

**T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Anabilim Dalı

**TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYÜ
UYGULAMALARI: HADIMKÖY ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Dönem Projesi

Uğur BULUT

Danışman

Dr. Öğretim Üyesi Kadir MERSİN

İstanbul – 2023

DÖNEM PROJESİ TANITIM FORMU

Yazar Adı Soyadı : Uğur BULUT

Dönem Projesinin Dili : Türkçe

Dönem Projesinin Adı : Türkiye’de Lojistik Köyü Uygulamaları: Hadımköy
Örneği

Enstitü : İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Anabilim Dalı : Uluslararası Lojistik Ve Taşımacılık

Tarihi : 06.2023

Sayfa Sayısı : 51

Danışmanı : Dr. Öğretim Üyesi Kadir MERSİN

Dizin Terimleri : Lojistik, Lojistik Köy, Lojistik Köy Uygulamaları, Yer
Seçimi, Lojistik Yönetimi

Türkçe Özet : Çalışma kapsamında lojistik sektöründe köy
uygulamalarının önemi üzerinde durulmuştur.

Dağıtım Listesi : İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim
Enstitüsüne

Uğur BULUT



**T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Anabilim Dalı

**TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYÜ UYGULAMALARI:
HADIMKÖY ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Dönem Projesi

Uğur BULUT

Danışman

Dr. Öğretim Üyesi Kadir MERSİN

İstanbul – 2023

BEYAN

Bu projenin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, projenin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir proje olarak sunulmadığını beyan ederim.

Uğur BULUT

04.06.2023



T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
TEZSİZ YÜKSEK LİSANS DÖNEM PROJESİ
DEĞERLENDİRME RAPORU

Öğrencinin	
Adı ve Soyadı	Uğur BULUT
Numarası	221415022
Anabilim Dalı	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık
Dönem Projesi Konusu	Türkiye’de Lojistik Köyü Uygulamaları: Hadımköy Örneği
Dönem Projesine Başladığı Tarih	02.2023
Dönem Projesini Bitirdiği Tarih	06.2023

Yukarıda ismi yazılı Tezsiz Yüksek Lisans öğrencisi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri gereğince, Danışmanı tarafından/...../..... Tarihinde Saat’da yapılan değerlendirme sonucunda;

☐ Başarılı,

☐ Başarısız,

Bulunmuştur.

Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesini Yürüten Danışmanın

Unvanı, Adı ve Soyadı: Dr. Öğretim Üyesi Kadir MERSİN

Tarih:

İmzası:

ÖZET

Lojistik, dünya genelinde önemi artan ve hızla yükselen bir sektördür. Bu sektörde hizmetlerin yürütüldüğü lojistik köyler, stratejik bir önem kazanmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde lojistik köylerle ilgili çalışmalar 1960'lı yıllardan itibaren hızla artmışken, Türkiye'de bu çalışmalar 2006 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın aldığı bir kararla başlamıştır.

Bu çalışmada, Avrupa Birliği bölgesindeki lojistik köyler ile Türkiye'deki lojistik köyler karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiş ve ülkemizdeki lojistik köylerin özellikleri ile kuruluş yerinin seçiminde etkili olan faktörlere değinilmiştir. Ancak, ülkemizdeki çalışmalar genellikle Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından yürütülen çalışmalarla sınırlı kalmıştır. Lojistik köylerle ilgili olarak yerel yönetimler, ilgili kamu kuruluşları ve özel sektör gibi farklı aktörler arasında iş birliği gerekmektedir.

Ülkemizdeki lojistik köy merkezleri, demiryolu, karayolu ve büyük limanlara sahip olma, hinterlanda ve komşu ülkelerle sınır paylaşma gibi kriterlere göre sınıflandırılmıştır. Gelecekte yapılacak çalışmalarda, Çok Kriterli Karar Verme teknikleri kullanılarak yüksek potansiyelli lojistik köy merkezlerinin belirlenmesi, konuyla ilgili çalışmalara katkı sağlayacaktır. Bu şekilde, lojistik sektöründe daha etkin ve verimli bir yapı oluşturulması hedeflenmektedir.

Anahtar kelimeler: Lojistik, Lojistik Köy, Lojistik Köy Uygulamaları, Yer Seçimi, Lojistik Yönetimi

ABSTRACT

Logistics is a globally rising sector of increasing importance. Logistics villages, where logistics services are provided, gain strategic significance when considering their benefits. In the European Union countries, studies on logistics villages have rapidly increased since the 1960s, while in Turkey, such studies started in 2006 with a decision by the Turkish State Railways.

In this study, logistics villages in the European Union region and Turkey are comparatively evaluated, and the characteristics of logistics villages in our country and the factors influencing the selection of their locations are discussed. However, the studies in our country are mostly limited to those conducted by the Turkish State Railways. Collaboration among local administrations, relevant public institutions, and the private sector is necessary in relation to logistics villages.

Logistics village centers in our country are classified based on criteria such as having railway and highway connections, access to major ports, hinterland connections, and bordering neighboring countries. In future studies, the use of Multi-Criteria Decision Making techniques will contribute to identifying high-potential logistics village centers. This aims to establish a more effective and efficient structure in the logistics sector.

Keywords: Logistics, Logistics Village, Logistics Village Applications, Location Selection, Logistics Management

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
ŞEKİLLER DİZİNİ	vi
ÖNSÖZ	vii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. LOJİSTİK KÖYLER VE LOJİSTİK KÖYLERİN EKONOMİK FAYDALARI	2
1.1. Lojistik Köy Kavramı.....	2
1.2. Lojistik Köylerin Tarihsel Gelişimi	2
1.3. Lojistik Köylerin Yapısı.....	3
1.4. Lojistik Köylerde Verilen Hizmetler.....	4
1.5. Lojistik Köylerin Toplumsal Faydaları	5
1.6. Lojistik Köylerin Önemi	6
1.7. Lojistik Köylerin Genel ve Ortak Özellikleri.....	6
1.8. Lojistik Köylerin Konumu	7
1.9. Lojistik Köylerin Getirileri.....	9
1.10. Lojistik Merkezlerin Geliştirilmesi	10
1.11. Lojistik Merkezlerde Yürütülen Temel Lojistik Faaliyetler	11
1.11.1. Müşteri İlişkileri.....	11
1.11.2. İşletme Stratejisinde Örgütsel Lojistik Değerlendirmelerinin Ortaya Konulması	11
1.11.3. Stok Planlanması ve Yönetimi	12
1.11.4. Tedarik Yönetimi	13
1.11.5. Ulaşım ve Dağıtım Yöntemi	14
1.11.6. Depolama İşlemi	15
1.12. Lojistik Köylerin Ekonomik Faydaları	15
1.12.1. Lojistik Köyler ve Sürdürülebilir Kalkınma	15

