inşa edilmiştir. 24 parselden oluşan köy bölgedeki OSB’nin gücünü arttıracaktır. Üretilen ürünlerin kısa sürede demiryolu üzerinden konforlu bir şekilde limanlara ve büyük ulaşım noktalarına taşınması hususunda lojistik köy çok önemli misyon üstlenmiştir. Yüksek hızlı tren ve lojistik köyü projelerinin tamamlanması ve iki önemli projenin birbiriyle bağlantılı olması, Sivas iline ve ülkeye ciddi katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Ayrıca demiryolu hatları Kalın-Samsun hattının yenilenmesi üretimde ve istihdamda Türkiye’nin gözdesi olacak il potansiyelindedir(www.rayhaber.com). Söz konusu köyde, başta seramik olmak üzere demir cevheri, kömür, inşaat malzemesi, işlenmiş demir, hurda, idari ve askeri malzeme, gübre ve travers taşınımı yapılacaktır. Sektöre 500.000 metrekare alan kazandıran köyün yıllık 1 milyon ton taşıma kapasitesi hedeflenmektedir(Kır, 2016: 52).

3.7.3.2.İzmir (Kemalpaşa) Lojistik Köyü

Demiryolu ve otoyol bağlantısı olan Kemalpaşa lojistik köyü, Ege Bölgesi’nin 320 adet firmanın bulunduğu, üretim merkezi olan Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi’nin hemen yanında kurulmuştur. OSB dışında da Kemalpaşa mevkiinde 100

adet firma hizmet sunmaktadır. Coğrafi avantajlarından biri, yapılacak olan Çandarlı Limanına demiryolu bağlantısı olmasıdır. Yine planlanan Torbalı-Kemalpaşa demiryolu bağlantısı ile tüm Ege Bölgesi'nin yükleri Kemalpaşa lojistik köyünde toplanacaktır. Cumaovası-İzmir arasında demiryolu ağı kent içi ulaşım ile entegre edilmesi halinde Denizli-Aydın güzergahından gelen demiryolu yükleri Torbalı-Kemalpaşa-Menemen-İzmir-Çandarlı istikametini izleyerek Çandarlı Limanına ulaşması hedeflenmektedir. 2012 yılında projeye başlanılan köyün toplam maliyeti yaklaşık 33 milyon TL'dir. 3 milyon metrekare alana inşa edilen köyün 1 milyon metrekaresi tamamlanmıştır. Toplam kapalı alan 173.851 metrekare olan köyde depo sahasına ulaşan 8 adet demiryolu hattı, gümrük alanında 5 adet demiryolu hattı ve 9 adet depo-antrepo mevcuttur. Yıllık yük kapasite miktarı 16 milyon ton olan köyün yakın zamanda hizmete açılması beklenmektedir (www.rayhaber.com).

Kemalpaşa lojistik köyünde makine, malzeme, otomotiv, tarım ürünleri, ekipman-teçhizat ürünlerinin taşınması hedeflenmektedir (Genç ve Coşmuş, 2021: 75).

3.7.3.3.Rize(İyidere) Lojistik Köyü

Rize'nin İyidere ilçesinde 16 temmuz 2020 tarihinde ihalesi yapılan Rize İyidere Lojistik limanı projesi ile yıllık 13 milyon ton kapasiteye sahip liman ve lojistik köy kazandıracağını belirten Ulaştırma ve Altyapı Bakanı, Karadeniz'de açılan yeni lojistik üssün hem bölge illerine hem de ülkenin ekonomisine ve dış ticaret hacmine önemli katkılar sağlayacağını bildirmiştir. Yapılan lojistik limanının GSYH'ya etkisi 191 milyon 978 bin dolar üretime ise 427 milyon 425 bin dolar olacağı belirtilmiştir. Proje, 34 sektörde 1.000 kişiye doğrudan ve 8.000 kişi ise dolaylı olarak istihdam sağlayacaktır. Lojistik limanı 13, 5 hektarlık alanda %4'lük bölümden oluşmaktadır (www.uab.gov.tr). 2023 yılı sonunda hizmete açılacağı düşünülen Lojistik limanının Mardin'den İran'a kadar uzanacak bir karayolu bağlantısı Ovit Tüneli ile koordine edilerek lojistik limana ulaşmış olacaktır. Ayrıca açılan Rize-Artvin havalimanı bağlantısı ile de lojistik limanının işlevselliği ve değeri daha da artacaktır. İyidere lojistik limanı, Türkiye'de şimdiye kadar yapılan rıhtım içi derinliği 15 metre olan 4. liman özelliğindedir(www.denizbulten.com).

3.7.4.Etüt ve Planlama Aşamasında Olan Lojistik Köyler

Etüt ve planlama aşamasında olan lojistik köyler beş adettir. Bunlar İstanbul(Yeşilbayır) lojistik köyü, Zonguldak lojistik köyü, İzmir(Çandarlı) lojistik köyü, Mardin lojistik köyü ve Habur sınır kapısı şeklindedir(www.tcdd.gov.tr).

Söz konusu bu köylerin bulundukları illere, bölgelere ve ülkeye sağladıkları fayda şüphesiz çok fazladır.

Yerel ve bölgesel kalkınmanın en önemli kaynağı tartışmasız ilin ekonomik başarısıdır(Şengül vd., 2013: 79). Ekonomik başarının en gerekli kolu da lojistik performanstır. Lojistik sektörü Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyeti altında yalnızca yüklerle alakalı faaliyetler değil aynı zamanda yolcu taşıma faaliyetlerini de barındırmaktadır. Ulaştırma ve Depolama (H) kriteri GSYH'ye katkısı 2017 yılından beri %8'in üzerindedir(Utikad Lojistik Sektör Raporu, 2021: 31-32). Bu oran Türkiye İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasına indirildiğinde bölgelerin ülke ekonomisine katkısı da ölçülmüş olmaktadır. Bu bölgelerden TRA2 bölgesi, bu çalışmamızda ülke ekonomisindeki payı, avantajları ve dezavantajları ile birlikte ele alınmıştır. TRA2 bölgesinde (Ağrı, Iğdır, Kars, Ardahan) bulunan Kars lojistik köyü bu bölgeye katma değer yaratacağından önemi oldukça fazladır. Kars lojistik köyü genel hatları ile aşağıda belirtilmiştir.

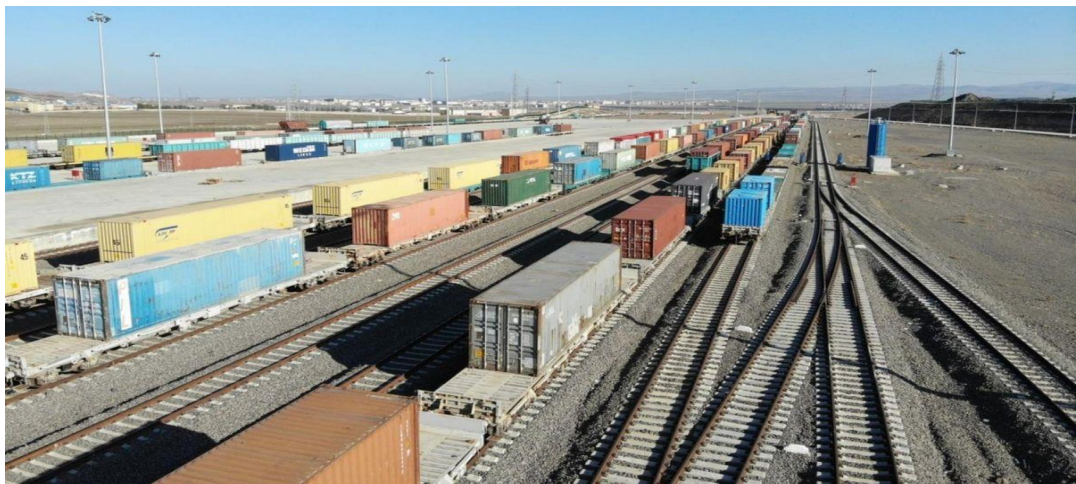
3.8.KARS LOJİSTİK KÖYÜ

Türkiye konumu itibariyle üç kıtanın kesişim noktasında bulunan başta transit taşımacılık olmak üzere dış ticarete de etkin ve işlek rol oynamaktadır. Benzer şekilde Kars'ta stratejik konumu nedeniyle dört ayrı ülkeye yakın mesafede olup uluslararası ticarete aktif bir lojistik merkez olma potansiyeline sahiptir. Ermenistan ile sınır komşu; İran, Gürcistan, Azerbaycan (Nahçıvan) ülkeleriyle de yakın mesafededir. Kars üç önemli jeopolitik etki alanı(Kara etki, deniz etki ve kıta etki alanı) içerisinde yer alan Kars, kıta etki alanı olarak Avrupa-Kuzey, Afrika-Güney, Orta ve Doğu Asya, yakın kara olarak Balkanlar-Orta Doğu-Kafkaslar, Deniz etki alanı Karadeniz-Adriyatik-Doğu Akdeniz-Kızıldeniz-Bosna Körfezi Hazar Denizi havzalarıdır(Kır, 2016: 60). Kars ilinde lojistik köyün kurulması oldukça stratejik bir karar olup il, Türkiye'nin doğu

lkelerine açılan sınır kapısıdır. Demir İpekyolu ve enerji koridorunda olması kurulan lojistik köy açısından oldukça önem arz etmektedir (Atalay: 113).

Kars lojistik köyü, Türk Cumhuriyetleri'ne ve İran bölgesine ağırlıklı olarak hizmet etmektedir. Lojistik köy Kars'ın 13 kilometre doğusunda Kars-Tiflis ve Kars-Iğdır demiryolu projelerinin ortak noktasında yer alan Mezra duraında ki alanda kurulmuştur(Kepe, 2016: 94).

Toplam 40 hektarlık bir alana projelendirilen bu köyün yaklaşık 32 hektarlık alanı aktif kullanım sahasıdır(Şahin, 2020: 68). Aktif olarak hizmete açılan yıllık taşıma kapasitesi 412.000 ton olması hedeflenen lojistik köyünde kömür, askeri eşya, akaryakıt gibi ürünlerin taşınımı gerçekleşmektedir (Pınar, 2019: 41). Tüm etapları tamamlandıktan sonra Kars lojistik köyünde depo sahasına ulaştan 8 adet demiryolu hattı, 9 adet depo antrepo, gümrük sahada 5 adet demiryolu hattı, gümrük idare binası, girişt güvenlik binası, katener ve pozotosu binası, misafirhane, lojistik firmalar binası, sinyalizasyon ve elektrifikasyon kumanda merkezi, ısı merkezi, genel mutfak, cami, su deposu, kara araçları bakım onarım, sağlık merkezi, sosyal tesisler, sürücü dinlenme tesisi, itfaiye, TCDD idare binası ve yemekhanesi, Türk hamamı, yakıt istasyonu yer alacaktır (Kır, 2016: 51). Kars iline yapılan lojistik köyünün en önemli özelliği tarihi İpek Yolu güzergahını canlandıran Bakü-Tiflis-Kars projesi ile bağlantılı olmasıdır. Bu sadece bölge bazında değil ülke ve dünya bazında önemli projeye ev sahipliği yaparak sosyo-ekonomik ve kültürel değer kazandırmıştır.



Kaynak: www.rayhaber.com, 2022

Şekil 3.14.Kars Lojistik Köyü

Kars ilinin dış ticaret gelişimi analiz edilerek lojistik köylerin ihracata etkisi ve lojistik köyler ile dış ticaret arasındaki ilişkinin uluslararası ticarete yansımaları gösterilmek istenmiştir.

Tablo 3.13.Kars İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri

Kars İlinin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Verileri (Değer: Bin ABD \$)		
Yıllar	İhracat	İthalat
2021	1 248	1 163
2020	1 247	1 046
2019	487	3 241
2018	208	10 350
2017	361	4 273

Kaynak:(TÜİK verilerinden hazırlanmış)

3.9.TRA2 DÜZEY 2 BÖLGESİ (AĞRI, ARDAHAN, İĞDIR, KARS) GENEL DURUMU

Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars'tan oluşan TRA2 Bölgesi, Türkiye'nin kuzeydoğusunda yer alan ve 30.193 kilometrelik alanı ile ülkenin yüz ölçümünün %3, 8'ini kapsamaktadır. Bölgedeki iller sınıra komşu illerdir. Bölgenin Gürcistan, Nahcivan, Azerbaycan, Ermenistan ve İran ile sınırı bulunması coğrafi konumdaki önemini göstermektedir. Bölgede aktif olan 3 sınır kapısı mevcuttur. Bölgede illerin rakımları genellikle yüksektir ancak mikro klima özelliği gösteren Iğdır'da Akdeniz iklimi görülmektedir. Bunun haricinde diğer illerde ağır ve uzun kış koşulları yaşamaktadır. TRA2 bölgesinin jeostratejik potansiyelinde; Hazar Havzası'ndan batıya taşınan enerji kaynaklarının Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı aracılığı ile Azerbaycan(Bakü-Tiflis-Erzurum) ve İran'dan ülkeye alınan doğal gazların taşınımı gerçekleştiren Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı ve bunun yanında proje aşamasındaki Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı projesi TRA2 bölgesi üzerinden ülkeye ulaşımı sağlanmaktadır. Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı ile güvenilir enerji koridoru, karayolu ve demiryolu ile sağlanmaktadır. Son zamanlarda yapılan büyük yatırımlar (Ankara-Kars hızlı tren, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Kars Uluslararası Havalimanı terminal binası, Kars Lojistik Merkezi ve proje aşamasında olan Kars-Iğdır-

Nahcivan demiryolu) bölgenin sosyal ve ekonomik statüsünü arttırmıştır. Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattının Çin'den gelen ürünlerin Kazakistan'a ardından Marmaray aracılığıyla Avrupa'ya ulaşımı gerçekleşmektedir. Bu da ülkenin batısı ve Avrupa pazarına olan coğrafi mesafe dezavantajına rağmen TRA2Bölgesi, Asya ve Avrupa arasında geçiş güzergahı üzerinde ana yol olarak yer alması coğrafi konumunun önemini ciddi ölçüde göstermiştir(TRA2 Bölge Planı 2014-2023: 6).TRA2 bölgesinin en önemli sektörü tarım ve hayvancılıktır. Ağırlıklı olarak hayvancılık ve tarıma yönelik ekonomi potansiyeli olsa da Iğdır'da yukarıda da bahsedilen mikro klima iklim özelliğinden kaynaklı olarak burada meyve ve sebze üretimi yapılmaktadır. Ancak bu üretimin bölge ekonomisine katkısı çok azdır. TRA2 bölgesinde yoğun olan büyükbaş hayvancılık Türkiye'deki hayvan varlığının yaklaşık olarak %9'unu bünyesinde barındırmaktadır. Bunun yanında Kars bölgesinde markalaşma gücü fazla olan ve coğrafi işaretlemesi alınan kaşar ve gravyer peyniri bal ve kaz eti gibi ürünler katma değer oluşturma ve istihdam sağlamak açısından önemli yere sahiptir (Birdal, 2019: 105).

Ancak bu olumlu avantajların bölge ekonomisine yeterince yansıtılmadığını söylemek mümkündür. Ardahan'ın Posof ilçesinde bulunan Türkgözü sınır kapısı aktif olarak hizmet sunmaktadır lakin bu kapıdan yapılan ticaret belirli kotalara tabi tutulmakta ve kotalar şehrin ve bölgenin gereksinimini karşılamakta güçlük çekmektedir. Iğdır'ı Nahcivan'a bağlayan Dilucu sınır kapısı, Ağrı'yı İran'a bağlayan Gürbulak sınır kapısı da aktif olarak ticari faaliyette bulunmaktadır(Serhat Kalkınma Ajansı, 2010: 65).TRA2 Bölgesi'nin sosyo-ekonomik statüsünü göz önüne aldığımızda elverişsiz yer şekilleri, olumsuz iklim koşullarına bağlı ekonomik süreçlerin istenilen düzeyin altında kalması, güçsüz sanayi sistemi, ekonominin tarım odaklı olması ve eğitim seviyesinde Türkiye ortalamasının oldukça gerisinde kalan bir profil seyretnmektedir(Üzümcü ve Topal : 78).

Tablo 3.14.Bölgelerin GSYİH Büyüklükleri, 2018 (TÜİK, 2020c)

Bölge	GSYH*	Toplam GSYH İçerisindeki Payı
TRA2(Ağrı, Iğdır, Kars, Ardahan)	22.489.625	0, 60
TRA63(Hatay, Osmaniye, Kahramanmaraş)	95.857.452	2, 57
TRA42(Kocaeli, Yalova, Düzce, Bolu,	235.991.883	6, 34

Sakarya)		
TRA21(Tekirdağ, Kırklareli, Edirne)	90.130.800	2, 42
TRA10(İstanbul)	1.155.254.285	31, 02
TRA31(İzmir)	233.514.796	6, 27
Toplam	1.833.238.841	49, 22

Kaynak: Özcan, 2021: 13

İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) TRA2 seviyesinde analizi yapılan

TRA2, TR63, TR42, TR21, TR10 ve TR31 bölgelerinin Türkiye'nin toplam GSYİH'si içerisindeki payı tabloda belirtilmiştir. Bölgelerin GSYH'da ki toplam payı 2018 yılı büyüklükleriyle %49, 22 oranındadır. Bu doğrultuda bahsi geçen bölgelerin analizinde TR10 bölgesinde üretilen GSYİH 1, 1 trilyon TL ile en yüksek, TRA2 bölgesinde üretilen GSYİH ise 22, 5 milyar TL i ile en düşük değere sahiptir(Özcan, 2021: 13).