1.13. Lojistik Köylerin Kurulmasında ve İşletilmesinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Yolları.....	16
1.14. Türkiye’de AB Devlet Yardımı İlkelerine Uygun Lojistik Merkez Geliştirme Olanakları	17
1.14.1. Yatırım İndirimi	17
1.14.2. Katma Değer Vergisi İstisnası.....	18
1.14.3. Damga Vergisi İstisnası	18

İKİNCİ BÖLÜM

2. EUROPLATFORMS NEDİR?	19
--------------------------------------	-----------

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYLER.....	20
3.1. TCDD’nin Lojistik Merkez Projesi	20
3.2. Türkiye’de TCDD Tarafından Yürütülen Başlıca Lojistik Köyler	21
3.2.1. İstanbul - Halkalı Lojistik Köyü.....	21
3.2.2. Kocaeli - Köseköy Lojistik Köyü.....	22
3.2.3. Eskişehir - Hasanbey Lojistik Köyü.....	23
3.2.4. Samsun - Gelemen Lojistik Köyü	23
3.2.5. Balıkesir - Gökköy Lojistik Köyü	24
3.2.6. Kayseri - Boğazköy Lojistik Köyü.....	24
3.2.7. Mersin - Yenice Lojistik Köyü.....	25
3.2.8. Uşak Lojistik Köyü	25
3.2.9. Erzurum - Palandöken Lojistik Köyü.....	26
3.2.10. Konya Lojistik Köyü	26
3.2.11. Denizli - Kaklık Lojistik Köyü.....	27
3.3. Özel Sektöre Ait Lojistik Köy Projeleri	27
3.3.1. İstanbul Hadımköy ve Tuzla Lojistik Köy Projeleri	27
3.3.2. Ankara Lojistik Üssü.....	28
3.3.3. Samsun İhtisas Lojistik OSB.....	29
3.3.4. Tekirdağ / Çorlu Lojistik Köyü	30

3.3.5. Manisa - Mosbar Lojistik Köyü ve BALO Projesi	30
3.3.6. İzmir / Kemalpaşa – Kosbi Lojistik Köyü	31
3.3.7. Kahramanmaraş - Türkoğlu Lojistik Köyü	31

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. LOJİSTİK BİR KÖY OLAN HADIMKÖY VE SORUNLARI	33
4.1. Lojistik Bir Merkez Olarak Hadımköy	33
4.2. Hadımköy’deki Lojistik Tesislerin Sorunları.....	34

SONUÇ.....	35
KAYNAKÇA	36
ÖZGEÇMİŞ	37

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Türkiye’deki Lojistik Köyler İdari Haritası.....	21
---	----

ÖNSÖZ

Bu çalışmada Türkiye’de Lojistik Köylerinden Hadımköy Örneği ele alınmıştır. Lojistik köylerinin gelişimi ile birlikte gelen uygulamalar sonucu meydana gelen değişim ve dönüşümlerin olumlu ve olumsuz etkileri incelenmiştir.

Bu dönem projesi çalışmasının hazırlanması aşamalarında en başta konuyu seçmemde ve kişisel akademik bilgi ve tecrübeleriyle beni yönlendiren değerli danışmanım Dr. Kadir MERSİN’e ve çalışmam boyunca yanımda olan arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Uğur BULUT

GİRİŞ

Lojistik köyler, lojistikle ilgili tüm faaliyetlerin entegre bir şekilde gerçekleştirildiği, iyi planlanmış ve etkin bir şekilde yönetilen bölgelerdir. Bu köyler, yük taşımacılığıyla ilişkili faaliyetlerin, özel olarak inşa edilmiş bir alanda bir araya getirildiği bir kümelenme merkezidir. Bu faaliyetler arasında dağıtım merkezleri, depolar, antrepolar, ulaşım terminalleri, ofisler ve diğer destek tesisleri bulunmaktadır. Lojistik köylerin önemi, çeşitli taşımacılık yöntemlerinin artmasıyla birlikte daha da artmaktadır ve bu nedenle nakliye köyleri veya benzeri adlarla da anılmaktadır. Lojistik köylerin geliştirilmesi, bağımsız aktörler tarafından gerçekleştirilen yük hareketlerinin bir ölçek ekonomisi içinde yönetilmesi açısından önemli faydalar sağlamaktadır. Bu tesislerin kullanıcılarının çoğu, aynı ulaşım terminali etrafında bulunan benzer tesisleri ve donanımları kullanmaktadır. Bu nedenle, lojistik köyler, bu faaliyetlerin verimli bir şekilde koordine edilmesine ve kaynakların etkin bir şekilde kullanılmasına olanak tanımaktadır. (Aydın ve Öğüt, 2008a)

Bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde; lojistik köylerin tanımı, özellikleri, amacı ve önemi üzerinde durularak ekonomik faydaları üzerine odaklanılmıştır. Bu bağlamda lojistik sektöründe yer alan faaliyetlere ilişkin sonuçlar lojistik köyleri kapsamında değerlendirilmiştir. İkinci bölümde; Avrupa kıtasında yer alan ve lojistik köylerinin tek bir çatı altında toplanmasına olanak sağlayan Europlatforms'a dair inceleme yapılarak faydaları üzerinde durulmuştur. Üçüncü bölümde; hem özel sektör hem de kamu tarafından oluşturulan lojistik köy örneklerine değinilmiştir. Lojistik köylerinin Türkiye'de genellikle hangi bölgelerde yaygın olduğu ve oluşturulan projelerin etkinliği üzerinde değerlendirme yapılmıştır. Son bölümde çalışmamıza konu olan Hadımköy örneği üzerinden lojistik köylerinin yaşamış olduğu ekonomik, çevresel ve sosyal sorunları üzerinde durulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖYLER VE LOJİSTİK KÖYLERİN EKONOMİK FAYDALARI

1.1. Lojistik Köy Kavramı

Lojistik köy kavramı, literatürde farklı kaynaklarda çeşitli şekillerde ele alınmıştır. İşte farklı kaynaklardan alınan lojistik köy tanımlarının bazı örnekleri: Lojistik köyler, çeşitli işletmeler tarafından ulusal ve uluslararası düzeyde uygulanabilen lojistik faaliyetlerin yapıldığı belirlenmiş alanlardır. Lojistik köyleri, işletmelerin koordineli bir şekilde faaliyetlerini sürdürdüğü ve lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin gerçekleştirildiği merkezi bölgeler olarak tanımlayabiliriz. Lojistik köyler, lojistik faaliyetlerin entegre bir şekilde yürütüldüğü ve farklı işletmelerin bir araya gelerek ortak bir alanda faaliyet gösterdiği lojistik merkezleridir. Lojistik köyler, ulusal ve uluslararası düzeydeki lojistik ve buna bağlı faaliyetlerin çeşitli işletmeler tarafından uygulanabildiği belirlenmiş bölgelerdir. Bu şekilde farklı kaynaklardan alınan tanımlar, lojistik köy kavramının çeşitlilik gösterdiğini ve farklı bakış açılarına dayandığını göstermektedir. (Coşkun, 2014) Başka bir kaynağa göre, lojistik köyü, çeşitli işletmeler tarafından ulusal ve uluslararası taşımacılık, lojistik ve eşyanın dağıtımıyla ilgili tüm faaliyetlerin gerçekleştirildiği belirlenmiş bir alandır. (UTIKAD, 2006) Lojistik köyler özellikle yük taşımacılığına hizmet etmektedir. Bu köyler genellikle şehirlerin dışında konumlanmış olup, TIR garajları ve mal depoları gibi tesislerden oluşmaktadır. (Çelik, 2018)

Lojistik köyleri, lojistik ve taşımacılık şirketlerinin yanı sıra resmi kurumların da dahil olduğu bir alandır. Bu köyler, her türlü ulaştırma moduna etkin bir şekilde bağlantı sağlayabilen depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme gibi faaliyetleri gerçekleştirme imkanı sunar. Ayrıca, düşük maliyetli, hızlı ve güvenli taşımacılık sağlamak için aktarma alanlarına ve donanımlara sahip bölgelerdir. (Coşkun, 2012)

1.2. Lojistik Köylerin Tarihsel Gelişimi

Lojistik köy kavramı, ülkemizde yeni tanınmasına rağmen dünya genelinde uzun bir süredir bilinmektedir. Başlangıçta dağıtım merkezleri olarak görülen lojistik köyler, küreselleşme ve teknolojiye ileri adımlarla birlikte her türlü lojistik faaliyetin gerçekleştirildiği

etkin üsler haline gelmiştir. Lojistik köylerin kökeni, ABD'de sanayi sektöründeki gelişmelerle ortaya çıkmıştır. Japonya'da ise trafik sıkışıklığı, çevresel enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak amacıyla lojistik köylerin önerildiği bilinmektedir. Batı Avrupa'da ise ilk uygulamalar Fransa'da Paris bölgesinde Garanar ve Sogaris gibi alanlarda gerçekleştirilmiştir. Bu uygulamalar kentsel politikaların bir sonucu olarak gelişmiştir. 1960'ların sonlarından itibaren ise lojistik köyler İtalya ve Almanya gibi ülkelerde de kurulmaya başlanmıştır. Bu gelişmeler sürecinde lojistik köy kavramı da şekillenmeye başlamış ve karayolu, demiryolu gibi çeşitli taşımacılık modlarının entegrasyonunu sağlayabilen bir yapıya dönüşmüştür. 1980'ler ve 1990'lar boyunca lojistik köyler dünya genelinde hızla artış göstermiş ve özellikle Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere gibi Avrupa ülkelerinde önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. ABD'de ortaya çıkan bu kavram, Avrupa'da benimsenmiştir. Amerika'da ise "lojistik köy" kavramı "inland port" olarak adlandırılmaktadır. Lojistik köylerin ortaya çıkmasının nedenlerinden biri, artan ticaret hacmi ve buna bağlı olarak şehir içindeki lojistik hareketlilikten kaynaklanan baskılardır. Küresel ticaretin artması, ülke ekonomilerine olumlu etkiler yapar, satışları artırır, iş dünyasını canlandırır ve dengeleri sağlar. (Aydın ve Öğüt, 2008a)

1.3. Lojistik Köylerin Yapısı

- Tek bir merkezden yönetilir: Lojistik köy, merkezi bir yönetim tarafından koordineli bir şekilde yönetilmelidir. Bu sayede lojistik faaliyetlerin bütünleşik bir şekilde yürütülmesi sağlanır.
- Master planlı olmalıdır: Lojistik köy, önceden belirlenmiş bir master plana göre tasarlanmalıdır. Bu plan, alanın kullanımını, yapıların yerleşimini, ulaşım ağını ve diğer önemli unsurları içermelidir.
- Şehirlerin yakınında olmalıdır: Lojistik köyler, şehirlerin yakınında konumlanmalıdır. Bu sayede ulaşım ağına kolay erişim sağlanır ve şehirlerle entegre bir şekilde faaliyet gösterebilir.
- Kaliteli yerleşim sağlanmalıdır: Lojistik köyde çalışacak olan işletmeler ve çalışanlar için kaliteli bir yerleşim sağlanmalıdır. Uygun ofis alanları, yemekhaneler, dinlenme alanları gibi sosyal ve destekleyici hizmetler sunulmalıdır.
- Açık, kapalı stok alanları bulunur: Lojistik köylerde açık ve kapalı stok alanları bulunur. Bu alanlar, ürünlerin depolanması ve elleçlenmesi için gereken altyapıyı sağlar.

- Destek / yardımcı hizmetler verilmelidir: Lojistik köylerde, lojistik faaliyetlere destek veren ve yardımcı hizmetler sunan tesisler bulunur. Bu hizmetler arasında gümrükleme, sigorta, bakım-onarım, nakliye yönetimi gibi faaliyetler yer alabilir.

Bu özellikler, lojistik köylerin etkin bir şekilde faaliyet gösterebilmesi ve lojistik faaliyetlerin verimli bir şekilde yürütülmesi için önemlidir.