Tablo 3.15.Bölgelerde Dış Ticaret (TÜİK, 2020d)

BÖLGE	İHRACAT	İTHALAT
TRA2(Ağrı, Iğdır, Kars, Ardahan)	114.907.574	115.044.266
TRA63(Hatay, Osmaniye, Kahramanmaraş)	4.260.398.759	5.497.274.468
TRA42(Kocaeli, Yalova, Düzce, Bolu, Sakarya)	16.014.264.223	12.801.550.778
TRA21(Tekirdağ, Kırklareli, Edirne)	2.196.397.835	1.920.177.321
TRA10(İstanbul)	88.827.639.699	109.280.925.933
TRA31(İzmir)	12.168.871.669	8.676.072.243
Toplam	123.582.479.759	138.291.045.009

Kaynak: Özcan, 2021: 13

Yapılan analiz çerçevesinde bölgelerin 2019 yılı ihracat ve ithalat verileri gösterilmiştir. Bölgelerin toplam ithalatı 138, 3 milyar ABD dolarıyken toplam ihracatı ise 123, 6 milyar ABD dolar seviyesindedir. Tablodan yola çıkarak bölgelerin dış ticaret hacimleri incelendiğinde TRA2 bölgesinde 230 milyon ABD doları ile dış ticaret hacminde en düşük oran ile yerini alırken TR10 bölgesinde GSYH'da olduğu gibi 198, 1 milyar ABD doları ile ülkenin dış ticaret hacminde en yüksek paya sahip olmuştur. Bunun yanında analiz doğrultusunda inceleme yapılan TR42, TR21 ve TR31 bölgelerinin dış ticaret fazlası verdiği ortaya çıkmıştır(Özcan, 2021: 13).

Tablo 3.16.2018-2021 Yılları Arasında TRA2 Bölgesinden Yapılan Yıllık İhracat (Bin Dolar)

	2018	2019	2020	2021
Türkiye	177.168.756	180.832.722	169.637.755	225.217.276
Kars	208	487	1.247	1.248
Ağrı	30.602	36.150	20.503	30.997
Iğdır	91.360	76.377	86.224	104.437
Ardahan	1.315	1.893	3.583	5.442

Kaynak:(TÜİK verilerinden derlenmiştir)**Tablo 3.17.**2018-2021 Yılları Arasında TRA2 Bölgesinden Yapılan Yıllık İthalat (Bin Dolar)

	2018	2019	2020	2021
Türkiye	231.152.483	210.345.203	219.516.807	271.425.540
Kars	10.350	3.241	1.046	1.163
Ağrı	93.976	96.295	68.367	85.993
Iğdır	21.378	15.508	13.048	17.461
Ardahan	-	-	158	45

Kaynak:(TÜİK verilerinden derlenmiştir)

Dört sınır ülkesine açılan TRA2 bölgesinin bu avantajına rağmen dış ticarete bu denli düşük oranlar seyretmesi üzerinde durulması gereken ciddi bir problem konusudur. Yukarıda ki tablolarda ihracat ve ithalat rakamları incelendiğinde 2020 yılı Covid19 salgın etkisinden kaynaklı düşüş yaşanmıştır. Bu oranlar her ne kadar 2021 yılında genel bir artış seyretse de TRA2 bölgesi olarak istenilen seviyeye ulaşamamış bilakis yukarıda GSYH değerleri göz önüne alındığında bölge ekonomisinin ciddi zararlar karşı karşıya kaldığı söz konusudur. TRA2 Bölgesi Türkiye'nin en az gelişmiş bölgesidir. Ermenistan, Gürcistan ve İran ülkelerine komşu olan TRA2 bölgesi mevcut potansiyelini tam olarak kullanamamaktadır. Bu bölgenin sınır ticareti ile bölgede yapılan ithalat ve ihracatı ülkenin dış ticaret verileri arasında yer aldığı pay %1'in oldukça aşağısındadır. Bölgenin ekonomik ve dış ticaret hacmini canlandıran Bakü-Tiflis-Kars(BTK) demiryolu hattı ile taşınan yüklerin ana uğrak noktası olan Kars Lojistik Merkezi(KLM) bu açıdan büyük öneme sahiptir. TRA2 Bölgesi Türkiye'nin GSYH ve gayri safi katma değer seviyesinde yer aldığı pay yine %1'in altındadır. Türkiye ortalaması ile ölçüldüğünde ülke ortalamasının çok altında bir oran olduğu

görülmektedir. Bu da bölgenin ekonomik yönden oldukça olumsuz değer yarattığını açıkça ortaya koymuştur. Türkiye’de son yıllarda meydana gelen tarım ve hayvancılıktaki gerileme TRA2 bölgesini ziyadesiyle etkilemiştir. Buna bağlı olarak bölgede işsizliğin artmasına sebep olmuş ve bölge katma değerinde ciddi zarar yaratmıştır. Ayrıca yatırım potansiyeli düşük olan iş adamlarının yatırımlarını gelişmiş batı şehirlerine doğru kaydırmıştır. Bunları ek olarak özellikle son zamanlarda yetişmiş insanların bölgeden göç etmesi hızlanmıştır. Kars lojistik köy merkezi ile bu göç hareketliliğinin önüne geçeceği ve istihdama katkı sağlayacağı aşikardır. Kars lojistik merkezi tam anlamıyla hizmete açılması ile bölgenin temel geçim kaynaklarından hayvancılık ve süt ürünlerinde paketlenmiş endüstriyel üretimdeki gücü de artmış olacaktır. Bunların yanında oto servis hizmetleri, antrepo, sigorta ve finans kuruluşları, ihracata yönelik uzman banka şubeleri, gümrük ofisleri gibi lojistik alt sektör yatırımlarının artması düşünülmektedir. BTK ve KLM işbirliği ile yükler Pekin’den Londra’ya taşınabilecektir. Ayrıca KLM, OSB’nin yanında kurulması üretilen malların minimum maliyetle Kars lojistik merkezine ulaşmasını sağlayarak rekabet edilebilir bölge haline gelmesine neden olacaktır. Bu faydaların yanında Kars lojistik merkezin Kars iline sosyokültürel açıdan gelişip yenilenmesine olanak tanıyacaktır. Ayrıca üniversitede açılan lojistik, işletme gibi bölümler ve meslek lisesi bölümleri ile koordinasyon sağlanarak alanında uzman kişilerin göç etmesinin de önüne geçilmiş olacaktır.

Kısacası, Kars lojistik merkezi ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Kars ili ve TRA2 bölgesi için ekonominin yeniden canlanması açısından hayatı öneme sahiptir. Bu fırsatların doğru değerlendirilmesi ile TRA2 Bölgesi ekonomik ve dış ticaret bazındaki mevcut verilerin oldukça üzerine çıkaracaktır. Ayrıca bölgenin komşu ülkeler ile yaşanan bürokratik zorluklar, güvensizlik, vergi avantajından yararlanılmaması, teşviklerin yeterince faydalanılmaması gibi sorunların çözüme kavuşturulması TRA2 bölgesinin katma değer kazanması için üzerinde durulması gereken çok önemli hususlardandır(Birdal, 2019: 192-214).

Çalışmanın dördüncü bölümü yani uygulama bölümünde lojistik köylerin bölgesel ihracata etkisi olan TRA2 bölgesinde yapılan çalışmanın genel perspektifi yer almaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TRA 2 BÖLGESİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGESEL İHRACATA ETKİSİ ÜZERİNE BİR UYGULAMA

Bu bölümde araştırmanın önemi, araştırmanın amacı, metodu, örneklem ve kısıtlar, katılım sağlayanların demografik dağılımları, veri toplama özellikleri ve araçları, toplanan verilere ilişkin açıklamalar yer almaktadır.

4.1. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Küreselleşen dünyada endüstriyellemenin artması kaçınılmaz hale gelmiştir. Endüstriyellemenin artması lojistik sektörünün gelişmesine neden olmuştur. Lojistik, müşteri ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürünlerin, hammaddeden başlayıp son tüketiciye varıncaya kadarki geçen tüm süreçleri ifade etmektedir. Lojistik faaliyetlerde yaşanan bu gelişmeler lojistik köy kavramının ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Lojistik köyler, bulundukları bölgelerin lojistik yükünü hafifletmek amacıyla ulusal ve uluslararası arenada faaliyet gösteren alanlardır. Dünya’da birçok örneği bulunan lojistik köyler Türkiye’de de hızla kurulmaya devam etmektedir.

Türkiye’de aktif olarak hizmet sunan 12 lojistik arasında yer alan Kars lojistik köyü, hem Kars ili hem de TRA2 Bölgesi için oldukça önemlidir. İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) içerisinde en az paya sahip olan TRA2 Bölgesi Kars lojistik merkezi sayesinde kalkınacağı düşünülmektedir.

Bu araştırmamızda TRA2 Bölgesinde bulunan ihracat firmaların lojistik köy algısı ölçülmüştür. Bu araştırma neticesinde firmaların lojistik köy hakkında olumlu düşüncelerinin olduğu saptanmıştır. Bu olumlu düşünceler lojistik merkezinin TRA2 Bölgesine ekonomik değer kazandıracağı düşüncesini ortaya koymuştur. Bu da araştırmamızın önemini ortaya koymaktadır.

4.1.1. Araştırmanın Amacı

Hazırlamış olduğumuz " Lojistik Köylerin Bölgesel İhracata Etkisi: TRA2 Bölgesinde Bir Uygulama" adlı çalışmada Kars lojistik köyünün TRA2 Bölgesinde bulunan Kars, Ardahan, Ağrı, Iğdır illerinin ihracata etkisini ve ihracat yapan firmaların lojistik köy beklentilerini ölçmek amaçlanmıştır.

Kars lojistik köyün hem Kars iline hem de TRA2 Bölgesine etkisini ölçmek,

Lojistik köylerin ihracata sağladığı katkıları ve ihracat performansı ile özdeşliğini ortaya koymak,

İhracatçı firmaların lojistik köy algılarını ölçmek amaçlanmıştır.

4.1.2. Araştırma Metodu

Çalışma kapsamında, betimleyici ve keşfedici araştırma yöntemleri kullanılmış olup TRA2 Bölgesinde faaliyet gösteren ihracatçı firmaların lojistik köy algılarının derinlemesine analiz edilmesi amacıyla anket çalışması yapılmıştır.

4.1.3. Örneklem

TRA2 Bölgesinde ihracat yapan firmaların lojistik köy algılarını belirlemeyi amaçlayan bu araştırma, genel tarama modelinde sayısal veri destekli bir araştırmadır.

Araştırmanın evreni TRA2 Bölgesinde 222 firmadan aktif olarak ihracat yapan 70 firma bulunmaktadır. 70 firma içerisinde geri dönen anket sayımız 42'dir. Bu anket sayısı araştırmanın evrenini temsil etmede yeterlidir (www.surveysystem.com).

Araştırma konusunda ilgili ifadeler, soru formu vasıtasıyla anketler ile veriler toplanmıştır. Veriler, araştırma alanında anket formu ile Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, 2022 tarihinde dört aylık bir süre içerisinde elde edilmiştir. Araştırmada yer alan anket iki bölümden oluşmaktadır. Anket ölçeği oluşturulurken Muhammet Turgut'un "*Uluslararası Ticarette Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkisi: Konya İli Örneği*" adlı çalışmasından yararlanılmıştır. Soruların çoğunluğu aynı olurken bazı sorularda konumuz ile bağdaştırmak amacıyla değişiklik yapılmıştır. Birinci bölümde, firmaların demografik bilgileri bulunmaktadır. İkinci bölümde ise firma yöneticilerinin

lojistik köy algılarının belirlmesine ilişkin ölçeğe yer verilmiştir. Anket soruları; katılımcıların lojistik köy algılarıyla ilgili ifadelerle katılım derecesini ölçmek maksadıyla 5' li likert (Hiç katılmıyorum, Katılmıyorum, Ne Katılıyorum/Ne Katılmıyorum, Katılıyorum, Tamamen katılıyorum) ölçeğinden oluşmaktadır. Araştırma kapsamında katılımcılara lojistik köy algıları ile ilgili toplam 34 soru sorulmuş ve ihracat yapan firma yöneticilerin anket formunu doldurmaları istenmiştir (Turgut, 2017: 92).

Yapılan araştırmada hazırlanan anket çalışması, TRA2 Bölgesinde faaliyet gösteren ihracatçı firmalar ile görüşme neticesinde 42 firma tarafından ankete katılım sağlanmıştır. Veriler toplandıktan sonra veri analizi SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) programına aktarılmıştır. Ortaya çıkan bu analizler yorumlanarak çalışmamız tamamlanmıştır.

4.1.4. Kısıtlamalar

TRA2 Bölgesinde ankete katılım sağlayan firmalar arasında çoğunluğunun ihracat adı altında görünüp aslen ihracat yapmamaları ve yeterli firmaya ulaşamama araştırmanın kısıtlayıcı nedeni olarak görülmektedir.

Ayrıca gönderilen anket formlarında akademik bir çalışma olduğu bildirilmiş ve anketlerde katılımcıların firma adı, cirosu, vb. bilgilere yer verilmemiş olmasına rağmen yanıtlayanların bazı sorulara tedirgin cevaplar verdiği düşünülebilir. Bu da kısıtlayıcı sebepler arasında görülmektedir.

Literatür Taraması

Albez & Akın (2017)“Palandöken Lojistik Köyünün Erzurum’un Sosyo-Ekonomik Yapısına Katkısı” alı çalışmada lojistik hizmet alanlar ve lojistik hizmet sağlayıcılar için iki ayrı anket çalışması yapılmış, lojistik hizmet alanlardan 46 işletme, lojistik hizmet sağlayıcılardan ise 28 işletme anketlere yanıt vermiştir. Toplamda 74 işletme ile görüşme yapılmış ve katılımcıların Palandöken lojistik köyü hakkında olumlu beklentilerinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Atalay & Karakaş & Akça “Türkiye’de Lojistik Merkezi Yeri Seçiminde Kriterlerin AHP İle Ağırlıklandırılması: Kars İli Üzerine Bir Analiz” adlı çalışmada

AHP modeli kullanılarak Kars Lojistik Merkezinin uygun yer seçiminde öncelikle ulaşım modlarının önemi ortaya çıkmıştır. Demiryolu ve karayolu bağlantılarının onarılması ve altyapı yatırımlarının hazırlanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Gürbüz & Ayaz & Kebeci (2016)“Üretim İşletmeleri Yöneticilerinin Lojistik Köy Algıları: Karabük İli Örneği” adlı çalışmada Karabük ilinde 108 işletme yöneticisine anket çalışması yapılmış ve Karabük ili yöneticilerinin lojistik köy algısında olumlu yönde beklentilerinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Turgut (2017) “Uluslararası ticarete Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkileri: Konya İli Örneği” adlı çalışmada Konya ilinde ihracat yapan firmaların yaş değişkenine, faaliyet süresine, yöneticilerin statülerine göre yüksek oranda anlamlı ilişki bulunduğu ve işletmelerin lojistik köy algısında pozitif yönlü düşüncelerinin olduğu sonucuna varılmıştır.

Üzümcü & Topal & Akça (2018)“TRA1 Ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretin Özellikleri Ve Kars Lojistik Merkezinin Önemi” adlı çalışmada TRA1 ve TRA2 Bölgelerinin olumsuz olan sosyo-ekonomik durumlarının Kars Lojistik Merkezinin Palandöken Lojistik Merkezi ile entegre olarak bu olumsuz statünün iyileşeceği kanaatine varılmıştır.

Üzümcü & Tokucu & Ergiçay (2017)“Kars Lojistik Merkezinin (KLM) TRA2 Bölgesinin Kalkınması ve Kars Ekonomisi Açısından Önemi” adlı çalışmada Kars Lojistik Merkezinin il ekonomisi ve TRA2 Bölgesi açısından önemi araştırılmış ve Kars Lojistik Merkezinin ilde ve bölgede sadece lojistik faaliyetlerle kalmayıp aynı zamanda sektördeki üretim, istihdam ve dış ticaret açısından cazibe merkezi olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Literatürde bu bilgilere dayanarak aşağıdaki hipotezler oluşturulmuştur.

4.1.5. Araştırmanın Hipotezleri

H₁: Firmanın bulunduğu şehir ile lojistik boyutlar arasında farklılık vardır.

H_{1.1}: Firmanın bulunduğu şehir ile bölgesel katkı boyutu arasında farklılık vardır.

H_{1.2}: Firmanın bulunduğu şehir ile pazar boyutu arasında farklılık vardır.

H1.3: Firmanın bulunduğu şehir ile maliyet boyutu arasında farklılık vardır.

H1.4: Firmanın bulunduğu şehir ile ihracat boyutu arasında farklılık vardır.

H1.5: Firmanın bulunduğu şehir ile kolaylık boyutu arasında farklılık vardır.

H1.6: Firmanın bulunduğu şehir ile lojistik değişken boyutu arasında farklılık vardır.

H2: Firmanın faaliyet süresi ile lojistik boyutlar arasında farklılık vardır.

H2.1: Firmanın faaliyet süresi ile bölgesel katkı boyutu arasında farklılık vardır.

H2.2: Firmanın faaliyet süresi ile pazar boyutu arasında farklılık vardır.

H2.3: Firmanın faaliyet süresi ile maliyet boyutu arasında farklılık vardır.

H2.4: Firmanın faaliyet süresi ile ihracat boyutu arasında farklılık vardır.

H2.5: Firmanın faaliyet süresi ile kolaylık boyutu arasında farklılık vardır.

H2.6: Firmanın faaliyet süresi ile lojistik değişken boyutu arasında farklılık vardır

H3: İhracat yapan firmalar ile ihracat yapmayan firmalar arasında farklılık vardır.

H3.1: İhracat yapan firmalar ile ihracat yapmayan firmalar arasında bölgesel katkı boyutu açısından farklılık vardır.

H3.2: İhracat yapan firmalar ile ihracat yapmayan firmalar arasında pazar boyutu açısından farklılık vardır

H3.3: . İhracat yapan firmalar ile ihracat yapmayan firmalar arasında maliyet boyutu açısından farklılık vardır

H3.4: . İhracat yapan firmalar ile ihracat yapmayan firmalar arasında ihracat boyutu açısından farklılık vardır

H3.5: . İhracat yapan firmalar ile ihracat yapmayan firmalar arasında kolaylık boyutu açısından farklılık vardır

H3.6: İhracat yapan firmalar ile ihracat yapmayan firmalar arasında lojistik işlemler boyutu açısından farklılık vardır

Araştırmanın Geçerliliğine ve Güvenirliliğine İlişkin Veriler

Yapılan araştırmada, her bir değişkene ilişkin verilerin güvenilirlik düzeyini ölçmek amacıyla Cronbach Alpha güvenilirlik testi yapılmıştır. Cronbach Alpha katsayısının belirlenmesi için kullanılan ölçüt değerleri aşağıda belirtilmiştir (Karakaş, 2020, 71).