1.4. Lojistik Köylerde Verilen Hizmetler

- Taşıma türleri arasında geçiş sağlanır: Lojistik köyler, farklı taşıma modlarının entegrasyonunu sağlar. Karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu gibi farklı taşıma türleri arasında geçiş imkanı sunar.
- İntermodal transfer sağlanır: Lojistik köyler, intermodal taşımacılığa olanak sağlar. Farklı taşıma modlarının bir araya geldiği noktalarda yüklerin transferi ve geçişi kolaylıkla gerçekleştirilir.
- Yükleme, boşaltma, elleçleme ve tartı hizmetleri verilir: Lojistik köyler, yüklerin yükleme, boşaltma, elleçleme ve tartılma gibi işlemlerini gerçekleştirme imkanı sunar. Bu sayede yüklerin etkin ve güvenli bir şekilde taşınması sağlanır.
- İntermodal operasyonlar yapılır: Lojistik köyler, intermodal taşımacılık operasyonlarını yönetir. Farklı taşıma modlarının birleştirilerek verimli ve hızlı bir şekilde taşıma işlemleri gerçekleştirilir.
- Depolama ve ambarlama hizmetleri verilir: Lojistik köylerde depolama ve ambarlama hizmetleri sunulur. Yüklerin geçici olarak depolanması veya dağıtım sürecine hazırlanması için gerekli altyapı ve tesisler mevcuttur.
- Gümrük hizmetleri verilir: Lojistik köylerde gümrük hizmetleri sunulur. İthalat ve ihracat işlemleri için gerekli gümrük işlemleri bu köylerde gerçekleştirilir.
- Park hizmetleri verilir: Lojistik köylerde taşıt park alanları bulunur. Araçların güvenli bir şekilde park edilmesi ve dinlenme imkanı sunulur.

Ayrıca, lojistik köylerde aşağıdaki yardımcı hizmetler de sunulmaktadır:

- Güvenlik: Lojistik köylerde güvenlik önlemleri alınır ve güvenlik personeli bulunur.
- Bakım-onarım tesisleri: Taşıt bakım ve onarımı için özel tesisler bulunur.

- Müşteri ofis alanları: Lojistik köylerde müşterilerin kullanabileceği ofis alanları sağlanır.
- Toplantı / konferans odaları: İş görüşmeleri, toplantılar ve konferanslar için özel alanlar bulunur.
- Yemek tesisleri: Çalışanların yemek ihtiyaçlarını karşılayabilecek yemek tesisleri bulunur.
- Toplu taşıma imkanları: Lojistik köylerde çalışanlar için toplu taşıma imkanları sunulur.
- Banka, posta, ekstra depo hizmetleri: Lojistik köylerde banka, posta hizmetleri gibi ekstra hizmetler sağlanır. Ayrıca, ihtiyaç durumunda ek depo alanları da temin edilebilir.

1.5. Lojistik Köylerin Toplumsal Faydaları (Coşkun, 2018)

- Etkili ve çevre dostu dağıtım: Lojistik köyler, şehir merkezlerine etkili ve çevre dostu bir dağıtım sağlar. Yüklerin teslimatını kolaylaştırır ve daha verimli bir lojistik ağı oluşturur.
- Ekonomik gelişime katkı: Lojistik köyler, sanayi ve lojistik şirketlerine cazip imkanlar sunar. Bu da bölgenin ekonomik gelişimine katkıda bulunur ve rekabet gücünü artırır.
- Trafik yükünün azaltılması: Lojistik köyler, yüklerin karayolundan diğer taşıma türlerine yönlendirilmesine yardımcı olur. Bu sayede kara yolundaki trafik yükü azalır ve trafik sıkışıklığı önlenir.
- Çevre kirliliğinin azaltılması: Lojistik köylerin intermodal taşımacılığı teşvik etmesi, çevre kirliliğinin azaltılmasına katkıda bulunur. Daha sürdürülebilir taşıma modlarına geçiş sağlanır.
- İstihdamın gelişmesi: Lojistik köyler, özel sektörü de içine alan çok sayıda aktörü barındırır. Bu da bölgedeki istihdamın artmasına ve iş olanaklarının gelişmesine katkı sağlar.
- Planlı arazi kullanımı ve estetik güzellik: Lojistik köyler, arazilerin planlı bir şekilde kullanılmasını sağlar. Estetik açıdan düzenli ve güzel bir görünüm oluşturur.
- Lojistik köyler, sürdürülebilir bir ulaşım ve lojistik altyapı oluşturarak toplumsal, çevresel ve ekonomik faydalar sağlar.

1.6. Lojistik Köylerin Önemi

Lojistik köyler, taşımacılık, intermodal faaliyetler ve lojistik faaliyetleri öncelikli olarak ele alarak, ana şehir merkezlerinin dışında yer alan ve farklı taşıma türleri arasında bağlantı sağlanabilen bölgelerde kurulurlar. Bu köyler, nakliye ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelere, kendi binalarını sahiplenme veya kiralama imkanı sunar. Ayrıca, lojistik köylerin her bir firma için uygun olacak şekilde tasarlanması ve tüm faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için gerekli olan kamusal tesislerin sağlanması, serbest rekabetin önemli bir unsuru olarak dikkate alınır. Şehirlerdeki trafik sorunlarının çözülmesine katkıda bulunmanın yanı sıra, yük taşımacılığının daha verimli bir şekilde yürütülmesi için mantıklı çözümler sunar. Özellikle şehir içinde, lojistik köylerin varlığı sayesinde karayolu araçları daha kısa mesafeler kat eder, bu da hava kirliliğinin azalmasına yardımcı olur. Bu sayede, çevre dostu bir ulaşım sistemine geçiş sağlanır ve sürdürülebilirlik hedeflerine katkıda bulunulur. Lojistik köyler, işletmelere etkin bir lojistik altyapı sunmanın yanı sıra, şehir merkezlerinin yoğunluğunu azaltarak yaşam kalitesini artırır. Aynı zamanda, lojistik sektörünün büyümesine katkıda bulunarak, ekonomik gelişimi teşvik eder ve istihdam olanakları yaratır. Lojistik köyler, taşımacılık ve lojistik sektöründe verimlilik, güvenlik ve sürdürülebilirlik açısından önemli bir rol oynar.

1.7. Lojistik Köylerin Ortak Özellikleri

Lojistik köyler, yük taşımacılığı ve lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yönetilmesini sağlamak amacıyla oluşturulurlar. Bunun için en önemli gerekliliklerden biri, çok iyi tasarlanmış alt yapı sistemlerine sahip olmaktır. Lojistik köylerde depolar ve intermodal terminaller gibi alt yapı sistemleri büyük önem taşır. Depolar, taşımanın türüne göre farklı sınıflandırmalara tabi tutulabilir, örneğin genel depolar, geniş depolar (lojistik aktiviteler için), demiryolu/karayolu aktarmalarının olduğu depolar, soğutuculu depolar gibi. İntermodal terminaller ise farklı taşıma türleri arasında geçiş sağlamak için önemli bir rol oynar.