- 0, 00 - 0, 40: Ölçek güvenilir değil.
- 0, 40 - 0, 50: Ölçek düşük güvenilirlik düzeyine sahip.
- 0, 50 - 0, 60: Ölçek düşük güvenilirlik düzeyine sahip.
- 0, 60 - 0, 70: Ölçek yeterli güvenilirlik düzeyine sahip.
- 0, 70 - 0, 90: Ölçek yüksek güvenilirlik düzeyine sahip.
- 0, 90 ve üzeri: Ölçek çok yüksek güvenilirlik düzeyine sahiptir

Tablo 4.1. Ölçeğin Güvenirlilik Bulguları

Değişkenler	Değişkenlerin Ölçek Ortalaması	Ölçek Varyansları	Ölçek Toplamı	Kare Çoklu Korelasyon	Cronbach's Alpha
Bölgeye Katkı	16.9346	22.696	.875	.883	.955
Pazar	16.9671	23.129	.856	.867	.957
Maliyet	17.0240	21.748	.880	.923	.956
İhracat	16.6684	26.092	.818	.842	.962
Kolaylık	16.9805	22.727	.962	.928	.945
Lojistik İşlemler	16.9683	24.170	.946	.963	.949

Cronbach Alpha katsayısı bölgeye katkı boyutu için 0, 955; pazar boyutu için 0, 957; maliyet boyutu için 0, 956; ihracat boyutu için 0, 962; kolaylık boyutu için 0, 945 ve lojistik işlemler boyutu için 0, 949 olarak hesaplanmıştır. Lojistik boyutların Cronbach Alpha değeri 0, 9'dan büyük olduğundan dolayı bu faktörlere ait ölçeğin yüksek güvenilirlik düzeyine sahip olduğu ortaya çıkmıştır.

Araştırmada 0, 10'dan büyük olması halinde normal dağılımın bulunduğu söylenebilir. Yapılan analizler 0, 10 dan büyük olduğu için ve normal dağılım gösterdiği için paramedik dağılımlar yapılmıştır.

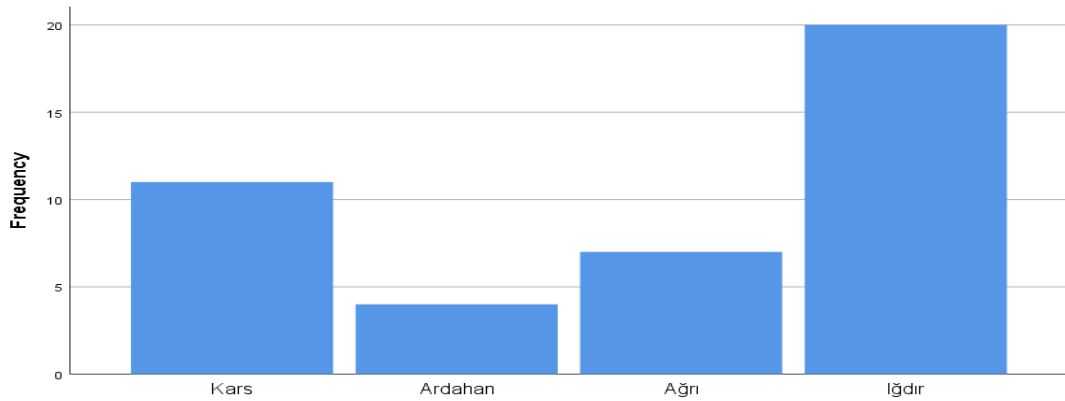
4.2. BULGULAR

Bu bölümde yapılan anketler doğrultusunda elde edilen verilerin analizi sonucunda ortaya çıkan bulgular ve yorumlar yer almaktadır. Araştırma iki bölümden oluşmuş olup birinci bölümde firmalara ilişkin demografik sorular, analizler, grafik ve yorumlar bulunmaktadır. Araştırmanın ikinci bölümünde ise firmalara yöneltilen 5'li likert şeklinde sorular, analizler ve bu analizlerin yorumları çalışmamızda yer almaktadır.

Tablo 4.2. TRA2 Bölgesinde Katılım Sağlayan Firmaların Bulunduğu İllere Göre Frekans Dağılımı

1.Firmanızın bulunduğu şehir				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Kars	11	26.2	26.2	26.2
Ardahan	4	9.5	9.5	35.7
Ağrı	7	16.7	16.7	52.4
İğdır	20	47.6	47.6	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılan firmalara TRA2 Bölgesinde hangi ilde bulundukları sorulmuştur. Katılım sağlayan firmalardan elde edilen bilgiler doğrultusunda en fazla katılım gösteren il %47.6 ile İğdır olurken, en az katılım gösteren il ise %9, 5 ile Ardahan ili olmuştur. TRA2 Bölgesinde en fazla ihracatçı firmanın İğdır ilinde olduğu saptanmıştır.

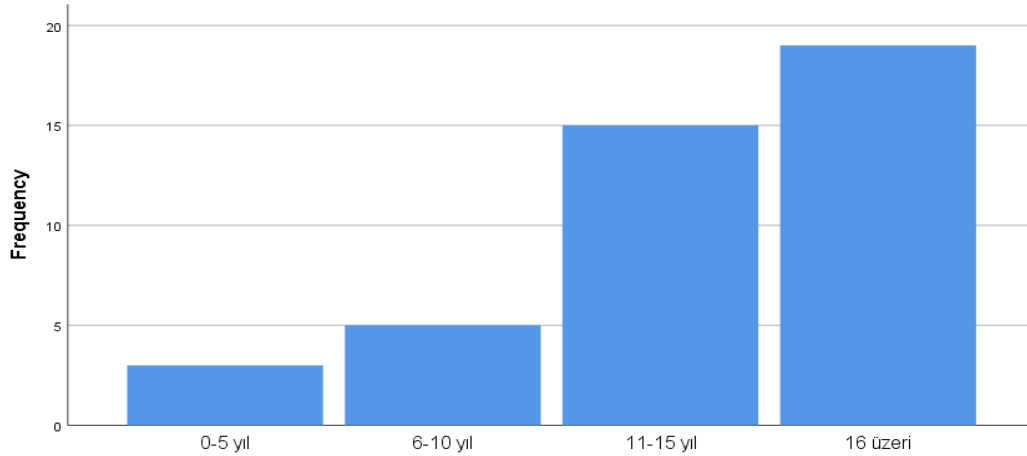


Şekil 4.1. TRA2 Bölgesinde Katılım Sağlayan Firmaların Bulunduğu İl Dağılım Grafiği

Tablo 4.3. TRA2 Bölgesinde Katılım Sağlayan Firmaların Yıllık Faaliyet Sürelerine Göre Frekans Dağılımı

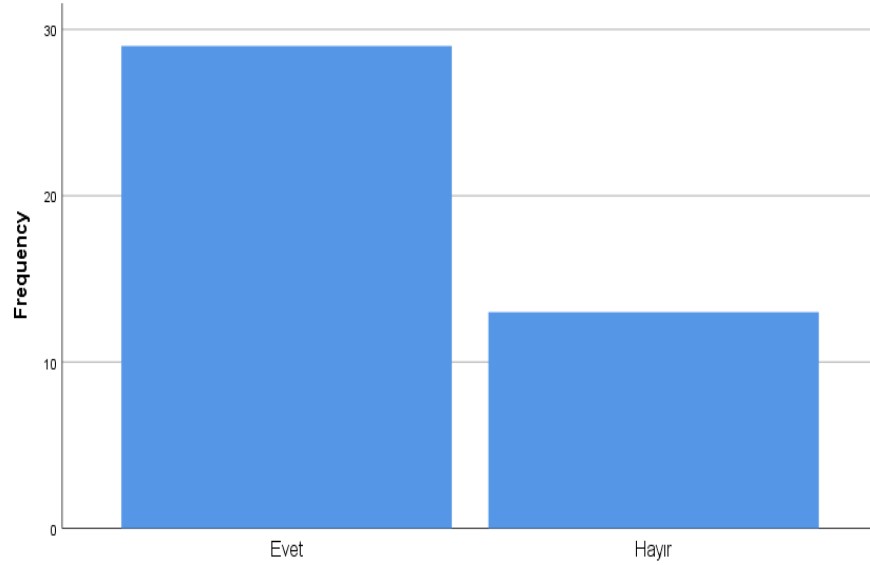
2.İşletmeniz kaç yıldır faaliyet gösteriyor				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
0-5 yıl	3	7.1	7.1	7.1
6-10 yıl	5	11.9	11.9	19.0
11-15 yıl	15	35.7	35.7	54.8
16 üzeri	19	45.2	45.2	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Araştırmaya katılan işletmelerin faaliyet süresi dağılımları Tablo 4.3’de incelendiğinde, faaliyet sürelerinin %7, 1’ini 0-5 yıl %11, 9’unu 6-10 yıl %35, 7’sini 11-15 yıl ve %45, 2’sinin ise 16 yıldan fazla olduğu görülmektedir. TRA2 Bölgesinde ihracat yapan işletmelerin çoğunluğunun 11-15 yıl ve 16yıldan fazla olduğunu görülmüştür.

**Şekil 4.2.** TRA2 Bölgesinde Katılım Sağlayan Firmaların Yıllık Faaliyeti Dağılım Grafiği**Tablo 4.4.** Ankete Katılan Firmaların İhracat Değişkenine Göre Frekans Dağılımı

3.İhracat yapıyor musunuz				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Evet	29	69.0	69.0	69.0
Hayır	13	31.0	31.0	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılan firmaların ihracat değişkenine göre dağılımları Tablo 4,4’de incelendiğinde, katılımcıların % 69’u evet yanıtını verirken %31’i ihracat firması olarak görünüp aktif olarak ihracat yapmadıkları saptanmıştır. TRA2 Bölgesinde firmaların çoğunluğunun ihracat yaptıkları saptanmıştır.

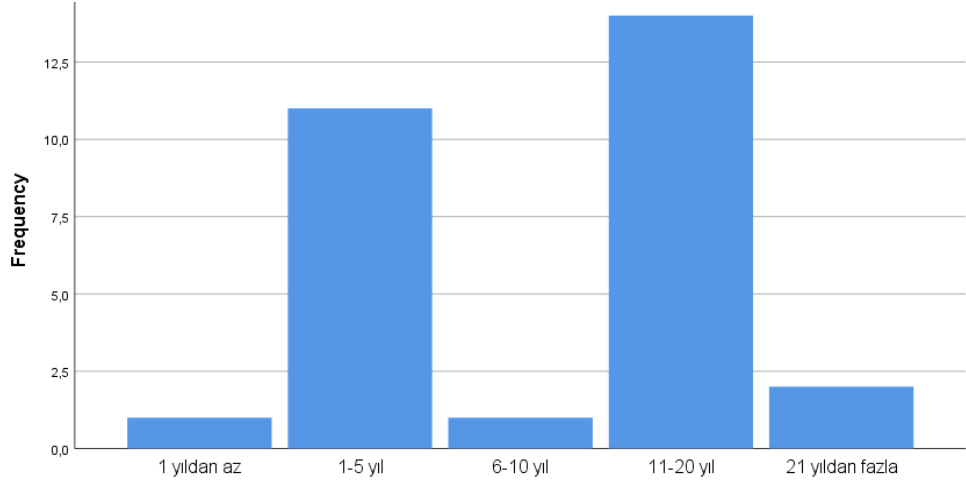


Şekil 4.3. Ankete Katılan Firmaların İhracat Değişkenine Göre Dağılım Grafiği

Tablo 4.5. Ankete Katılan Firmaların İhracat Süresine İlişkin Frekans Dağılımı

4.İşletmeniz kaç yıldır ihracat yapıyor				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
1 yıldan az	1	2.4	3.4	3.4
1-5 yıl	11	26.2	37.9	41.4
6-10 yıl	1	2.4	3.4	44.8
11-20 yıl	14	33.3	48.3	93.1
21 yıldan fazla	2	4.8	6.9	100.0
Toplam	29	69.0	100.0	
Missing System	13	31.0		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılan firmaların ihracat süresine ilişkin dağılımları Tablo 4.5’de gösterilmiştir. Firmaların % 2, 4’ü 1 yıldan az ve 6-10 yıl, % 4, 8’i 21 yıldan fazla olan, %26, 2’si 1-5 yıl ve son olarak %33, 3’ü 11-20 yıl ihracat süresi oluşturmaktadır. TRA2 Bölgesinde ihracat yapan firmaların sayısının son dönemlerde arttığı gözlemlenmiştir.

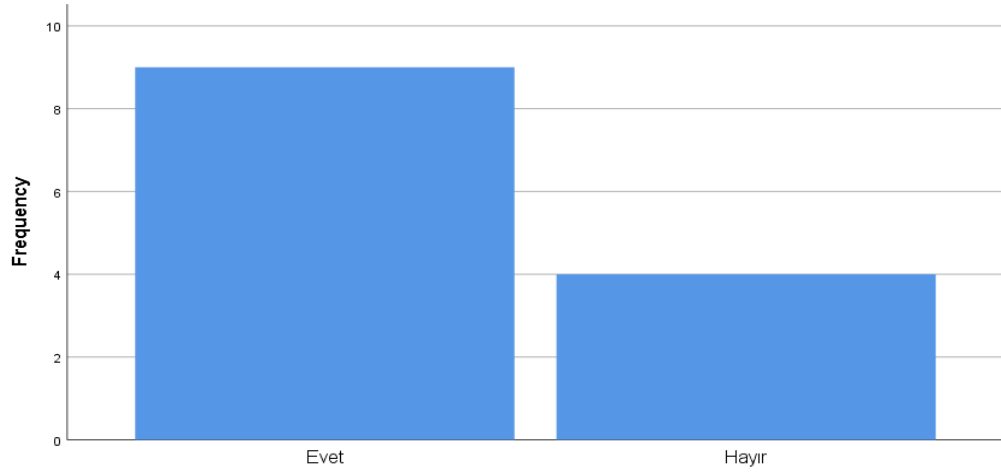


Şekil 4.4. Ankete Katılan İşletmelerin Faaliyet Süresi Dağılım Grafiği

Tablo 4.6. Ankete Katılan Firmaların İhracat Yapabilme Potansiyeline İlişkin Frekans Dağılımı

5. İhracat yapabilme potansiyeliniz var mı				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Evet	9	21.4	69.2	69.2
Hayır	4	9.5	30.8	100.0
Toplam	13	31.0	100.0	
Missing System	29	69.0		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılan firmaların ihracat yapabilme potansiyeline ilişkin soruda, Tablo 4.6’da görüldüğü üzere aktif olarak ihracat yapmayan firmaların %9, 5’i hayır yanıtını verirken, %21, 4’ü ihracat yapabilme potansiyelinin olduğu belirtmiştir. Bu analiz doğrultusunda TRA2 Bölgesinde ihracat yapan firmaların sayılarının artacağı saptanmıştır.

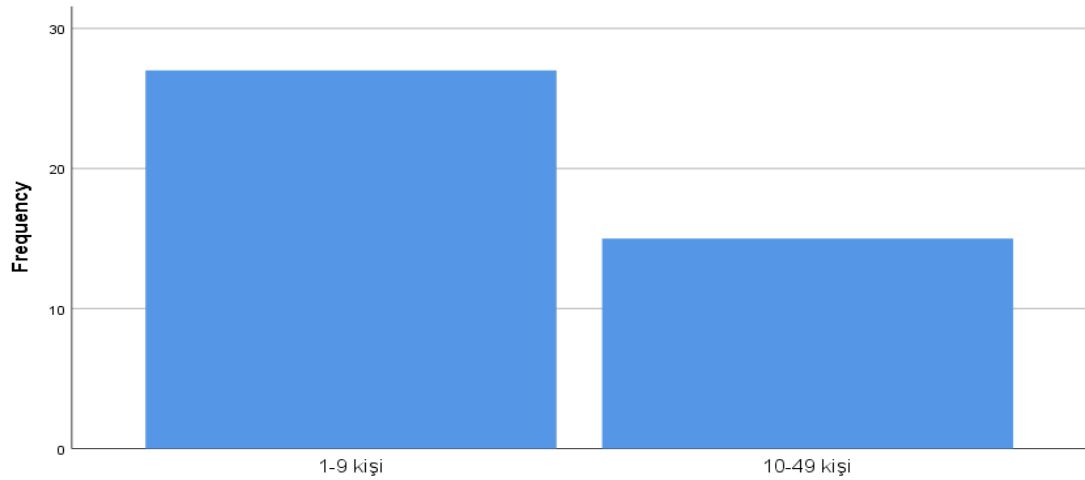


Şekil 4.5. Ankete Katılan Firmaların İhracat Yapabilme Potansiyeline İlişkin Dağılım Grafiği

Tablo 4.7. Ankete Katılan Firmaların Çalışan Sayısı Değişkenine Göre Frekans Dağılımı

6.İşletmenizde kaç kişi çalışıyor				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
1-9 kişi	27	64.3	64.3	64.3
10-49 kişi	15	35.7	35.7	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

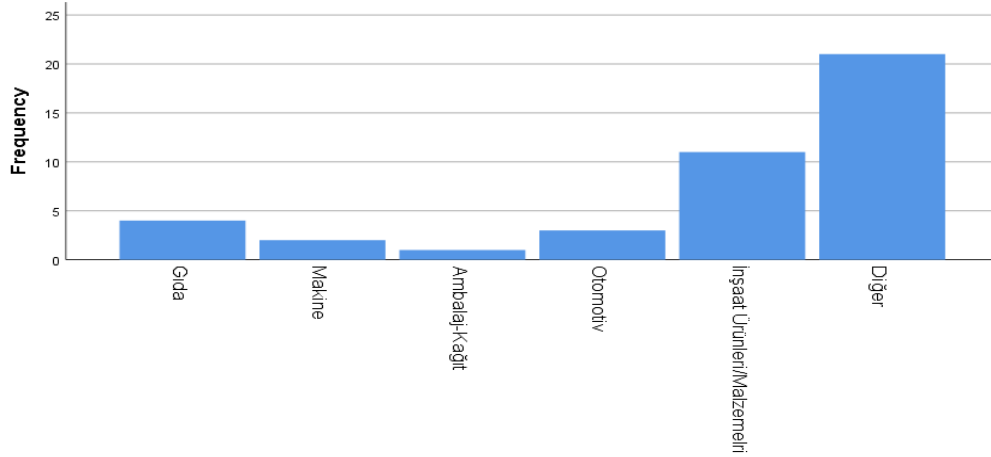
Ankete katılan firmaların çalışan sayısı değişkenine ilişkin dağılımı Tablo 4.7 incelendiğinde, en fazla kişi sayısı %64, 3 ile 1-9 kişi ardından %35, 7 ile 10-49 kişi oluşturmaktadır. TRA2 Bölgesinde ihracat yapan firmaların az sayıda eleman istihdam ettiği kanısına varılmıştır.