Ancak alt yapı sistemleri tek başına yeterli değildir. Lojistik köyler, sağladıkları hizmetleri rasyonel bir şekilde planlayarak belirli bir performans seviyesine ulaşır. Bu hizmetler arasında gümrük hizmetleri, banka ve postane hizmetleri, otobüs hizmetleri, yükleme-boşaltma işlemleri için gerekli olanlar, lokanta ve kafeterya gibi hizmetler bulunur. Ayrıca, ulusal ve uluslararası dağıtım hizmetleri, denizyolu taşımaları için özel hizmetler, idari hizmetler, kombine taşımacılık hizmetleri, sınıflandırılmış eşyalar için özel hizmetler gibi çeşitli hizmetler de sunulur.

Lojistik köylerde ayrıca otel, motel, TIR parkı, sürücüler için dinlenme tesisleri, iş bulma kurumu, sigorta ve haberleşme gibi destek hizmetleri de yer alır. Fiziksel olarak, lojistik köylerin genellikle en az 250 hektarlık bir alanı kapsaması, bir metropolün yakınında veya içinde olması, kolay ulaşım imkanlarına sahip olması, demiryolu bağlantıları, limanlar, iç su yolları ve havaalanlarına erişimin olması, planlı bir imar yapısına sahip olması, modern ofis ve binalar ile gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısına sahip olması gibi özelliklere sahip olması gerekmektedir.

Son olarak, lojistik köyler yalnızca işletmeler için değil, aynı zamanda çalışanların ihtiyaçlarını karşılayacak yapılarla donatılmalıdır. Bu nedenle, yemek yeme, konaklama ve dinlenme alanları gibi iş gücü ihtiyaçlarına yönelik hizmetlerin de sunulduğu tam teşekküllü lojistik köyler oluşturulmalıdır.

1.8. Lojistik Köylerin Konumu

Lojistik köylerin yer seçimi gerçekten önemli bir karardır ve birçok kriteri dikkate almak gerekmektedir. İşte lojistik merkez seçiminde dikkat edilmesi gereken kritik noktalar: (Raçlı, 2010, s.10-12)

- Uygun arazi ve altyapı: Lojistik köy için yeterli büyüklükte ve uygun şekilde düzenlenmiş bir arazi seçilmelidir. Ayrıca, su kaynakları, enerji altyapısı, yol ağı gibi altyapı hizmetlerinin mevcut olması da önemlidir.
- Coğrafi konum, doğal yapı ve arazi kullanım durumu: Lojistik köy, taşımacılığın merkezinde olması gerektiği için stratejik bir coğrafi konuma sahip olmalıdır. Doğal yapı ve arazi kullanımı, taşımacılık faaliyetlerinin etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesine olanak sağlamalıdır.
- Jeolojik yapı: Lojistik köyün inşa edileceği bölgenin jeolojik yapısı dikkate alınmalıdır. Özellikle zeminin taşıma kapasitesi ve dayanıklılığı, yapıların güvenliği açısından önemlidir.
- Taşımacılık kalitesinin sağlanabilmesi: Lojistik köy, farklı taşıma modları arasında kolay ve etkili geçişlere imkan tanınmalıdır. Demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolu bağlantılarının bulunması, lojistik faaliyetlerin optimize edilmesini sağlar.

- İntermodal taşımacılık olanakları: Lojistik köy, farklı taşıma modlarının entegre edilebildiği intermodal taşımacılık olanaklarına sahip olmalıdır. Bu, yüklerin daha verimli ve hızlı bir şekilde taşınmasını sağlar.
- Sosyal yapı: Lojistik köy, çalışanların ihtiyaçlarını karşılayabilecek sosyal olanaklara sahip olmalıdır. Konaklama, yeme-içme, eğitim, sağlık gibi sosyal hizmetlerin bulunması önemlidir.
- Kültürel tarihsel ve doğal varlıklar: Lojistik köyün çevresindeki kültürel, tarihsel ve doğal varlıklar dikkate alınmalıdır. Bu varlıkların korunması ve çevresel sürdürülebilirlik ilkesiyle uyumlu olması önemlidir.
- Kentleşme ve planlama kararları: Lojistik köyün yer seçiminde, kentleşme ve planlama kararlarına uygunluk da göz önünde bulundurulmalıdır. Bölgenin gelecekteki planlama ve gelişim stratejileriyle uyumlu olması önemlidir.
- Yakın çevrenin ekonomik gelişimi: Lojistik köyün etrafındaki bölgenin ekonomik gelişimi ve potansiyeli dikkate alınmalıdır. Bu, lojistik faaliyetlerin işbirliği ve iş fırsatları açısından avantaj sağlayabileceği anlamına gelir.
- Nüfusun yıllık gelişimi: Lojistik köyün yer seçiminde, bölgedeki nüfusun yıllık gelişimi de göz önünde bulundurulmalıdır. Talep ve iş gücü kaynaklarının uygun olması önemlidir.
- Bölgedeki endüstrilerin sayısı: Lojistik köyün bulunduğu bölgedeki endüstriyel faaliyetlerin sayısı ve çeşitliliği de önemlidir. Bu, tedarik zinciri yönetimi ve işbirliği açısından avantajlar sunabilir.
- Demografik faktörler: Lojistik köyün yer seçiminde demografik faktörler de dikkate alınmalıdır. Örneğin, çalışma gücü potansiyeli, işgücü niteliği ve demografik yapı, işletmelerin iş gücü ihtiyaçlarını karşılamada önemli rol oynar.

Lojistik köylerin doğru bir yerde kurulması, etkin ve verimli lojistik faaliyetlerin yürütülmesini sağlar ve lojistik sektörünün gelişimine katkıda bulunur.