Şekil 4.6. Ankete Katılan Firmaların Çalışan Sayısı Değişkenine Göre Frekans Dağılımı**Tablo 4.8.** Ankete Katılan Firmaların Faaliyet Alanına Göre Frekans Dağılımı

7.İşletmenizin faaliyet gösterdiği sektör hangisidir				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Gıda	4	9.5	9.5	9.5
Makine	2	4.8	4.8	14.3
Ambalaj-Kağıt	1	2.4	2.4	16.7
Otomotiv	3	7.1	7.1	23.8
İnşaat Ürünleri/Malzemeleri	11	26.2	26.2	50.0
Diğer	21	50.0	50.0	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

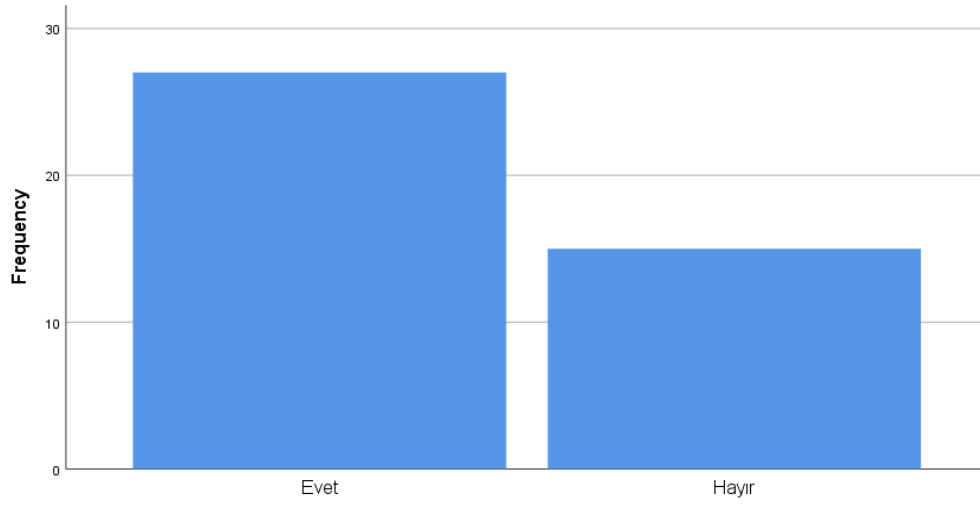
Ankete katılan firmaların faaliyet alanına ilişkin dağılımı Tablo 4.8 incelendiğinde %9, 5'i gıda sektörü, %4, 8'i makine sektörü, %2, 4'ü ambalaj/kağıt sektörü, %7, 1'i otomotiv sektörü, %26, 2'si inşaat ürünleri/malzemeleri sektörü ve %50 ile geriye kalan diğer sektörlerden oluşmaktadır. TRA2 Bölgesinde ihracat yapan firmaların en fazla inşaat ürünleri sektörü ve diğer sektörlerden oluştuğu saptanmıştır.

**Şekil 4.7.** Ankete Katılan Firmaların Faaliyet Alanına Göre Dağılımı Grafiği**Tablo 4.9.** Ankete Katılan Firmaların Lojistik Bölümüne İlişkin Frekans Dağılımı

8.İşletmeniz bünyesinde lojistik departmanınız mevcut mudur				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Evet	27	64.3	64.3	64.3

Hayır	15	35.7	35.7	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılan firmaların lojistik bölümüne ilişkin dağılımı Tablo 4.9’da belirtilmiştir. Tablo incelendiğinde firmaların %64, 3’ü evet yanıtını verirken %35, 7’si hayır yanıtını vermiştir. Buna göre TRA2 Bölgesinde bulunan ihracat firmalarının büyük çoğunluğunun lojistik departmanının bulunduğu ve lojistiğe önem verdikleri saptanmıştır.

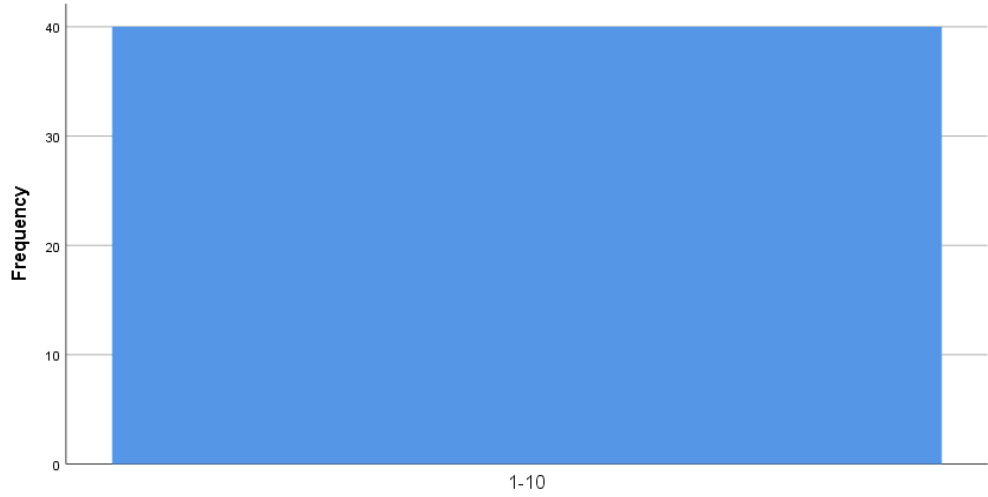


Şekil 4.8. Ankete Katılan Firmaların Lojistik Bölümüne İlişkin Dağılım Grafiği

Tablo 4.10. Ankete Katılan Firmaların İhracat Yapılan Ülke Frekans Dağılımı

9.İşletmenizin ihracat yaptığı ülke sayısı kaçtır				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
1-10	40	95.2	100.0	100.0
Missing System	2	4.8		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılan firmaların ihracat yaptıkları ülke dağılımı Tablo 4.10 incelendiğinde, katılım sağlayan tüm firmaların %95, 2’si 1-10 ülke arasında ihracat yaptıkları gözlemlenmiştir. TRA2 Bölgesinde ihracat yapan firmaların daha fazla ülkeye ulaşması gerekmektedir.



Şekil 4.9.Ankete Katılan Firmaların İhracat Yapılan Ülke Frekans Dağılımı

TRA2 Bölgesinde Kars Lojistik Köyüne İlişkin Yöneticilerin Verilen İfadelere Katılma Dereceleri

TRA2 Bölgesinde Kars lojistik köyünün ihracata ilişkin etkisinde beşli ölçek grubu kullanılmıştır. Bu ölçekler; *Hiç Katılmıyorum*, *Katılmıyorum*, *Ne Katılıyor Ne Katılmıyor*, *Katılıyorum*, *Tamamen Katılıyorum* şeklinde referans ölçüleri doğrultusunda ölçek bulguları bu referans aralıklarına göre yorumlanmıştır.

Tablo 4.11. Lojistik Köy, Ürünlerin Hedef Pazarlara Hızlı Ulaşımını Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

10. Lojistik Köy, ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlar.				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	8	19.0	19.0	19.0
Katılmıyorum	5	11.9	11.9	31.0
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	6	14.3	14.3	45.2
Katılıyorum	17	40.5	40.5	85.7
Tamamen Katılıyorum	6	14.3	14.3	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Tablo 4.11'e göre lojistik köyün ürünleri hedef pazarlara hızlı ulaşımı sağlar sorusu yöneltildiğinde katılımcıların %30, 9'u katılmadıklarını, %54, 7'si ise katıldıklarını belirtmiştir. Bunun sonucunda TRA2 Bölgesinde bulunan ihracat

firmalarının Kars lojistik köyünün, ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlayacağı kanısına varmışlardır.

Tablo 4.12. Lojistik Köyün, Ürünlerin Hedef Pazarlara Güvenli Ulaşımını Sağlayacağıyla İlgili İfadeye Firmaların Katılma Dereceleri

11. Lojistik köy, ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	4	9.5	9.5	9.5
Katılmıyorum	5	11.9	11.9	21.4
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	10	23.8	23.8	45.2
Katılıyorum	12	28.6	28.6	73.8
Tamamen Katılıyorum	11	26.2	26.2	100.0
Total	42	100.0	100.0	

Tablo 4.12'ye göre katılımcılara, lojistik köyün, ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlar sorusu yöneltildiğinde firmaların %21, 4'ü katılmadıklarını %54, 8'i katıldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar neticesinde TRA2 Bölgesinde bulunan ihracat firmalarının çoğunluğunun Kars lojistik köyün, ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlayacağını düşünmektedirler. Bu da Kars lojistik köyünün olumlu imaj yarattığını göstermektedir.

Tablo 4.13.Lojistik Köyün, Lojistik Maliyetlerinin Düşmesine Yardımcı Olduğuna İlişkin Firmaların Katılma Dereceleri

12. Lojistik köy, lojistik maliyetlerinin düşmesine yardımcı olur				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	9	21.4	21.4	21.4
Katılmıyorum	5	11.9	11.9	33.3
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	2	4.8	4.8	38.1
Katılıyorum	17	40.5	40.5	78.6
Tamamen Katılıyorum	9	21.4	21.4	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Tablo 4.13'e göre katılımcılara, lojistik köyün, , lojistik maliyetlerinin düşmesine yardımcı olacağı sorusu yöneltildiğinde firmaların %33, 3'ü katılmadıklarını %61,

9'unun ise katıldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda firmaların büyük bir çoğunluğunun Kars lojistik köyün, lojistik maliyetlerde düşürücü etkisinin olacağını düşünmektedirler.

Tablo 4.14.Lojistik Köyün Firma Karlılığını Arttıracığına İlişkin Firmaların Katılma Düzeyleri

13. Lojistik köy firmamızın karlılığını artırır				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	7	16.7	16.7	16.7
Katılmıyorum	3	7.1	7.1	23.8
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	9	21.4	21.4	45.2
Katılıyorum	15	35.7	35.7	81.0
Tamamen Katılıyorum	8	19.0	19.0	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Tablo 4.14'e göre katılımcılara, lojistik köyün, firma karlılığını arttıracığına yönelik soru yöneltildiğinde firmaların %23, 8'i katılmadıklarını ve %54, 7'si ise katıldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar neticesinde firmaların çoğunluğunun Kars lojistik köyün, firmaların karlılığını olumlu yönde etkileyeceği kanısına varılmıştır.

Tablo 4.15.Lojistik Köyün, Ürünlerin Pazarlamasında Avantaj Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

14. Lojistik köy, ürünlerimizin pazarlamasında avantaj sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	4	9.5	9.5	9.5
Katılmıyorum	10	23.8	23.8	33.3
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	6	14.3	14.3	47.6
Katılıyorum	15	35.7	35.7	83.3
Tamamen Katılıyorum	7	16.7	16.7	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köyün ürünlerin pazarlanmasında avantaj sağlar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.15'e göre katılımcıların %33, 3'ü katılmadıklarını beyan ederken %52, 4'ü katıldıklarını ve %14, 3'ü ise kararsız

kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda Kars lojistik köyün firmaların, ürünlerinin pazarlamasında kolaylık sağlayacağını söylemek mümkündür.

Tablo 4.16.Lojistik Köyün, Müşterilerle Olan İlişkilerini Geliştireceğine İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

15. Lojistik köy, müşterilerle olan ilişkileri geliştirir				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Frekans
Hiç Katılmıyorum	7	16.7	16.7	16.7
Katılmıyorum	3	7.1	7.1	23.8
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	11	26.2	26.2	50.0
Katılıyorum	14	33.3	33.3	83.3
Tamamen Katılıyorum	7	16.7	16.7	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köyün müşterilerle olan ilişkileri geliştirir sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.16'ya göre katılımcıların %23, 8'i katılmadıklarını belirtirken %50, 0'si katıldıklarını ve %26, 2'si ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar neticesinde Kars lojistik köyün müşteri ilişkilerinde olumlu etkiler yaratacağı ve fayda sağlayacağı saptanmıştır.

Tablo 4.17. Lojistik Köyün, İhracatı Yapılacak Ürünün Sevk Sırasındaki Takibini Kolaylaştıracağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

16. Lojistik köy, ihracatı yapılacak ürünün sevk sırasındaki takibini kolaylaştırır				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	2	4.8	4.8	4.8
Katılmıyorum	2	4.8	4.8	9.5
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	14	33.3	33.3	42.9
Katılıyorum	16	38.1	38.1	81.0
Tamamen Katılıyorum	8	19.0	19.0	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köyün ihracatı yapılacak ürünün sevk sırasındaki takibini kolaylaştırır sorusu yöneltildiğinde, Tablo 17'ye göre katılımcıların %9, 6'sı katılmadıklarını belirtirken %57, 1'i katıldıklarını ve %33, 3'ü ise kararsız

kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar neticesinde firmaların, Kars lojistik köyün ihracatı yapılacak ürünün sevk sırasındaki takibini kolaylaştıracağı saptanmıştır.

Tablo 4.18.Lojistik Köyün, Yeni Pazarlama Alanları Oluşturacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

17. Lojistik köy, yeni pazarlama alanları oluşturur				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	6	14.3	14.3	14.3
Katılmıyorum	1	2.4	2.4	16.7
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	12	28.6	28.6	45.2
Katılıyorum	15	35.7	35.7	81.0
Tamamen Katılıyorum	8	19.0	19.0	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, yeni pazarlama alanları oluşturur sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.18'e göre katılımcıların %16, 7'si katılmadıklarını belirtirken %54, 7'si katıldıklarını ve %28, 6'sı ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların, Kars lojistik köyün yeni pazarlara erişim imkanı sunacağı kanısına varılmıştır.

Tablo 4.19.Lojistik Köyün, Yabancı Ülkelerdeki Firmalarla Rekabetimize Katkı Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

18. Lojistik köy, yabancı ülkelerdeki firmalarla rekabetimize katkı sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçeri Yüzde	Kümülatif yüzde
Hiç Katılmıyorum	4	9.5	9.5	9.5
Katılmıyorum	3	7.1	7.1	16.7
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	14	33.3	33.3	50.0
Katılıyorum	15	35.7	35.7	85.7
Tamamen Katılıyorum	6	14.3	14.3	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, yabancı ülkelerdeki firmalarla rekabetimize katkı sağlar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.19'a göre katılımcıların %16, 6'sı katılmadıklarını belirtirken %50, 0'si katıldıklarını ve %33, 3'ü ise kararsız

kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların, Kars lojistik köyün yabancı ülkelerdeki firmalarla rekabetlerinde olumlu katkılar sağlayacağı kanısına varılmıştır.

Tablo 4.20.Lojistik Köyün, Katma Değerli İhracat Hedefimize Katkı Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

19. Lojistik köy, katma değerli ihracat hedefimize katkı sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	3	7.1	7.1	7.1
Katılmıyorum	2	4.8	4.8	11.9
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	10	23.8	23.8	35.7
Katılıyorum	22	52.4	52.4	88.1
Tamamen Katılıyorum	5	11.9	11.9	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, katma değerli ihracat hedefimize katkı sağlar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.20'ye göre katılımcıların %8, 9'u katılmadıklarını belirtirken %64, 3'ü katıldıklarını ve %23, 8'i ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların büyük bir çoğunluğunun Kars lojistik köyün katma değerli ihracat hedeflerine olumlu yönde katkılar sağlayacağı kanısına varılmıştır.

Tablo 4.21.Lojistik Köyün, İhracatı Arttıracığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

20. Lojistik köy, ihracatı artırır				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Katılmıyorum	2	4.8	4.8	4.8
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	13	31.0	31.0	35.7
Katılıyorum	20	47.6	47.6	83.3
Tamamen Katılıyorum	7	16.7	16.7	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, ihracatı artırır sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.21'e göre katılımcıların %4, 8'i katılmadıklarını belirtirken

%64, 3'ü katıldıklarını ve %31, 0'i ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar neticesinde TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların büyük bir çoğunluğunun Kars lojistik köyün ihracatı arttıracığına dair düşüncelerinin olduğu kanısına varılmıştır. Böylece Kars lojistik köyünün TRA2 Bölgesinin kalkınmasında büyük paya sahip olduğu saptanmıştır.

Tablo 4.22.Lojistik Köyünün, Lojistik Faaliyetlerimizin Gerçekleşmesini Kolaylaştıracağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

21. Lojistik köy, lojistik faaliyetlerimizin gerçekleşmesini kolaylaştırır				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	7	16.7	16.7	16.7
Katılmıyorum	7	16.7	16.7	33.3
Ne Katılıyorum/Ne Katılmıyorum	10	23.8	23.8	57.1
Katılıyorum	12	28.6	28.6	85.7
Tamamen Katılıyorum	6	14.3	14.3	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy lojistik faaliyetlerimizin gerçekleşmesini kolaylaştırır sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.22'ye göre katılımcıların %33, 4'ü katılmadıklarını belirtirken %42, 9'u katıldıklarını ve %23, 8'i ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün lojistik faaliyetlerinin gerçekleşmesinde kolaylık sağlayacağı düşüncesi katılıyorum ölçeğinde artan sonuç elde edilse de istenilen orana ulaşamadığı kanısına varılmıştır.

Tablo 4.23.Lojistik Köyün, Kamu Teşviklerinden Yararlanma Kolaylığı Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

22. Lojistik köy, kamu teşviklerinden yararlanma kolaylığı sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	5	11.9	12.2	12.2
Katılmıyorum	3	7.1	7.3	19.5
Ne Katılıyorum/Ne Katılmıyorum	13	31.0	31.7	51.2
Katılıyorum	14	33.3	34.1	85.4
Tamamen Katılıyorum	6	14.3	14.6	100.0

Toplam	41	97.6	100.0	
Missing System	1	2.4		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy kamu teşviklerinden yararlanma kolaylığı sağlar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.23'e göre katılımcıların %19, 0'u katılmadıklarını belirtirken %47, 6'sı katıldıklarını ve %31, 0'i ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün kamu teşviklerinden yararlanma kolaylığı sağladığı kanısına varılmıştır.

Tablo 4.24.Lojistik Köyün, KOBİ Niteliğindeki İşletmelere Dezavantaj Oluşturacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

23. Lojistik köy, KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturur				
	Frekans	Yüzde	Geçeri Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	9	21.4	21.4	21.4
Katılmıyorum	7	16.7	16.7	38.1
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	16	38.1	38.1	76.2
Katılıyorum	5	11.9	11.9	88.1
Tamamen Katılıyorum	5	11.9	11.9	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturur sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.24'e göre katılımcıların %38, 1'ü katılmadıklarını belirtirken %23, 8'i katıldıklarını ve %38, 1'i ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturmadığı görüşüne varılmıştır.