1.9. Lojistik Köylerin Getirileri

- Lojistik köylerin geliştirilmesi, farklı kullanıcıların bağımsız olarak gerçekleştirdiği yük hareketlerinin bir ölçek ekonomisi içinde yönetilmesi konusunda önemli avantajlar sağlar. Bu avantajlar şunlardır:
- Kaynak paylaşımı: Lojistik köylerdeki kullanıcılar aynı tesisleri ve ekipmanları paylaşır. Bu sayede taşıma maliyetleri düşer ve taşımaların güvenilir ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi sağlanır.
- Lojistik zincirin entegrasyonu: Lojistik köyler, yük taşımacılığı ile ilgili ticari faaliyetleri bir araya getirerek lojistik zincirin daha verimli bir şekilde hizmet sunmasını sağlar.
- Kaynakların optimal kullanımı: Lojistik köylerde araçlar, depolar ve insan gücü en uygun şekilde kullanılır. Bu da işletmelerin kaynaklarını verimli bir şekilde yönetmelerini sağlar.
- Güvenli çalışma ortamı: Lojistik köyler, tüm faaliyetlerin güvenli bir ortamda gerçekleştirilmesini sağlar. Bu da mal ve eşyaların güvenliği, iş sürekliliği ve operasyonel verimlilik açısından önemlidir.
- Merkezi yönetim: Lojistik köylerde tek elden ve merkezi bir yönetim yapısı oluşturulur. Bu, koordinasyonu kolaylaştırır, verimliliği artırır ve hizmet kalitesini yükseltir.
- Planlama avantajı: Lojistik köylerde tüm faaliyetlerin tek bir merkezden planlanması mümkün olur. Bu da lojistik operasyonların daha iyi organize edilmesini ve verimliliğin artmasını sağlar.
- Maliyet avantajı: Lojistik köyler, toplam nakliye, endüstriyel ve personel maliyetlerinde düşüş sağlar. Kaynakların paylaşılması ve etkin kullanımı sayesinde işletmelerin maliyetleri azalır.
- Artan taşıma hacmi: Lojistik köyler, taşıma hizmeti sağlayan işletmelerin taşıma hacimlerini artırmasına olanak tanır. Bu da işletmelerin rekabet gücünü ve gelirini artırır.
- İyileştirilmiş çalışma ortamı: Lojistik köyler, kullanıcılara kaliteli çalışma ortamı sunar. Modern tesisler, iyi planlanmış altyapı ve destekleyici hizmetler sayesinde çalışanların verimliliği ve memnuniyeti artar.

1.10. Lojistik Merkezlerin Geliştirilmesi

- Lojistik merkezler, yüklerin hızlı ve etkin bir şekilde taşınması için yeterli olmayan noktalara göre geliştirilebilir. Aynı zamanda, iş, bilgi, iletişim, ar-ge, üretim, turizm ve eğlence gibi farklı işlevlerin yerine getirildiği merkezler olarak da tasarlanabilir. Bir lojistik merkezin başarılı bir üs haline gelebilmesi için aşağıdaki faktörler önemlidir:
- Lojistik faaliyetlerin yerine getirilmesi: Lojistik merkezler, lojistik faaliyetlerin istenen kalite, hız ve maliyetle yerine getirilmesini sağlamalıdır. Bunun için kombine taşımacılığa uygun altyapı tesisleri oluşturulmalıdır.
- Hükümet düzenlemeleri: Lojistik hizmet sağlayıcılar ve bu hizmetlerden yararlananlar için gerekli hükümet düzenlemeleri yapılmalıdır. Bu düzenlemeler, işletmelerin faaliyetlerini kolaylaştırır ve rekabet ortamını iyileştirir.
- Pazarlama stratejileri: Lojistik merkezler, rekabete duyarlı ve aktif pazarlama stratejileri izlemelidir. Bu sayede işletmeleri çekerek ve hizmetlerini tanıtarak başarılı bir şekilde faaliyet gösterebilirler.
- İletişim ağları ve veri tabanları: Lojistik merkezlerin başarısı için iletişim teknolojileri etkili bir şekilde kullanılmalıdır. Lojistik temelli veri tabanları ve iletişim ağları, bilgi paylaşımını kolaylaştırır ve işletmelerin daha verimli çalışmasını sağlar.
- Yatırım ortamı: Yatırımcılar için uygun bir yatırım ortamı sağlanmalıdır. Lojistik merkezler, yatırımcıların güvenli ve destekleyici bir ortamda faaliyet gösterebilmelerini sağlar.
- Müşteri odaklı hizmet vericileri: Finans, sigortacılık ve diğer hizmetlerin müşteri odaklı çalışacak sağlayıcılar tarafından sunulması önemlidir. Bu, işletmelerin ihtiyaç duydukları destek hizmetlerini kolaylıkla temin etmelerini sağlar.

Lojistik merkezler, özellikle KOBİ'lerin internet aracılığıyla farklı piyasalarda etkili olma fırsatı bulmasını sağlar. Bu merkezler, farklı lojistik hizmet sağlayıcıların bir araya gelerek stratejik iş birlikleri kurabildiği ve çeşitli lojistik çözümlerin tek elden temin edilebildiği yapılarıyla desteklenir. Ayrıca, lojistik karar destek sistemleri sayesinde bölgedeki faaliyetler analiz edilebilir ve farklı endüstrilere yönelik bilgiler kullanılabilir. Pazar araştırmaları, danışmanlık ve eğitim gibi hizmetler de lojistik hizmet alanlarına uzun vadede destek sağlar. (Başaran, 2004, s.31)

1.11. Lojistik Merkezlerde Yürütülen Temel Faaliyetler

1.11.1. Müşteri İlişkileri

Lojistik merkezlerde yürütülen temel faaliyetler arasında müşteri ilişkileri yönetimi de bulunmaktadır. Müşteri ilişkileri yönetimi, lojistik faaliyetlerin ilk aşaması olarak kabul edilir ve diğer lojistik süreçlerin anlamlı olabilmesi için önemlidir. Lojistik faaliyetlerin amacı, üretimden tüketime kadar olan süreçte ekonomik aktörlere mümkün olduğunca en düşük maliyeti yüklemektir. Bu süreçte farklı safhalarda pek çok farklı ekonomik aktör bulunmaktadır. Bu nedenle, nihai tüketici ile müşteri kavramları arasında ayırım yapmak önemlidir.