Tablo 4.25.Lojistik Köyün Nakliye Maliyetlerini Düşüreceğine İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

24. Lojistik köy nakliye maliyetlerini düşürür				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	6	14.3	14.3	14.3
Katılmıyorum	4	9.5	9.5	23.8

Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	13	31.0	31.0	54.8
Katılıyorum	12	28.6	28.6	83.3
Tamamen Katılıyorum	7	16.7	16.7	100.0
Toplam	42	100.0	100.0	

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik nakliye maliyetlerini düşürür sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.25'e göre katılımcıların %23, 8'i katılmadıklarını belirtirken %45, 3'ü katıldıklarını ve %31, 0'i ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün nakliye maliyetlerini düşüreceği kanısına varılmıştır.

Tablo 4.26.Lojistik Köyün, İşletmeler Arasında İşbirliğini Geliştirdiğine Yönelik Firmaların Katılım Düzeyleri

25. Lojistik köy, işletmeler arasında işbirliğini geliştirir				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	8	19.0	19.5	19.5
Katılmıyorum	4	9.5	9.8	29.3
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	6	14.3	14.6	43.9
Katılıyorum	14	33.3	34.1	78.0
Tamamen Katılıyorum	9	21.4	22.0	100.0
Toplam	41	97.6	100.0	
Missing System	1	2.4		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy işletmeler arasında işbirliğini geliştirir sorusu yöneltildiğinde, Tablo 26'ya göre katılımcıların %28, 5'i katılmadıklarını belirtirken %54, 7'si katıldıklarını ve %14, 3'ü ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün işletmeler arasında işbirliğini geliştirdiğini saptanmıştır.

Tablo 4.27.Lojistik Köyün, İlimizdeki Sektörlerin Gelişimine Katkı Sağladığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

26. Lojistik köy, ilimizdeki sektörlerin gelişimine katkı sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde

Hiç Katılmıyorum	5	11.9	12.8	12.8
Katılmıyorum	2	4.8	5.1	17.9
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	14	33.3	35.9	53.8
Katılıyorum	13	31.0	33.3	87.2
Tamamen Katılıyorum	5	11.9	12.8	100.0
Toplam	39	92.9	100.0	
Missing System	3	7.1		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, ilimizdeki sektörlerin gelişimine katkı sağlar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.27'ye göre katılımcıların %16, 7'si katılmadıklarını belirtirken %42, 9'u katıldıklarını ve %33, 3'ü ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün ildeki sektörlerin gelişimine katkı sağlayacağı konusunda olumlu görüşleri olduğu saptanmıştır.

Tablo 4.28.Lojistik Köyün, Depolama Kolaylığı Sağladığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

27. Lojistik köy, depolama kolaylığı sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	3	7.1	7.7	7.7
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	8	19.0	20.5	28.2
Katılıyorum	19	45.2	48.7	76.9
Tamamen Katılıyorum	9	21.4	23.1	100.0
Toplam	39	92.9	100.0	
Missing System	3	7.1		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, depolama kolaylığı sağlar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.28'e göre katılımcıların sadece %7, 1'i katılmadıklarını belirtirken %66, 6'sı katıldıklarını ve %19, 0'u ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların büyük bir çoğunluğunun Kars lojistik köyün depolama kolaylığı sağlayacağını belirtmişlerdir.

Tablo 4.29.Lojistik Köy Sayesinde Nakliye Aracı Bulmadaki Zorluklar Azaltılmasına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

28. Lojistik köy sayesinde nakliye aracı bulmadaki zorluklar azaltılır				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Katılmıyorum	3	7.1	7.3	7.3
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	19	45.2	46.3	53.7
Katılıyorum	14	33.3	34.1	87.8
Tamamen Katılıyorum	5	11.9	12.2	100.0
Toplam	41	97.6	100.0	
Missing System	1	2.4		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy sayesinde nakliye aracı bulmadaki zorluklar azaltılır sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.29'a göre katılımcıların sadece %7, 1'i katılmadıklarını belirtirken %45, 2'si katıldıklarını ve %45, 2'sinin ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün nakliye aracı bulmadaki zorlukların azaltılacağına ilişkin ölçekte katılanların ve kararsız kalanların oranların eşit olduğu saptanmış olup bu ölçeğin ilerleyen zamanlarda daha net yanıtlar verileceği öngörülmüştür.

Tablo 4.30.Lojistik Köyün Gümrük İşlemlerini Kolaylaştırdığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

29. Lojistik köy gümrük işlemlerini kolaylaştırır				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	2	4.8	5.0	5.0
Katılmıyorum	3	7.1	7.5	12.5
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	11	26.2	27.5	40.0
Katılıyorum	20	47.6	50.0	90.0
Tamamen Katılıyorum	4	9.5	10.0	100.0
Toplam	40	95.2	100.0	
Missing System	2	4.8		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, gümrük işlemlerini kolaylaştırır sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.30'a göre katılımcıların %8, 9'u katılmadıklarını belirtirken %57, 1'i katıldıklarını ve %26, 2'si ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar

doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların çoğunluğunun Kars lojistik köyün gümrük işlemlerini kolaylaştırdığı kanısına varılmıştır.

Tablo 4.31.Lojistik Köy Sayesinde Parsiyel Yük Sevkiyatındaki Zorluklar Kalkacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

30. Lojistik köy sayesinde parsiyel yük sevkiyatındaki zorluklar kalkar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	7	16.7	17.1	17.1
Katılmıyorum	5	11.9	12.2	29.3
Ne Katılıyorum/Ne Katılmıyorum	12	28.6	29.3	58.5
Katılıyorum	13	31.0	31.7	90.2
Tamamen Katılıyorum	4	9.5	9.8	100.0
Toplam	41	97.6	100.0	
Missing System	1	2.4		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, sayesinde parsiyel yük sevkiyatındaki zorluklar kalkar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.31'e göre katılımcıların %28, 6'sı katılmadıklarını belirtirken %40, 5'i katıldıklarını ve %28, 6'sı ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün parsiyel yük sevkiyatındaki zorlukların kalkacağına ilişkin yardımcı olacağı saptanmıştır.

Tablo 4.32.Lojistik Köyün Sigortalama Kolaylığı Sağladığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

31. Lojistik köy sigortalama kolaylığı sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	6	14.3	14.6	14.6
Katılmıyorum	2	4.8	4.9	19.5
Ne Katılıyorum/Ne Katılmıyorum	14	33.3	34.1	53.7
Katılıyorum	13	31.0	31.7	85.4
Tamamen Katılıyorum	6	14.3	14.6	100.0
Toplam	41	97.6	100.0	
Missing System	1	2.4		

Toplam	42	100.0		
---------------	----	-------	--	--

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, sigortalama kolaylığı sağlar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.32'ye göre katılımcıların %19, 1'i katılmadıklarını belirtirken %45, 3'ü katıldıklarını ve %33, 3'ü ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların Kars lojistik köyün sigortalama kolaylığı sağladığı düşüncesi yaygın olurken bu ölçekte kararsız kalanların oranı daha fazla olduğu saptanmıştır.

Tablo 4.33.Lojistik Köyün İlimizde İstihdam Edilen Personel Sayısını Arttırdığına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

32. Lojistik köy ilimizde istihdam edilen personel sayısını arttırır				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	6	14.3	14.6	14.6
Katılmıyorum	4	9.5	9.8	24.4
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	8	19.0	19.5	43.9
Katılıyorum	16	38.1	39.0	82.9
Tamamen Katılıyorum	7	16.7	17.1	100.0
Toplam	41	97.6	100.0	
Missing System	1	2.4		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy, ilimizde istihdam edilen personel sayısını arttırır sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.33'e göre katılımcıların %23, 8'i katılmadıklarını belirtirken %54, 8'i katıldıklarını ve %19, 0'u ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların çoğunluğu Kars lojistik köyün ilde istihdam edilen personel sayısını arttıracığı konusunda olumlu düşünceler olduğu kanısına varılmıştır.

Tablo 4.34.Lojistik Köyün Sayesinde Teknoloji Ve Yazılım Sorunları Ortadan Kalkacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

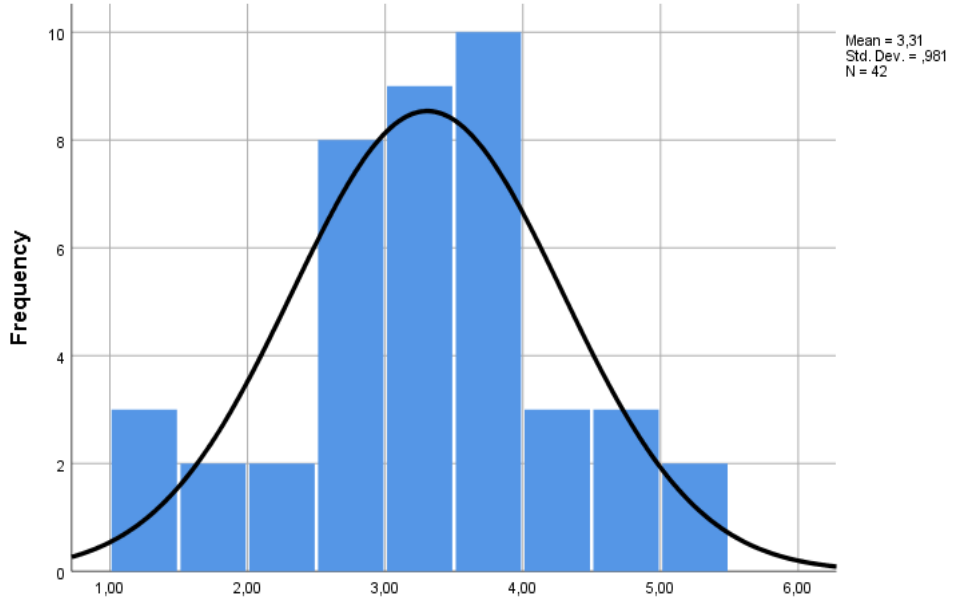
33. Lojistik köy sayesinde teknoloji ve yazılım sorunları ortadan kalkar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	6	14.3	15.4	15.4
Katılmıyorum	3	7.1	7.7	23.1
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	18	42.9	46.2	69.2
Katılıyorum	5	11.9	12.8	82.1
Tamamen Katılıyorum	7	16.7	17.9	100.0
Toplam	39	92.9	100.0	
Missing System	3	7.1		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köy sayesinde teknoloji ve yazılım sorunları ortadan kalkar sorusu yöneltildiğinde, Tablo 4.34'e göre katılımcıların %21, 4'ü katılmadıklarını belirtirken %28, 6'ı katıldıklarını ve %42, 2'si ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların çoğunluğu Kars lojistik köyün teknoloji ve yazılım sorunlarını ortadan kaldıracığına ilişkin kararsız kaldıkları ve bu konuda net cevaplar sunmadıkları görülmüştür.

Tablo 4.35.Lojistik Köyün, İlimizin Dış Dünyaya Tanıtımını Sağlayacağına İlişkin Firmaların Katılım Düzeyleri

34. Lojistik köy, ilimizin dış dünyaya tanıtımını sağlar				
	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	5	11.9	12.2	12.2
Katılmıyorum	2	4.8	4.9	17.1
Ne Katılıyor/Ne Katılmıyorum	12	28.6	29.3	46.3
Katılıyorum	13	31.0	31.7	78.0
Tamamen Katılıyorum	9	21.4	22.0	100.0
Toplam	41	97.6	100.0	
Missing System	1	2.4		
Toplam	42	100.0		

Ankete katılım sağlayan firmalara lojistik köyümüzün dış dünyaya tanıtımını sağlarsorusu yöneltildiğinde, Tablo 35'e göre katılımcıların %16, 7'si katılmadıklarını belirtirken %52, 4'ü katıldıklarını ve %28, 6'sı ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda TRA2 Bölgesinde bulunan firmaların çoğunluğu Kars lojistik köyün ilde dış dünyaya tanıtımını sağlayacağına ilişkin olumlu düşüncelerin olduğu saptanmıştır.



Şekil 4.10.Ankete Katılan Firmaların Histogram Frekans Dağılımı

Yukarıda yer alan 5'li likert sorularının genel görünümü Şekil 4.10'da gösterilmiştir. Şekil incelendiğinde Katılıyorum(4.00) seçeneğinin oldukça fazla olduğu görülmektedir. Yani katılımcıların lojistik köy algılarının olumlu yönde olduğu ortaya çıkmıştır. Histogram grafiği ifadelere göre normal bir dağılım olduğunu göstermektedir.

Tablo 4.36. Lojistik Köylerin İhracat Sürecine İlişkin Maddelerin Betimsel İstatistik Analizi

Ölçek Maddeleri	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma
Lojistik köy ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlar	3, 19	1.36
Lojistik köy, ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlar	3, 50	1, 27
Lojistik köy, lojistik maliyetlerinin düşmesine yardımcı olur	3, 28	1, 48
Lojistik köy firmamızın karlılığını artırır	3, 33	1, 33
Lojistik köy, ürünlerimizin pazarlamasında avantaj sağlar	3, 26	1, 26
Lojistik köy, müşterilerle olan ilişkileri geliştirir	3, 26	1, 30
Lojistik köy, ihracatı yapılacak ürünün sevk sırasındaki takibini kolaylaştırır	3, 61	1, 01
Lojistik köy, yeni pazarlama alanları oluşturur	3, 42	1, 25
Lojistik köy, yabancı ülkelerdeki firmalarla rekabetimize katkı sağlar	3, 38	1, 12
Lojistik köy, katma değerli ihracat hedefimize katkı sağlar	3, 57	1, 01
Lojistik köy, ihracatı artırır	3, 76	790
Lojistik köy, lojistik faaliyetlerimizin gerçekleşmesini kolaylaştırır	3, 07	1, 31
Lojistik köy, kamu teşviklerinden yararlanma kolaylığı sağlar	3, 31	1, 19
Lojistik köy, KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturur	2, 76	1, 26
Lojistik köy nakliye maliyetlerini düşürür	3, 23	1, 26
Lojistik köy, işletmeler arasında işbirliğini geliştirir	3, 29	1, 43
Lojistik köy, ilimizdeki sektörlerin gelişimine katkı sağlar	3, 28	1, 16
Lojistik köy, depolama kolaylığı sağlar	3, 79	1, 05
Lojistik köy sayesinde nakliye aracı bulmadaki zorluklar azaltılır	3, 51	810
Lojistik köy gümrük işlemlerini kolaylaştırır	3, 52	960
Lojistik köy sayesinde parsiyel yük sevkiyatındaki zorluklar kalkar	3, 04	1, 24

Lojistik köy sigortalama kolaylığı sağlar	3, 26	1, 22
Lojistik köy ilimizde istihdam edilen personel sayısını arttırır	3, 34	1, 29
Lojistik köy sayesinde teknoloji ve yazılım sorunları ortadan kalkar	3, 10	1, 25
Lojistik köy, ilimizin dış dünyaya tanıtımını sağlar	3, 46	1, 24

Lojistik köylerin ihracat sürecine ilişkin yapılan istatistiksel analizde az katılıyorum referans aralıkları incelendiğinde sırasıyla; “Lojistik köy, yabancı ülkelerdeki firmalarla rekabetimize katkı sağlar, Lojistik köy ilimizde istihdam edilen personel sayısını arttırır, Lojistik köy firmamızın karlılığını arttırır, Lojistik köy, kamu teşviklerinden yararlanma kolaylığı sağlar, Lojistik köy, işletmeler arasında işbirliğini geliştirir, Lojistik köy, lojistik maliyetlerinin düşmesine yardımcı olur, Lojistik köy, ilimizdeki sektörlerin gelişimine katkı sağlar, Lojistik köy, ürünlerimizin pazarlamasında avantaj sağlar, Lojistik köy, müşterilerle olan ilişkileri geliştirir, Lojistik köy sigortalama kolaylığı sağlar, Lojistik köy nakliye maliyetlerini düşürür, Ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlar, Lojistik köy sayesinde teknoloji ve yazılım sorunları ortadan kalkar, Lojistik köy, lojistik faaliyetlerimizin gerçekleşmesini kolaylaştırır, Lojistik köy sayesinde parsiyel yük sevkiyatındaki zorluklar kalkar, Lojistik köy, KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturur” Maddeleri “Az Katılıyorum” referans aralığında yer almaktadır. Geriye kalan maddeler ise “Katılıyorum” referans aralığında olduğu görülmektedir. TRA2 Bölgesinde bulunan yöneticilerin Kars lojistik köyüne ilişkin beklentilerinin genel anlamda olumlu yönde olduğu görülmekte ve bölgeye fayda saylayacağı düşünülmektedir.

Tablo 4.37.İhracat Yapanlarla İhracat Yapmayanların Lojistik Boyutları ile Karşılaştırılması, Bağımsız Örneklem T Testi Sonuçları

Değişkenler	İhracat Durumu	Ortalamalar	Standart Sapma	Dt Değeri	Anlamlılık Düzeyi (p)
Bölgeye Katkı	Yapıyor	3.5357	1.16301	1.349	0.185
	Yapmıyor	3.0256	1.04049	1.406	0.171
Pazar	Yapıyor	3.3879	1.07027	0.374	0.711
	Yapmıyor	3.2500	1.18585	0.359	0.723
Maliyet	Yapıyor	3.3218	1.28940	0.282	0.780
	Yapmıyor	3.2051	1.11835	0.298	0.768
İhracat	Yapıyor	3.8477	0.69546	3.090	0.004
	Yapmıyor	3.0769	0.85626	2.851	0.010
Kolaylık	Yapıyor	3.4247	1.06423	1.043	0.303
	Yapmıyor	3.0615	0.99124	1.073	0.294
Lojistik işlemler	Yapıyor	3.4959	0.91034	1.806	0.079
	Yapmıyor	2.9670	0.79572	1.902	0.068

Tablo 4.37 incelendiğinde ihracat yapan firmalar ile yapmayan firmaların; bölgeye katkı, pazar, maliyet, kolaylık ve lojistik işlemlerden oluşan lojistik alt boyutları ile ele aldığımızda ihracat yapanlarla ihracat yapmayanlar arasında anlamlı bir farklılık ($p < 0,1$ olmadığı için) görülmemektedir. Ancak ihracat değişkenine baktığımızda ihracat yapanlarla (3.8477), ihracat yapmayanlar (3.0769) arasında ve lojistik işlemler değişkeninde ihracat yapanlarla (3.4959) yapmayanlar (2.9670) anlamlı bir farklılığın ($p < 0,1$) olduğu görülmektedir. Aynı zamanda ihracat yapanların ihracat yapmayanlara oranla daha fazla olduğu da gözlemlenmiştir.

İhracatın illere göre gösterdiği farklılıkların belirlenmesi amacı ile lojistik boyut değişkenleri ile karşılaştırmalı olarak Varyans analizi yapılmıştır.

Tablo 4.38.İllere Göre Değişkenlerin Karşılaştırılması(Varyans Analiz Sonuçları)

	Değişkenler	Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Kareler Ortalaması	F	Anlamlılık Düzeyi (p)
Bölgeye Katkı	Gruplar Arası	5.576	3	1.859	1.487	0.234
	Grup İçi	46.245	37	1.250		
	Toplam	51.821	40			
Pazar	Gruplar Arası	3.098	3	1.033	.853	0.474
	Grup İçi	46.021	38	1.211		
	Toplam	49.119	41			
Maliyet	Gruplar Arası	4.915	3	1.638	1.097	0.362
	Grup İçi	56.767	38	1.494		
	Toplam	61.683	41			
İhracat	Gruplar Arası	3.165	3	1.055	1.636	0.197
	Grup İçi	24.508	38	.645		
	Toplam	27.673	41			
Kolaylık	Gruplar Arası	2.618	3	.873	.788	0.508
	Grup İçi	42.069	38	1.107		
	Toplam	44.687	41			
Lojistik İşlemler	Gruplar Arası	2.652	3	.884	1.096	0.363
	Grup İçi	30.661	38	.807		
	Toplam	33.313	41			

Tablo 4.38 incelendiğinde, Varyans analizine göre firmaların faaliyet sürelerine ilişkin; bölgesel katkı, pazar, maliyet, ihracat, kolaylık ve lojistik işlemlerde %90 güven aralığında ve %10 önem seviyesinde Kars, Ardahan, Ağrı ve Iğdır illerinin; bölgeye katkı (p=0.234), pazar (p=0.474), maliyet (p=0.362), ihracat (p=0.197), kolaylık (p=0.508), lojistik işlemler (p=0.363) değişkenlerinde istatistiksel olarak anlamlı sonuçlar ($p < 0, 1$ olmadığı için) ortaya çıkmamıştır. Dolayısı ile bu değişkenlerin LSD testi değerlendirilmemiştir.

Katılımcıların lojistik boyut değişkenleri ile iller arasında karşılaştırılması yapılmak amacıyla LSD testi yapılmıştır.

Tablo 4.39.Lojistik Boyut Değişkenleri ile İller Karşılaştırılması

Değişken	Firmanın Bulunduğu Şehir(a)	Firmanın Bulunduğu Şehir(b)	Ortalama Farkı (a-b)	Anlamlılık Düzeyi	Ortalama (Değ. a)	S (Değ. a)
BÖLGEYE KATKI	Kars	Ardahan	0, 14394	0, 827	3, 3939	0, 57384
		Ağrı	-0, 74892	0, 174		
		Iğdır	0, 28868	0, 500		
	Ardahan	Kars	-0, 14394	0, 827	3, 2500	1, 50000
		Ağrı	-0, 89286	0, 211		
		Iğdır	0, 14474	0, 815		
	Ağrı	Ardahan	0, 89286	0, 211	4, 1429	0, 60422
		Kars	0, 74892	0, 174		
		Iğdır	1, 03759	0, 043		
	Iğdır	Kars	-0, 28868	0, 500	3, 1053	1, 37460
		Ardahan	-0, 14474	0, 815		
		Ağrı	-1, 03759	0, 043		
PAZAR	Kars	Ardahan	0, 39773	0, 540	3, 5227	0, 74544
		Ağrı	-0, 29870	0, 578		
		Iğdır	0, 39773	0, 342		
	Ardahan	Kars	-0, 39773	0, 540	3, 1250	1, 42156
		Ağrı	-0, 69643	0, 319		
		Iğdır	0, 00000	1, 000		
	Ağrı	Ardahan	0, 69643	0, 319	3, 8214	0, 47246
		Kars	0, 29870	0, 578		
		Iğdır	0, 69643	0, 158		
	Iğdır	Kars	-0, 39773	0, 342	3, 1250	1, 31914
		Ardahan	0, 0000	1, 000		
		Ağrı	-0, 69643	0, 158		
MALİYET	Kars	Ardahan	0, 40153	0, 577	3, 4848	0, 63881
		Ağrı	-0, 41991	0, 482		
		Iğdır	0, 48485	0, 297		
	Ardahan	Kars	-0, 40152	0, 577	3, 0833	1, 39775
		Ağrı	-0, 82143	0, 290		
		Iğdır	0, 08333	0, 902		
	Ağrı	Ardahan	0, 82143	0, 290	3, 9048	1, 15011
		Kars	0, 41991	0, 482		
		Iğdır	0, 90476	0, 100		
	Iğdır	Kars	-0, 48485	0, 297	3, 0000	1, 43066
		Ağrı	-0, 90476	0, 100		
		Ardahan	-0, 08333	0, 902		

Tablo 4.39. (Devamı)

İHRACAT	Kars	Ardahan	-0, 17054	0, 718		
		Ağrı	-0, 75974	0, 058	3, 4545	0, 35032
		Iğdır	-0, 02462	0, 935		
	Ardahan	Kars	0, 17045	0, 718		
		Ağrı	-0, 58929	0, 249	3, 6250	0, 32275
		Iğdır	0, 14583	0, 742		
	Ağrı	Kars	0, 75974	0, 058		
		Ardahan	-0, 58929	0, 249	4, 2143	0, 68815
		Iğdır	-0, 53512	0, 044		
KOLAYLIK	Kars	Kars	0, 02462	0, 935		
		Ardahan	0, 14583	0, 742	3, 4792	1, 03339
		Ağrı	0, 73512	0, 044		
	Ardahan	Ardahan	0, 25000	0, 686		
		Ağrı	-0, 40714	0, 428	3, 4000	0, 40988
		Iğdır	0, 27667	0, 488		
	Ağrı	Kars	-0, 25000	0, 686		
		Ağrı	-0, 65714	0, 325	3, 1500	1, 18181
		Iğdır	0, 02667	0, 963		
LOJİSTİK İŞLEMLER	Kars	Kars	0, 40714	0, 428		
		Ardahan	0, 65714	0, 325	3, 8071	0, 99265
		Iğdır	0, 68381	0, 147		
	Ağrı	Kars	-0, 27667	0, 488		
		Ardahan	-0, 02667	0, 963	3, 1233	1, 26256
		Ağrı	-0, 68381	0, 147		
	Iğdır	Ardahan	0, 08117	0, 878		
		Ağrı	-0, 63142	0, 154	3, 2597	0, 29150
		Iğdır	0, 05260	0, 877		
	Kars	Kars	-0, 08117	0, 878		
		Ağrı	-0, 71259	0, 213	3, 1786	0, 79433
		Iğdır	-0, 02857	0, 954		
	Ardahan	Kars	0, 63142	0, 154		
		Ardahan	0, 71259	0, 213	3, 8912	0, 90171
		Iğdır	0, 68401	0, 091		
	Ağrı	Kars	-0, 05260	0, 877		
		Ardahan	0, 02857	0, 954	3, 2071	1, 10119
		Iğdır	-0, 68401	0, 091		

Tablo 4.39 incelendiğinde illerin hangi lojistik boyutlarda farklılık gösterdiğini belirlemek amacıyla yapılan LSD testi sonuçlarına göre firmaların faaliyet gösterdikleri iller ile lojistik boyutları arasında belirleyici şekilde bir anlamlılığın olduğu görülmemektedir. Ancak detaylı analiz edildiğinde lojistik köyün bölgeye katkısında Ağrı'da (4, 1429) ihracat yapan firmaların Iğdır'da (3, 1053) ihracat yapan firmalara

göre beklentilerinin daha olumlu olduğu görülmektedir. Aynı zamanda anlamlılığın ($p < 0, 1$) da yüksek olduğu gözlemlenmiştir.

İhracat değişkeninde Ağrı'da (4, 2143) ihracat yapan firmaların Kars'ta (3, 4545) ihracat yapan firmalara göre beklentilerinin daha olumlu olduğu görülmektedir. Aynı zamanda anlamlılığın ($p < 0, 1$) da yüksek olduğu ortaya çıkmıştır. Yine benzer şekilde Ağrı'da (4, 2143) ihracat yapan firmaların Iğdır'da (3, 4792) ihracat yapan firmalara göre beklentilerinin daha olumlu olduğu ve anlamlılığın ($p < 0, 1$) bulunduğu saptanmıştır.

Lojistik işlemler değişkeninde Ağrı'da (3, 8912) ihracat yapan firmaların Iğdır'da (3, 2071) ihracat yapan firmalara göre beklentilerinin daha olumlu olduğu görülmektedir. Aynı zamanda anlamlılığın ($p < 0, 1$) da yüksek olduğu ortaya çıkmıştır.

Sonuç olarak lojistik köy algısını ölçmeye yönelik yapılan lojistik boyutlar değişkeninde Ağrı'da ihracat yapan firmaların Kars, Ardahan ve Iğdır'da ihracat yapan firmalara göre lojistik köye ilişkin beklentilerinin daha yüksek ve olumlu olduğu ortaya çıkmıştır.

Firmaların faaliyet sürelerine göre gösterdiği farklılıkların belirlenmesi amacı ile lojistik boyut değişkenleri ile karşılaştırmalı olarak Varyans analizi yapılmıştır.

Tablo 4.40.Faaliyet Sürelerine Göre Lojistik Boyut Değişkenlerin Karşılaştırılması

	Değişkenler	Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Kareler Ortalaması	F	Anlamlılık Düzeyi (p)
Bölgeye Katkı	Gruplar Arası	26.172	3	8.724	12.585	.000*
	Grup İçi	25.649	37	0.693		
	Toplam	51.821	40			
Pazar	Gruplar Arası	22.223	3	7.408	10.466	.000*
	Grup İçi	26.896	38	.708		
	Toplam	49.119	41			
Maliyet	Gruplar Arası	29.407	3	9.802	11.541	.000*
	Grup İçi	32.276	38	.849		
	Toplam	61.683	41			
	Gruplar Arası	15.887	3	5.296	17.072	.000*

İhracat	Grup İçi	11.787	38	.310		
	Toplam	27.673	41			
Kolaylık	Gruplar Arası	24.986	3	8.329	16.064	.000*
	Grup İçi	19.701	38	.518		
	Toplam	44.687	41			
Lojistik İşlemler	Gruplar Arası	18.160	3	6.053	15.180	.000*
	Grup İçi	15.153	38	.399		
	Toplam	33.313	41			

Tablo 4.40’da Varyans analizine göre firmaların faaliyet sürelerine ilişkin; bölgesel katkı, pazar, maliyet, ihracat, kolaylık ve lojistik işlemlerde %90 güven aralığında ve %10 önem seviyesinde istatistiksel olarak farklılıklar olduğu tespit edilmiştir.

Firmaların faaliyet sürelerine göre; bölgesel katkı ($p=0,000$), pazar ($p=0,000$), maliyet ($p=0,000$), ihracat ($p=0,000$), kolaylık ($p=0,000$), ve lojistik işlemler ($p=0,000$) ($p=0,000$) boyutlarından oluşan farklılıkların belirlenmesi amacıyla, LSD testi ile karşılaştırmalı analizler yapılmıştır. Analiz sonucunda lojistik boyutlar ile firma faaliyet süreleri arasında istatistiki olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

Katılımcıların lojistik boyut değişkenleri ile firma faaliyet süreleri arasında karşılaştırılması amacıyla LSD testi yapılmıştır.

Tablo 4.41. Lojistik Boyut Değişkenleri ile Faaliyet Süreleri Karşılaştırılması

Değişken	Firmanın Faaliyet Süresi(a)	Firmanın Faaliyet Süresi(b)	Ortalama Farkı (a-b)	Anlamlılık Düzeyi	Ortalama (Değ. a)	S(Değ. a)
BÖLGESEL KATKI	0-5 yıl	6-10 yıl	-2,73333	0,000		
		11-15 yıl	-2,75556	0,000	1,3333	0,57735
		16 yıl ve üzeri	-1,59259	0,004		
	6-10 yıl	0-5 yıl	2,73333	0,000		
		11-15 yıl	-0,02222	0,959	4,0667	0,14937
		16 yıl ve üzeri	1,14074	0,010		
	11-15 yıl	0-5 yıl	2,75556	0,000		
		6-10 yıl	0,02222	0,959	4,0889	0,78140
		16 yıl ve üzeri	1,16296	0,000		

	16 yıl ve üzeri	0-5 yıl	1, 59259	0, 004		
		6-10 yıl	-1, 14074	0, 010	2, 9259	0, 98057
		11-15 yıl	-1, 16296	0, 000		
PAZAR	0-5 yıl	6-10 yıl	-2, 23333	0, 001		
		11-15 yıl	- 2, 86667	0, 000	1, 1667	0, 28868
		16 yıl ve üzeri	-1, 96491	0, 001		
	6-10 yıl	0-5 yıl	2, 23333	0, 001		
		11-15yıl	-0, 63333	0, 153	3, 4000	0, 41833
		16 yıl ve üzeri	0, 26842	0, 529		
	11-15 yıl	0-5 yıl	2, 86667	0, 000		
		6-10 yıl	0, 63333	0, 153	4, 0333	0, 68994
		16 yıl ve üzeri	0, 90175	0, 004		
	16 yıl ve üzeri	0-5 yıl	1, 96491	0, 001		
		6-10 yıl	-0, 26842	0, 529	3, 1316	1, 06187
		11-15 yıl	-0, 90175	0, 004		
MALİYET	0-5 yıl	6-10 yıl	-2, 53333	0, 001		
		11-15 yıl	-3, 13333	0, 000	1, 0000	0, 00000
		16 yıl ve üzeri	-1, 91228	0, 002		
	6-10 yıl	0-5 yıl	2, 53333	0, 001		
		11-15yıl	-0, 60000	0, 215	3, 53333	0, 50553
		16 yıl ve üzeri	0, 62105	0, 188		
	11-15 yıl	0-5 yıl	3, 13333	0, 000		
		6-10 yıl	0, 60000	0, 215	4, 1333	0, 72155
		16 yıl ve üzeri	1, 22105	0, 000		
	16 yıl ve üzeri	0-5 yıl	1, 91228	0, 002		
		6-10 yıl	-0, 62105	0, 188	2, 9123	1, 15386
		11-15 yıl	-1, 22105	0, 000		
İHRACAT	0-5 yıl	6-10 yıl	-2, 11667	0, 000		
		11-15 yıl	-2, 33333	0, 000	1, 8333	1, 01036
		16 yıl ve üzeri	-1, 52632	0, 000		
	6-10 yıl	0-5 yıl	2, 11667	0, 000		
		11-15yıl	-0, 21667	0, 456	3, 9500	0, 48088
		16 yıl ve üzeri	0, 59035	0, 042		
	11-15 yıl	0-5 yıl	2, 33333	0, 000		
		6-10 yıl	0, 21667	0, 456	4, 1667	0, 62440
		16 yıl ve üzeri	0, 80702	0, 000		
	16 yıl ve üzeri	0-5 yıl	1, 52632	0, 000	3, 3596	0, 43217

		üzeri	6-10 yıl	-0, 59035	0, 042		
			11-15 yıl	-0, 80702	0, 000		
KOLAYLIK	0-5 yıl	6-10 yıl	-2, 28000	0, 000			
		11-15 yıl	-2, 72000	0, 000	1, 4000	0, 69282	
		16 yıl ve üzeri	-1, 47982	0, 002			
	6-10 yıl	0-5 yıl	2, 28000	0, 000			
		11-15yıl	-0, 44000	0, 244	3, 6800	0, 30332	
		16 yıl ve üzeri	0, 80018	0, 033			
	11-15 yıl	0-5 yıl	2, 72000	0, 000			
		6-10 yıl	0, 44000	0, 244	4, 1200	0, 71634	
		16 yıl ve üzeri	1, 24018	0, 000			
	16 yıl ve üzeri	0-5 yıl	1, 47982	0, 002			
		6-10 yıl	-0, 80018	0, 033	2, 8798	0, 78843	
		11-15 yıl	-1, 24018	0, 000			
LOJİSTİK İŞLEMLER	0-5 yıl	6-10 yıl	-2, 07619	0, 000			
		11-15 yıl	-2, 45714	0, 000	1, 5238	0, 41239	
		16 yıl ve üzeri	-1, 51128	0, 000			
	6-10 yıl	0-5 yıl	2, 07619	0, 000			
		11-15yıl	-0, 38095	0, 250	3, 6000	0, 38333	
		16 yıl ve üzeri	0, 56491	0, 083			
	11-15 yıl	0-5 yıl	2, 45714	0, 000			
		6-10 yıl	0, 38095	0, 250	3, 9810	0, 74986	
		16 yıl ve üzeri	0, 94586	0, 000			
	16 yıl ve üzeri	0-5 yıl	1, 51128	0, 002			
		6-10 yıl	-0, 56491	0, 083	3, 0351	0, 59409	
		11-15 yıl	-0, 94586	0, 000			

Tablo 4.41 incelendiğinde firmaların faaliyet süreleri ile lojistik boyutları arasında anlamlı bir farklılığın olduğu görülmektedir. Firmaların faaliyet sürelerinin hangi lojistik boyutlarında farklılık gösterdiğini belirlemek amacıyla yapılan LSD testi sonuçlarına göre firmaların lojistik köyün bölgeye katkısında 11-15 (4, 0889) yıl ile 6-10 (4, 0667) yıl faaliyet gösteren firmaların yeni faaliyet gösteren firmalar 0-5 yıl ve daha uzun süre faaliyet gösteren 16 yıl ve üzeri firmalara göre beklentilerinin daha olumlu olduğu görülmektedir. Aynı zamanda anlamlılığın ($p < 0, 1$) da yüksek olduğu gözlemlenmiştir.

Lojistik köy pazar algısında 11-15 yıl (4, 1667) faaliyet gösteren firmaların 0-5 yıl ve 16 yıl ve üzeri faaliyet gösteren firmalara göre beklentilerinin daha olumlu ve anlamlı olduğu görülmektedir ($p < 0, 1$).