Müşteri ilişkileri yönetimi, işletmelerin lojistik faaliyetlerine yönelik rasyonel bir strateji geliştirmesini sağlar. İşletmeler, iç ve dış müşterileriyle lojistik maliyetleri minimumda tutacak bir anlaşma hazırlayarak müşteri ilişkilerini yönetirler. Bu anlaşma, lojistik faaliyetler için sadece bir başlangıç noktasıdır. Üretim yapan firmalar da müşteri ilişkileri yönetimi kapsamında mal, hizmet ve bilgi akış sistemlerini geliştirme gereksinimlerini tespit ederler. Lojistik hizmet sunan ve bu hizmeti alan birimler, fiziksel altyapı olanakları ve yönetsel ilişkilerin nasıl geliştirilebileceği konusunda değerlendirmeler yaparlar. Bu nedenle, lojistik merkezlerde müşteri ilişkileri yönetimi stratejileri önemli bir rol oynar. İşletmeler, müşterileriyle işbirliği yaparak lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlar ve müşteri memnuniyetini artırır.

1.11.2. İşletme Stratejisinde Örgütsel Lojistik Değerlendirmelerin Ortaya Konması

İşletme stratejisi içerisinde örgütsel lojistik değerlendirmeleri ortaya koymak, müşteri gereksinimlerini karşılamayı ve müşteri çözümleri geliştirmeyi içerir. Müşteri ilişkileri yönetimi, stratejilerin farklı örgütlerle ilişkilendirildiği bir alan olduğundan, stratejik hedeflere ulaşmak için müşteriye yönelik çözümler üretmeyi gerektirir. Müşteri ihtiyaçlarının sadece bir satış fırsatı olarak değil, aynı zamanda bir çözüm fırsatı olarak algılanması önemlidir.

Tedarik zinciri yönetimi, örgütsel stratejiyi destekleyen değerleri sağlar. Bir örgütsel yapı, sistem, süreç ve prosedürleri ustalıkla yöneterek karmaşık iş birliklerini başarıyla gerçekleştirdikçe, bu karmaşık faaliyetleri yürütebilecek yetenekleri de geliştirir. Bu yeteneklerin merkezinde örgütsel kültür yer alır. Örgütler, çeşitli sınırlar arasında etkin çalışacak yeteneklere sahip olmakta ve bu yeteneklerin örgütsel kültüre dayandığını fark etmektedir. Elde edilen değerlerin etkin bir şekilde işleyen ağlar yoluyla dünyanın geri kalanına

yayılması, lojistik hizmet sağlayıcılarının entegre oldukları yapıya ilişkin akış sistemini tasarlamalarını gerektirir. Bu şekilde, müşteri odaklı çözümler üretme ve iş birliği içinde hareket etme yetenekleri artar, lojistik hizmetlerin değeri ve etkinliği artırılır.

1.11.3. Stok Planlaması ve Yönetimi

İşletmeler, müşteri taleplerine cevap verebilmek için üretim ve dağıtım sürecinde belirli bir stok seviyesi tutma ihtiyacı hissederler. Ancak, stokların maliyetleri işletmelerin rekabet gücünü etkileyebilir. Stok yönetiminin amacı, stokların finansal getiri oranını artırmak ve müşteri taleplerine hızlı bir şekilde cevap verebilmektir. İş modelleri ve yaklaşımları, işletmeleri stok seviyelerini düşürmek konusunda daha etkin olmaya teşvik ederken, stok planlaması ve yönetimiyle ilgili bazı değerlendirmeler her zaman önemlidir. Rekabetçilik göz önüne alındığında, birbirlerini destekleyen veya birbirine entegre üretim ve dağıtım faaliyetlerinin varlığı önemlidir.

İşletmeler, stok yönetiminde aşağıdaki noktaları dikkate alabilir:

- Talep tahmini ve planlama süreçlerinin doğru ve etkili bir şekilde yapılması, stok seviyelerinin optimize edilmesine yardımcı olabilir.
- Tedarik zinciri üzerindeki iş birlikleri ve entegrasyon, stok yönetiminde daha verimli bir yaklaşım sağlayabilir.
- Tedarikçilerle yakın iş birliği yaparak tedarik süreçlerini hızlandırmak ve talebe göre esneklik sağlamak mümkündür.
- Tedarik zincirindeki verimlilik ve süreçlerin iyileştirilmesi, stok seviyelerini düşürerek maliyetleri azaltabilir.
- Teknolojik çözümler, otomasyon ve veri analitiği gibi araçlar, stok yönetimini optimize etmekte yardımcı olabilir.
- Gerçek zamanlı veriye dayalı stok takibi ve yönetimi, daha doğru ve etkin kararlar almayı sağlar.
- Talep değişkenliklerine hızlı bir şekilde adapte olabilen esnek stok yönetimi stratejileri geliştirilmelidir.

Sonuç olarak, işletmeler stok yönetimi konusunda etkin bir strateji belirlemeli ve müşteri taleplerine hızlıca cevap verebilecek, maliyetleri minimize edecek bir dengeyi sağlamaya çalışmalıdır.

1.11.4. Tedarik Yönetimi

Tedarik, lojistik planında belirlenen faktörlerin temin edilme sürecidir. Tedarik süreci ile ilgili planların yapılması, işletme içi lojistikte dikkate alınacak hususların belirlenmesini sağlar ve ulaşım kararlarının alınması için gerekli ortamı oluşturur. Firmalar, satın alma ve tedarik kararlarının firma hedeflerine olan etkilerini detaylı bir şekilde değerlendirmek durumundadır. Bu şekilde, tedarikçi ilişkilerine zemin olacak hedefler belirlenir ve ilişkilerin geliştirilmesi mümkün hale gelir. Belirlenen hedeflerin maliyeti, tedarik zinciri içerisinde yer alan tüm paydaşların ortak hareket etmesini gerektirir. Tedarik zinciri üyeleri arasında yeni işbirlikleriyle bir bütünlük sağlanması, stratejik işbirliği yapılarının oluşturulmasına bağlıdır. Bu işbirlikleri, lojistik süreçlerin etkin bir şekilde yönetilmesini ve tedarik zincirinin genel performansının artmasını sağlar. Tedarik zinciri içerisinde işbirliği yapılacak paydaşlar arasında şu hususların dikkate alınması önemlidir:

- İşbirliği yapılacak paydaşların belirlenmesi ve bu paydaşlarla ilişkilerin kurulması.
- Karşılıklı güvenin oluşturulması ve uzun vadeli ilişkilerin geliştirilmesi.
- Bilgi paylaşımının sağlanması ve veri entegrasyonunun gerçekleştirilmesi.
- Ortak hedeflerin belirlenmesi ve bunlara ulaşmak için ortak stratejilerin oluşturulması.
- Risklerin paylaşılması ve kriz durumlarına karşı hazırlıklı olunması.
- Performans ölçümünün yapılması ve sürekli iyileştirme faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi.
- Tedarik zincirindeki işbirliği, lojistik süreçlerin daha verimli ve etkin bir şekilde yönetilmesini sağlar, maliyetleri azaltır, hızlı ve güvenilir tedarik sağlar ve rekabetçiliği artırır.