Maliyet algısında 11-15 yıl (4, 1333) faaliyet gösteren firmaların yeni kurulan ve eski firmalara oranla beklentilerinin daha anlamlı ve olumlu olduğu ortaya çıkmıştır. 11-15 yıl faaliyet gösteren firmalardan sonra 6-10 yıl (3, 53333) faaliyet gösteren firmaların beklentilerinin yine 0-5 yıl ve 16 ve üzeri faaliyet gösteren firmalara göre daha yüksek ve anlamlı ($p < 0, 1$) sonuçların ortaya çıktığı görülmektedir.

İhracat algısında 11-15 yıl (4, 1667) ve 6-10 yıl (3, 95000) faaliyet gösteren firmaların yeni kurulan ve daha köklü olan firmalara göre daha olumlu olduğu ve anlamlılığın yüksek olduğu ($p < 0, 1$) ortaya çıkmıştır.

Benzer şekilde lojistik köylerin kolaylık değişkeninde 11- 15 (4, 1200) yıl faaliyet gösteren firmaların, yeni kurulan ve daha eski firmalara göre beklentilerinin daha olumlu olduğu ve anlamlılığın ($p < 0, 1$) yüksek olduğu görülmektedir. 11-15 yıl faaliyet gösteren firmaların ardından 6-10 yıl (3, 68000) faaliyet gösteren firmaların da daha yeni ve en eski firmalara oranla beklentilerinin yüksek olduğu görülmektedir.

Son olarak lojistik işlemler değişkeninde 11-15 yıl (3, 9810) faaliyet gösteren firmaların 0-5 yıl ve 16 yıl ve üzeri faaliyet gösteren firmalara oranla beklentilerinin daha yüksek olduğu ve anlamlılığın ($p < 0, 1$) bulunduğu görülmektedir.

Sonuç olarak lojistik köy algısını ölçmeye yönelik yapılan lojistik boyutlar değişkeninde 6-10 yıl ve 11-15 yıl faaliyet gösteren firmaların daha yeni ve 16 yıldan fazla faaliyet gösteren firmalara göre lojistik köye ilişkin beklentilerinin daha yüksek ve olumlu olduğu ortaya çıkmıştır.

SONUÇ

Rekabetin arttığı ve sınırların ortadan kalktığı günümüz şartlarında firmaların mükemmeliyetçilik ilkesi doğrultusunda hareket etmeleri zorunlu hale gelmiştir. Ürünlerin hızlı, güvenilir ve yüksek kalitede müşterilere ulaşımını sağlamak işletmeler için önem arz etmektedir. Muhattapları müşteri olduğundan müşteri memnuniyetine eskiye nazaran daha çok değer verildiği görülmektedir. Son yıllarda lojistik alanında yaşanan gelişmeler teknolojiyle entegre edilerek organize edilmesi işletmelerin maksimum düzeyde kar elde etme isteğini de beraberinde getirmiştir. Lojistik alanında yapılan büyük yenilikler ve yatırımlar lojistik köylerin de kurulmasına neden olmuştur. Lojistikle ilgili tüm faaliyetleri tek noktada toplayan lojistik köyler, farklı ulaşım modlarının kullanılmasına olanak tanıyan, taşıma maliyetlerini minimize eden, bulunduğu bölgede yada şehirde istihdama katkı sağlayan, trafikte ve çevrede yaşanan sorunların çözülmesini sağlayan, yük trafiğini hafifleten lojistik işlem süreçlerini hızlandıran ve zamandan tasarruf sağlayan merkezlerdir.

Dünya’da ilk olarak ABD’de faaliyet gösteren lojistik köylerin birçok örneğine rastlamak mümkündür. Günümüzde en başarılı lojistik köy örnekleri Almanya, İtalya, İspanya, Hongh Kong ve Singapur’dur. Türkiye’de ise ilk olarak 2006 yılında TCDD tarafından başlatılan ve 2007 yılında Samsun’da faaliyete geçilen Gelemen lojistik köyüdür. Dünya’da hızla ilerlemeye devam eden lojistik köyler Türkiye’de ne yazık ki geç kurulmaya başlanılmış ve TCDD ile sınırlı kalmıştır. Ancak son zamanlarda kamu-özel işbirliği ile yürütülen yatırımlar sonucunda Türkiye’de toplam 23 lojistik merkezi projesi bulunmaktadır. Bunlardan 12 tanesi aktif olarak hizmet sunmakta, 3 lojistik merkezinin yapımı tamamlanmış, 3 lojistik merkezinin ise yapımı devam etmektedir. Kalan lojistik merkezler ise proje ve etüt aşamasında yer almaktadır. Katma değerli hizmetlerin faaliyet gösterildiği birimler olan lojistik köyler, Dünya’da olduğu gibi Türkiye’de de ilgi görmeye başlamış ve gerek bulunduğu bölgeye gerekse ülke ekonomisine ciddi katkı sağlamıştır.

Bu çalışmamızda bu denli önem arz eden lojistik köylerin TRA2 Bölgesine katkıları araştırılmıştır.

“Lojistik Köylerin Bölgesel İhracata Etkileri: TRA2 Bölgesinde Bir Uygulama” adlı çalışma TRA2 Bölgesinde bulunan Kars lojistik köyünün, bölgede ihracata etkisini ve firma beklentilerini ölçmek amaçlanmıştır. Çalışmada öncelikle lojistik köy kavramı detaylı bir şekilde açıklanmış akabinde Türkiye’de lojistik köyün genel görünümü yer almıştır. Türkiye’de lojistik sektörünün SWOT analizi detaylı bir şekilde incelenmiş ve avantajlı konumunun yeterince değerlendirilememesi, altyapı sorunlarının halen devam etmesi, dış ticaret politikalarının etkin ve doğru bir şekilde uygulanamayışı, gümrük kapılarında yaşanan sorunlar, bürokratik işlemlerin uzun oluşu Türkiye’nin lojistik sektöründe istenilen konuma ulaşılmasında en büyük engeller olarak görülmektedir. Bu sorunların önüne geçebilmek için öncelikle teknolojide meydana gelen yenilikler takip edilmeli, teknoloji altyapısı iyileştirilmeli ve yenilikçi üretimin desteklenmesi gerekmektedir. Son olarak zayıf kriterler güçlendirilmeli, Tehdit unsurları fırsata dönüştürülmelidir. Çalışmamızın devamında Türkiye’de ulaşım modları nicel veriler ile açıklamaya çalışılmıştır. Ulaştırma hizmetlerinin GSYH’daki payı 2019 yılında o%8, 6 seviyesine yükselmiştir. 2010 yılından itibaren hem GSYH hem de Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının genel olarak istikrarlı artışın yaşandığı gözlemlenmiştir. Son yıllarda Türkiye’de karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu ulaşım ağlarında genel olarak bir artışın yaşandığı görülmüştür.

Bunların yanında çalışmamızda Türkiye 2018 yılı Lojistik Performans Endeksi sıralamasında 47. sırada yer almıştır. LPI kriterleri göz önüne alındığında Türkiye’nin en zayıf olduğu kriterler gümrük ve lojistik hizmet kalitesi kriteri olmuştur. Türkiye’nin lojistik sektöründe öncü ülke olabilmesi için öncelikle bu kriterlere çözüm odaklı yaklaşımlar sergilemesi gerekmektedir. Çalışmamızın ikinci bölümünün son konusu olan Türkiye’nin Lojistik Master Planı yer almaktadır. Bu başlıkta Türkiye’nin lojistik sektörüne ciddi katkı sağlayacak önemli projelere yer verilmiştir.

Çalışmanın devamında lojistik köy kavramı detaylı bir şekilde incelenmiş ve Dünya’da önemli lojistik köyler araştırılmış, örnek teşkil etmesi amaçlanmıştır. Türkiye’ aktif olarak hizmet sunan lojistik köylerin dış ticarete etkisi araştırılmış ve sayısal veriler ile son beş yıllık dış ticaret rakamları incelendiğinde lojistik köylerin ülkeye katma değer kazandırdığı gözlemlenmiştir.

Çalışmamızın uygulama bölümünde ise TRA2 bölgesinde lojistik köylerin ihracata etkisi araştırılmıştır. TRA2 Bölgesinde ihracat yapan 42 firma ile anket çalışması yapılmıştır. Araştırmaya katılan firmaların% 64, 3'ünde (27 Kişi) lojistik departmanı bulunduğunu beyan ederken geri kalan %35, 7'lik (15 Kişi) bölümün işletme bünyesinde ayrı bir lojistik departmanı bulunmadığı ve lojistik bölümü pek önemsemedikleri analiz edilmiştir. Ancak genel itibariyle TRA2 Bölgesinde bulunan işletmelerin çoğunluğu kendi bünyelerinde lojistik departmanı bulundurduğu ve lojistiğe önem verdikleri saptanmıştır.

Araştırmanın TRA2 Bölgesinde yapılmış olması istenilen sayıda ihracatçı firmaların bulunmayışı araştırmamızın kısıtları arasında yer almaktadır. Ancak bu kısıta rağmen işletmelerin çoğunluğunun lojistik köyün TRA2 Bölgesine olumlu katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Araştırmanın dördüncü bölümünde, anket yoluyla elde edilen bulguların analizi sonucundan ortaya çıkan sonuçlar ve değerlendirmeler yer almaktadır. Analizden çıkan sonuçlar şu şekildedir;

Lojistik köylerin ihracat sürecine ilişkin yapılan istatistiksel analizde az katılıyorum referans aralıkları incelendiğinde sırasıyla; *“Lojistik köy, yabancı ülkelerdeki firmalarla rekabetimize katkı sağlar, Lojistik köy ilimizde istihdam edilen personel sayısını arttırır, Lojistik köy firmamızın karlılığını arttırır, Lojistik köy, kamu teşviklerinden yararlanma kolaylığı sağlar, Lojistik köy, işletmeler arasında işbirliğini geliştirir, Lojistik köy, lojistik maliyetlerinin düşmesine yardımcı olur, Lojistik köy, ilimizdeki sektörlerin gelişimine katkı sağlar, Lojistik köy, ürünlerimizin pazarlamasında avantaj sağlar, Lojistik köy, müşterilerle olan ilişkileri geliştirir, Lojistik köy sigortalama kolaylığı sağlar, Lojistik köy nakliye maliyetlerini düşürür, Ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlar, Lojistik köy sayesinde teknoloji ve yazılım sorunları ortadan kalkar, Lojistik köy, lojistik faaliyetlerimizin gerçekleşmesini kolaylaştırır, Lojistik köy sayesinde parsiyel yük sevkiyatındaki zorluklar kalkar, Lojistik köy, KOBİ niteliğindeki işletmelere dezavantaj oluşturur”* İfadeleri az katılıyorum referans aralığında yer almaktadır. İfadelere ilişkin firma algılarının yukarıda belirtilen ifadelere yaklaşımlarında tereddüt yaşadıkları saptanmıştır.

Firmaların bu ifadelerdeki tereddütlerinin Kars lojistik köyünün ilerleyen zamanlarda göstereceği performans ile aşılabacağı düşünülmektedir.

Lojistik köy ihracata ilişkin katılıyorum referans aralığı ifadelerin dağılımı incelendiğinde “*Lojistik köy, ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlar, Lojistik köy, ihracatı yapılacak ürünün sevk sırasındaki takibini kolaylaştırır, Lojistik köy, ihracatı arttırır, Lojistik köy, depolama kolaylığı sağlar, Lojistik köy sayesinde nakliye aracı bulmadaki zorluklar azaltılır, Lojistik köy gümrük işlemlerini kolaylaştırır*” ifadelerine ilişkin firma algılarının genelinin katılıyorum referans aralığında olduğu saptanmıştır. Bu ifadelerde yüksek oranda katılıyorum yanıtı ortaya çıkmıştır. Lojistik köyün yeni açıldığı için kısıtlı sayılan Kars’ın özellikle depolama, nakliye aracı bulmadaki zorlukların azalacağı ve gümrük işlerinde kolaylık sağlayacağı, bunlarla paralel olarak lojistik köyün ihracatı arttıracacağı kanısına varılmıştır. Bünyesinde ihracatla alakalı tüm yasal işlemlerin yapılacak olması bürokratik kaynaklı gecikmelerin önüne geçileceği, lojistik köylerin hedef pazarlara daha güvenli ulaşacağı sonucuna varılmıştır.

Lojistik köylerin ihracat sürecine etkisine ilişkin ihracat yapan ve ihracat yapmayan firmaların lojistik boyutları arasında farklılığı göstermek amacıyla yapılan t testi sonuçlarına göre; bölgeye katkı, pazar, maliyet, kolaylık ve lojistik işlemlerden oluşan lojistik alt boyutları ile ele aldığımızda ihracat yapanlarla ihracat yapmayanlar arasında anlamlı bir farklılık ($p < 0, 1$ olmadığı için) görülmemektedir. Ancak ihracat değişkeninde, ihracat yapan firmalar ile (3.8477), ihracat yapmayan firmalar (3.0769) arasında ve lojistik işlemler değişkeninde ihracat yapan firmalarla (3.4959) ihracat yapmayan firmalar (2.9670) arasında anlamlı bir farklılığın ($p < 0, 1$) olduğu görülmektedir. Betimsel istatistiklere göre ihracat yapan firmaların ihracat yapmayan firmalara kıyasla görüşlerinin daha olumlu ve yüksek olduğu yani ihracat yapan firmaların lojistik köylerin ihracata etkisini daha çok önemsedikleri saptanmıştır. Benzer şekilde lojistik işlemler boyutunda yine ihracat yapan firmaların lojistik köylerin ihracata etkisi konusunda düşüncelerinin olumlu olduğu ortaya çıkmıştır.

TRA2 Bölgesinde ihracat yapan illerin hangi lojistik boyutlarda farklılık gösterdiğini belirlemek amacıyla yapılan LSD testi sonuçlarına göre; firmaların faaliyet gösterdikleri iller ile lojistik boyutları arasında belirleyici şekilde bir anlamlılığın

olmadığı görülmüştür. Ancak detaylı analiz edildiğinde lojistik köyün bölgeye katkısında Ağrı'da (4, 1429) ihracat yapan firmaların Iğdır'da (3, 1053) ihracat yapan firmalara göre beklentilerinin daha olumlu olduğu ve anlamlılığın ($p < 0, 1$) daha yüksek çıktığı görülmektedir. Kars lojistik köyünün bölgeye katkı ve lojistik işlemler boyutu analiz edildiğinde Ağrı ilinde bulunan firmaların Iğdır ilinden bulunan firmalara oranla daha olumlu düşüncelerinin olduğu ve Kars lojistik köyünün TRA2 bölgesine sağlayacağı katkılar konusunda beklentilerinin daha yüksek olduğu ortaya çıkmıştır. Ağrı'da ihracat yapan firmaların Iğdır ve Kars'ta ihracat yapan firmalar arasında anlamlı sonuçların bulunduğu ve Ağrı ilinin Kars ve Iğdır iline göre lojistik köy beklentilerinin daha olumlu olduğu saptanmıştır. Sonuç olarak Ağrı'da ihracat yapan firmaların Kars, Ardahan ve Iğdır'da ihracat yapan firmalara göre lojistik köye ilişkin beklentilerinin daha yüksek ve olumlu olduğu ortaya çıkmıştır.

TRA2 Bölgesinde ihracat yapan firmaların faaliyet süreleri ile lojistik boyutlar arasında farklılık gösterdiğini belirlemek amacıyla yapılan LSD testi sonuçlarına göre; bölgesel katkı, pazar, maliyet, ihracat, kolaylık ve lojistik işlemlerde %90 güven aralığında ve %10 önem seviyesinde istatistiksel olarak farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Firmaların lojistik köyün bölgeye katkı, Pazar, maliyet, ihracat, kolaylık ve lojistik işlemler boyutlarında 11-15 yıl ile 6-10 yıl faaliyet gösteren firmaların yeni faaliyet gösteren firmalar 0-5 yıl ve daha uzun süre faaliyet gösteren 16 yıl ve üzeri firmalara göre beklentilerinin daha olumlu olduğu görülmektedir. Aynı zamanda anlamlılığın ($p < 0, 1$) da yüksek olduğu ortaya çıkmıştır.

Kars lojistik merkezi, BTK ve OBOR projelerinin ana geçiş merkezi olduğu için bu avantajını kullanarak yerel çapta katkılar sağladığı ve ilerleyen zamanlarda bu katkıların uluslararası boyuta erişeceği öngörülmüştür. Aynı şekilde TRA2 Bölgesine de katma değer yaratacağı gözlemlenmiştir.

Öneriler

- Kars Lojistik Merkezinin yalnızca Kars iline katkı sağlayacağı düşünülmemeli aynı zamanda TRA2 Bölgesine de katkı sağlayacağı bilinmelidir. Bu bağlamda 2. Etap çalışmaları hızlandırılmalıdır.
- TRA2 Bölgesi dış ticarete en düşük seviyede olan bölgedir. Bunun en önemli nedeni bölge dışına göç vermesidir. Yaşanan göçün nedenleri araştırılmalı ve

iyileştirici politikalar izlenmelidir. Kars Lojistik Merkezi ile oluşan göçlerin önüne geçileceği öngörülmektedir.

- Kars Lojistik Merkezine istihdam edilecek personellerin alanında eğitim görmüş kişiler ile çalışma ortamı hazırlanmalıdır.
- Kars Lojistik Merkezi maksimum düzeyde hizmet sunabilmesi için tıpkı Avrupa’da olduğu gibi güçlü altyapı sistemi ve teknoloji merkezli olmalıdır.
- TRA2 bölgesinin en önemli ekonomik sorunlarından birisi güçsüz sanayi profilidir. Bu alanda kalıplaşmış tek düze sanayi sistemi yerine üretim odaklı ve çevreci, üretici destekli sanayi sistemi oluşturulmalıdır.
- Kars ve Ardahan’a özgü arıcılık, süt ve süt ürünleri ile hayvancılığı destekleyici teşvikler sunulmalı ve bu teşvikler yerel düzeyde kalmayıp uluslararası boyuta erişimi sağlanmalıdır.
- Klimal iklimi sahip Iğdır ilinin bu avantajını üretim odaklı kullanmalıdır.
- Lojistik köyün işlevselliği hakkında firmalara bilgilendire yapılmalı.
- Kars lojistik köyünü tanıtabilecek haber, broşür, seminer vb. çalışmalara yürütülmelidir.
- Kafkasya ve Asya ülkelerinde düzenlenen fuarlara katılım sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- Acar, A.Z., & Gürol, P. (2013). “Türkiye’de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi”. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 5 (3), 289-312
- Akay, D. (2016). *Uluslararası Ticarete Taşıma Modu Seçimini Etkileyen Faktörler Türkiye Uygulaması ve Bir Model Önerisi*. (Yüksek Lisans Tezi), Konya: KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Albez, A., & Akın, M. (2017) “Palandöken Lojistik Köyünün Erzurum Sosyo-Ekonomik Yapısına Katkısı”. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10 (1), 137-158.
- Arun, K., & Begeç, S. (2020). *Stratejik Lojistik Yönetimi*. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Atalay, Ö., & Karakaş, A., & Akça, M. “Türkiye’de Lojistik Merkezi Yeri Seçiminde Kriterlerin AHP ile Ağırlıklandırılması: Kars İli Üzerine Bir Analiz”. *Atatürk Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 31(3), 607-626
- Babacan, M. (2003). “Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rakabet Vizyonu”. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 13 (1), 8-15.
- Baki, R. (2016). “Avrupa Birliği Ülkeleri İle Türkiye’deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi”. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5 (2), 148-162.
- Başkol, M. (2010). “Lojistik ve Lojistik Yönetimi”. *Bartın Üniversitesi*, 47-64
- Bay, M., & Erol, F (2016) “Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi” . *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmacılar Dergisi*, 18 (30), 124-134.
- Bayraktar, Y., & Özbilen, M. (2014). “Türkiye’de İllerin Lojistik Merkez Yarırm Düzeylerinin Bulanık Mantık Yöntemiyle Belirlenmesi”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 0 (43), 1-36.
- Birdal, A.C. (2019). *TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti, Lojistik Merkez ve Taşıdığı Potansiyeller*. (Yüksek Lisans Tezi), Kars: Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,

- Bulut, Ö. (2007). *Türkiye’de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
- Ceyhan, S., & Akdeniz, T. (2020). “Eskişehir-Denizli-Uşak Lojistik Üssünün ve Lojistik Köy Ağlarının Bölgesel Kalkınmaya Etkisi Bağlamında Filyos Projesinin Bölge Ekonomisi Üzerindeki Muhtemel Katkıları”. *Ekonomi, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, 5 (2), 127-142.
- Coşkun, Ö.İ. (ty). “Bir Kuşak Bir Yol Projesi Bağlamında Türkiye-Çin İlişkisi”. *Siyaset ve Diplomasi Akademisi-İktisat Akademi*, 1-4.
- Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Raporu (2014). Tekirdağ.
- Daşkan, E.S. (2016). *Türkiye’de Lojistik Hizmetlerdeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Yansımaları*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü,
- Demirci, E. (2019). *Lojistik İlkeleri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi.
- Dördüncü, H. (2018). *Transit Merkezlerin Çok Kriterli Karar Destek Sistemi İle Performans Değerlemesi: İstanbul 3. Havalimanı Örneği*. (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Durmuş, S., & Arısoy, A.A. *Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesinde Lojistik Bir Üs Olan Kars İlinin Pest Analiz İle Değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi), Kars: Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Elgün, M.N. (2011) “Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi”. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12 (2), 203-226.
- Elgün, M.N., & Algalar, R.H.A.N. (2021) “Türkiye’de Lojistik Köylerin Gelişme Durumu Üzerine Bir Değerlendirme”. *Journal of Social Humanities and Administrative Sciences*, 7 (39), 770-780
- Elgün, M.N., & Aşıkoğlu, N.O. (2016). “Lojistik Köy Kuruluş Yeri Seçiminde Topsis Yöntemiyle Merkezlerin Değerlendirilmesi”. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18 (1), 161-170.

- Erdoğan A. (2020). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün SWOT Analizi” . *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7 (47), 108-116.
- Erol, F. (2015). *Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi: Karaman İlinde Bir Uygulama*. (Yüksek Lisans Tezi), Karaman: Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ertugut, R., & Koç, Ustalı, N., Bolat, S. (2018). “Kentsel Lojistik ve Singapur Örneği” . *International Academic Research Congress*, 538-545.
- Genç, E., & Coşmuş, Ş. (2021) “Lojistik Köylerin Yönetim Özellikleri ve Türkiye’deki Lojistik Köyler”. *International Journal of Social Humanities and Administrative Sciences*, 7 (35), 69-79.
- Göleç, Ö. (2019). *Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler: Türkiye Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
- Gürbüz, A., & Nurettin, A., & Kebeci, S. (2016) “Ürün İşletmeleri Yöneticilerinin Lojistik Köy Algıları”. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (2), 3-19.
- Irmak E., & Pelit, İ. (2020). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Değerlendirilmesi” . *Araştırma Makalesi*, 2667-5625.
- Işık, E. (2009). *Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri*.(Yüksek Lisans Tezi), Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- İzmir Ticaret Odası (2008). *Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya’daki Lojistik Merkezler*. Kent Danışmanlığı Ofisi.
- Karadeniz, V., & Akpınar, E. (2011) “Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (23), 549-571.
- Karakaş, N. (2020). *Deneyimse Pazarlamanın Kurum İmajını ve Müşteri Sadakati Üzerinde Etkisinin İncelenmesi: Uygulamalı Bir Araştırma*. (Yüksek Lisans Tezi). Bayburt: Bayburt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
- Kepe, D. (2016). *Denizli Kaklık Lojistik Köyünün SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi), Denizli: Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,

- Kır, F. (2016). *Türkiye'nin Konumu Açısından Lojistik Köylerin Önemi: Kars Lojistik Köyü Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Kilis: 7 Aralık Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
- Kopuk, E., & Bayraç, H.N. (2021) “Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri” . *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 5 (3), 1353-1374.
- Krekora, P. (2015) “Selected Logistics Centres in the European Union” [Avrupa Birliği'nde Seçilmiş Lojistik Merkezler] *ResearchGate*, 2 (3), 63-80
- Küçük, O. (2015). *Uluslararası Lojistik*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Küçük, S. (2019). *Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler ve Türkiye İçin Lojistik Köy Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Konya: KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
- Lojistik OSB Fizibilite Raporu. *Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı* <https://oka.ka.gov.tr/assets/upload/dosyalar/lojistik-osb-fizibilite-raporu.pdf> (Erişim Tarihi: 20.06.2022).
- Manavgat G., & Demirci, A. (2021). “Lojistik Performans Endeksi Tutarlılığının Sıralı Lojistik Regresyon Modeliyle İncelenmesi”. *Yaşar Üniversitesi E-, Dergisi*, 16 (64), 1856-1871.
- Meidute, L. (2005) “Comparative Analysis of the Definitons of Logistics Centersv Transports” [Lojistik Merkez Taşımacılığı Tanımlarının Karşılaştırmalı Analizi], *Research Gate*, 20 (3), 106-110.
- Özcan, İ.Ç. (2021). *Lojistik Sektörü Analiz Raporu ve Kılavuzu TRA2 Bölgesi*. Ankara: Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajanları Genel Müdürlüğü
- Özdemir, A.İ. (2005). “Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları”. *Erciyes Üniversitesi İİBF Dergisi*, (21), 87-96.
- Özkan, Ö., & Ay, İ.C. (2020) “Marmaray Hattının bir Kuşak Bir Yol Kapsamında Değerlendirilmesi”. *ABMYO Dergisi*, (60), 353-362.
- Pınar, A. (2019). *Lojistik Üslerin Küresel Ticaret İçerisindeki Yeri ve Türkiye Ekonomisine Etkisi Üzerine Bir İnceleme*. (Yüksek Lisans Tezi), Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Sezen, B., & Gürsev, S. (2014). “Türkiye’de Kurulması Planlanan Lojistik Merkezler Hakkında Bir Analiz Çalışması” . *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi*, 11(42), 105-126.
- Sezgin, T. (2008). *Lojistik Kavramı ve Türkiye’deki Uygulamaları*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Soylu, Ö.B. (2019). *Uluslararası Ticarete Lojistik Kavramı ve Lojistik Üslerin Önemi*, Kocaeli: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)* .
- Şahin, A.Y. (2020). *İstanbul’daki Mega Projeler Açısından Lojistik Köyler: İstanbul İli Yer Önerisi*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Şahin, E. (2018). *Türkiye’de Lojistik Eğitimi, Lojistik Eğitim Standartları, Mesleki Yeterlilik ve Bologna Süreci, AB Ülkeleri ile Türkiye Kıyaslaması*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.
- Şahin, G. (2012). *Uluslararası Lojistik*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Şengül, Ü., & Eslemian, S., & Eren, M. (2013) “Türkiye’de İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflamasına Göre Düzey 2 Bölgelerinin Ekonomik Etkilerinin VZA Yöntemi ile Belirlemesi ve Tobit Model Uygulaması”. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 11(21), 75-99.
- Takım, A. (2015). *Uluslararası Ticarete Giriş* (291-294) Bursa: Ekin Yayınevi
- Tanyaş, M., & Güngör, S.S., & Çapur, M. (2013). *Karabük İli Lojistik Merkezi Fizibilitesi Projesi*. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı.
- Toğrul, İ. (2018) “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu-“Kardeşliğin Demir Bağları” . *Avrasya Dünyası*, (2), 42-48.
- Tuexun, G. (2017). *Çin Halk Cumhuriyeti’nin Lojistik Sektörünü Geliştirmek Adına Uygulandığı Destekler*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TRA2 (2010) Düzey II Bölgesi (Ağrı-Ardahan-Iğdır-Kars). 2010-2013 Bölge Planı, *Serhat Kalkınma Ajansı*.

- TRA2 Bölgesi Bölge Planı (2014-2023). https://www.researchgate.net/publication/287996440_TRA2_Bolgesi_2014-2023_Bolge_Plani
- Turgut, M. (2017). *Uluslararası Ticarete Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkileri: Konya İli Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Konya: KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Tümenbatur A. (2021). “Orta Koridor Üzerindeki Demir İpekyolu Güzergahı ve Lojistik Merkez Yer Seçimi” . *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 30 (3), 102-110.
- UTİKAD (2015). *Lojistik Merkez Değerlendirme Çalışması Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi*. İstanbul: UTİKAD
- UTİKAD (2021). *Lojistik Sektörü Raporu* <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>
- Ünlü, Z.F. (2007). *Tedarik Zinciri Yönetimi ve Taşımacılıkta Bilişim Teknolojileri ve Uygulamaları*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü,
- Üzümcü, A., & Akdeniz, S. (2014). “Yeni İpekYolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”. *Avrasya Etüdleri*, 45, 11-39.
- Üzümcü, A., Tokucu, E., Ergiçay, G. (2015) “Kars Lojistik Merkezinin (KLM) TRA2 Bölgesinin Kalkınması ve Kars Ekonomisi Açısından Önemi”. *Kafkas Üniversitesi İdari ve İktisadi Bilimler Dergisi*, 6(10), 193-222.
- Üzümcü, A., & Topal, S. (2017). “TRA2 Bölgesi Dış Ticaret Özellikleri ve TRA2 Bölgesinden Türk Cumhuriyetlerine İhracat Yapan Firmaların Karşılaştıkları Sorunlar Üzerine Analiz”. *Atatürk Üniversitesi İİBF Dergisi*, 77-98.
- Üzümcü, A., & Topal S., & Akça, M. (2018). “TRA1 Ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretin Özellikleri Ve Kars Lojistik Merkezinin Önemi” . *Kafkas Üniversitesi*, 619-652
- Vrochidis, B. (2013). “Logistics Centres as Economic Drivers of Their Region” [Bölgelerin Ekonomik İtici Güçleri Olarak Lojistik Merkezler], 1-96

- Yılmaz, S. (2020). “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye’ye Etkisi”. *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi OPUS*, 16 (32), 5276-5300.
- Wolf, A., & Yıldız, D. (2018). “Türkiye’de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik bir Bakış Açısı”. *Social Sciences Journal*, 7 (3), 187-198.

İNTERNET KAYNAKLARI

CORLUTSO https://www.corlutso.org.tr/content-228-corlu_lojistik_koy.html (tarih yok). (Erişim Tarihi: 16.06.2022).

Deniz Bülten (2022) <https://www.denizbulten.com/m-haber-38437.html> (Erişim Tarihi: 18.06.2022).

<http://www.raillife.com.tr/balikesir-lojistik-merkezi-hizmete-girdi/> (2015) (Erişim Tarihi: 01.06.2022).

<http://www.turkoglu.gov.tr/turkoglu-lojistik-merkezi> (tarih yok). (Erişim Tarihi: 10.06.2022).

<https://artsandculture.google.com/entity/m025ty70?hl=tr> (tarih yok). (Erişim Tarihi: 21.06.2022).

<https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Macaristan> (tarih yok). (Erişim Tarihi: 22.06.2022).

<https://www.hurriyet.com.tr/amp/ekonomi/dunyanin-gemi-trafigi-en-yogun-limani-20558264> (2012) (Erişim Tarihi: 20.06.2022).

Kent Bölge Haberleri (2012) <https://www.emlaktasondakika.com/kent-bolge-haberleri/turkiye-nin-ilk-ozel-lojistik-koyu-izmit-kosekoy-de-kuruluyor-34397.html> (Erişim Tarihi: 01.06.2022).

Lojiport (2020) <https://www.lojiport.com/service/amp/konya-kayacik-lojistik-merkezi-aciliyor-108740h.htm> (Erişim Tarihi: 10.06.2022) .

Lojiport (2020) https://www-lojiport.com.cdn.ampproject.org/v/s/www.lojiport.com/service/amp/konya-kayacik-lojistik-merkezi-aciliyor-108740h.htm?amp_js_v=a6&_gsa=1&usqp=mq331AQKKAFQArABIIACAw%3D%3D#aoh=16551158555235&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com&_tf=%251%24s%20alan%C4%B1ndan&share=https%3A%2F%2Fwww.lojiport.com%2Fkonya-kayacik-lojistik-merkezi-aciliyor-108740h.htm (Erişim Tarihi: 12.06.2022).

Lojistik Hattı (2012) <https://www.lojistikhatti.com/haber/2012/12/kayseri-lojistik-koyune-baharda-kavusuyor> (Erişim Tarihi: 12.06.2022).

Pozan, H. (2013) <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=52842&start=20> (Erişim Tarihi: 05.06.2022).

Ray Haber https://rayhaber.com.cdn.ampproject.org/v/s/rayhaber.com/2014/04/kemalpasa-lojistik-koyu/amp/?amp_js_v=a6&_gsa=1&usqp=mq331AQKKAFQArABIIACAw%3D%3D#aoh=16557351121040&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com&_tf=%251%24s%20alan%C4%B1ndan&share=https%3A%2F%2F

- ayhaber.com%2F2014%2F04%2Fkemalpasa-lojistik-koyu%2F (Erişim Tarihi: 17.06.2022).
- Ray Haber (2019) <https://rayhaber.com/2019/02/palandoken-lojistik-merkezinde-eksiklerin-tamamlanmasi-isi-ihale-sonucu-2/amp/> (Erişim Tarihi: 11.06.2022).
- Ray Haber (2020) <https://rayhaber.com/2020/08/hasan-bey-lojistik-merkezi-demiryolu-baglantisi-bakanlikca-yapilacak/amp/> (Erişim Tarihi: 28.05.2022) .
- Ray Haber (2021) <https://rayhaber.com/2021/01/samsun-lojistik-merkezi-lojistik-sektorunde-turkiyenin-kuzey-kapisi/samsun-lojistik-merkezi-lojistik-sektorunde-turkiyenin-kuzey-kapisi/> (Erişim Tarihi: 22.05.2022).
- Ray Haber (2021) <https://rayhaber.com/2021/11/kars-lojistik-merkezi-aktif-bir-sekilde-calismaya-basladi/amp/> (Erişim Tarihi: 11.06.2022).
- Ray Haber (2022) <https://rayhaber.com/2022/01/bozuyuk-lojistik-merkezi-2022-yatirim-programina-alindi/amp/> (Erişim Tarihi: 11.06.2022).
- Ray Haber https://rayhaber-com.cdn.ampproject.org/v/s/rayhaber.com/2021/01/sivas-lojistik-merkezine-80-milyon-tl-butce/amp/?amp_js_v=a6&_gsa=1&usqp=mq331AQKKAFQArABIACA w%3D%3D (tarih yok). (Erişim Tarihi: 17.06.2022).
- Surveysystem <https://www.surveysystem.com/> (tarih yok). (Erişim Tarihi: (10.07.2022).
- TCDD (2020) <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/500/> (Erişim Tarihi: 12.06.2022).
- TCDD (2022) <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler> (Erişim Tarihi: 20.05.2022).
- TÜİK (2022) <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Ocak2022-45536> (Erişim Tarihi: 05.07.2022).
- Türk Dil Kurumu Sözlükleri <https://sozluk.gov.tr/> (tarih yok). (Erişim Tarihi: 20.12.2020).
- UAB (2021) <https://www.uab.gov.tr/haberler/rize-iyidere-lojistik-limani-cevresel-acidan-en-dogru-yaklasimlarla-insa-ediliyor> (Erişim Tarihi: 18.06.2022).
- UTİKAD (2014) <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/12589/bogazkoprulojistik-koyu-nde-acilis-2015-e-kaldi#:~:text=K%C3%B6y%20aktivite%20kazandı%C4%B1r%C4%B1lması%C4%B1%20i%C3%A7in%20%C3%A7al%C4%B1%C5%9Fmaları,kolayl%C4%B1kla%20ula%C5%9Fması%C4%B1%20sa%C4%9Flanm%C4%B1%C5%9F%20olacak%E2%80%9D%20dedi> (Erişim Tarihi: 15.06.2022).

Uysal, O. (2015) <https://tr.railturkey.org/2015/09/25/kaklik-lojistik-merkezi/> (Erişim Tarihi: 05.06.2022).

ÖZGEÇMİş

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı	Yudum YILDIZ
Doğum Yeri ve Tarihi	Sarıkamış / 23.04.1998
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi	Atatürk Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Y. Lisans Öğrenimi	Atatürk Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Bildiği Yabancı Diller	
Bilimsel Faaliyetleri	
İş Deneyimi	
Stajlar	Merit Gümrük Müşavirliği/Ankara
Projeler	
Çalıştığı Kurumlar	
İletişim	
E-Posta Adresi	ydmyldz36@gmail.com
Tarih	