1.11.5. Ulaşım ve Dağıtım Yönetimi

Doğru, lojistik faaliyetler içinde maliyeti en yüksek olanlar genellikle ulaşım ve dağıtım faaliyetleridir. Bu nedenle birçok nakliye şirketi kendini geçmişte lojistik şirketi olarak tanıtmıştır. Ulaşım faaliyetleri, iyi tasarlanmış ve etkili müşteri yanıtı, stok ve tedavi planlarıyla birlikte başarılı olabilir.

Lojistik ve ulaşım faaliyetleri aşağıdaki gibi olabilir:

- Ulaşım şebekesi dizaynı: Ulaşım ağı ve rotalarının belirlenmesi, taşımacılık faaliyetlerinin optimize edilmesi ve verimliliğin artırılması için önemlidir. Ulaşım şebekesi, lojistik ağına bağlı tüm noktaları kapsar ve etkili bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir.
- Sipariş yönetimi: Siparişlerin alınması, işlenmesi ve planlanması sürecidir. Doğru sipariş yönetimi, müşteri taleplerinin zamanında ve doğru şekilde karşılanmasını sağlar. Ayrıca siparişlerin toplama ve hazırlama süreçleri de bu faaliyetin bir parçasıdır.
- Filo / konteyner yönetimi: Lojistik faaliyetlerde kullanılan taşıma araçlarının ve konteynerlerin yönetimini içerir. Filo yönetimi, araçların bakımı, güzergah planlaması, sürücü yönetimi gibi unsurları kapsar. Konteyner yönetimi ise konteynerlerin takibi, stoklanması ve kullanımının optimize edilmesini içerir.
- Taşıyıcı yönetimi: Taşıma hizmeti sağlayan taşıyıcılarla ilişkilerin yönetilmesini içerir. Taşıyıcı seçimi, taşıma anlaşmalarının yapılması, taşıma süreçlerinin izlenmesi ve performans değerlendirmeleri bu faaliyetin bir parçasıdır.
- Yük yönetimi: Yüklerin etkin bir şekilde taşınması ve dağıtılmasıyla ilgilidir. Yük planlaması, paketleme, konsolidasyon, takip, teslimat ve geri dönüş süreçleri bu faaliyetin bir parçasıdır. Ayrıca yük güvenliği ve sigorta gibi konular da yük yönetimi içinde ele alınır.
- Lojistik ve ulaşım faaliyetleri, maliyetleri optimize etmek, süreçleri iyileştirmek, hızlı ve güvenilir hizmet sunmak için önemlidir. Etkin bir ulaşım ve lojistik yönetimi, işletmelerin rekabetçiliğini artırır ve müşteri memnuniyetini sağlar.

1.11.6. Depolama İşlemleri

Lojistik faaliyetlerinde depo operasyonları, gelişen iş süreçlerinin getirdiği yeni dinamiklerle birlikte önemli bir rol oynamaktadır. Depolama operasyonlarının başarısı, tedarik zincirinin genel başarısını yansıtabilir. Depolama operasyonları, müşteri yanıtı, stok yönetimi, tedarik ve ulaşım ile dağıtım yönetimi gibi kararları etkileyerek depolama ihtiyacını azaltmaya yardımcı olur. Rasyonel bir şekilde planlanan bu kararlar, depolama gereksinimlerini minimize edebilir. Ancak günümüzde işletmelerin başarısındaki depolama operasyonlarının rolü büyük ölçüde değişmiştir. Elektronik ticaret, tedarik zinciri işbirlikleri, küreselleşme ve tam zamanında üretim gibi faktörlerle birlikte depolar daha fazla iş yapmakta, daha fazla mamul saklamak ve aktarmakta, daha fazla müşteri ve ürün farklılaştırması yapmakta, daha fazla katma değerli hizmet sunmakta, daha fazla çıktı işlemlerini sağlamakta ve daha fazla uluslararası gelişen ve değişen süreçlere yanıt verme yetenekleri gelişmektedir.

Bu bağlamda, depolama operasyonları gelişmiş depolama hizmetleri sunarak uzmanlık alanları haline gelmiştir. Depolar, daha küçük işler yaparken sayıca artmıştır. Ayrıca daha fazla mamul saklama ve aktarma kapasitesine sahip olmakta, müşteri ve ürün farklılaştırmasında önemli bir rol oynamaktadır. Aynı zamanda katma değerli hizmetler sunarak işletmelere destek olmaktadır. Uluslararası süreçlere yanıt verme yetenekleri de gelişmiştir ve uzmanlık alanlarına odaklanmışlardır. (Başaran, 2004, s.25-26)

1.12. Lojistik Köylerin Ekonomik Faydaları

1.2.1. Lojistik Köyler ve Sürdürülebilir Kalkınma

Günümüzde dünya nüfusu hızla artmakta ve küreselleşmenin etkileriyle birlikte gelişmiş ülkeler, üretim kapasitelerini artırarak çevreye ve doğal kaynaklara zarar veren kontrolsüz tüketimlerde bulunmaktadır. Bu durum ekolojik dengeyi bozarak zengin ve yoksul ülkeler arasındaki açığı giderek büyötmektedir. Bu nedenle dünyadaki sosyal denge bozulmuş durumdadır. Bu bağlamda, sürdürülebilir kalkınma kavramı ortaya çıkmış ve tüm ülkeler üzerinde etkili olmaya başlamıştır. Sürdürülebilir kalkınmanın sosyal, ekonomik ve çevresel olmak üzere üç temel boyutu bulunmaktadır.

Sosyal boyutta, insanların yaşam kalitesi sürekli eğitim yoluyla artırılarak hem kendilerine hem de gelecek nesillere fayda sağlanması ve yoksullukla mücadele edilmesi hedeflenir. Ekonomik boyutta, dünyadaki tüm kaynakların sınırlı olduğu kabul edilir ve bu kaynakların adaletli bir şekilde dağıtılması hedeflenir. Çevresel boyutta ise, doğal kaynakların

ve çevrenin korunması ilkesi gözetilerek ekonomik faaliyetler yerine getirilirken her doğal kaynağın devamlılığına dikkat edilmesi ve dikkatli bir şekilde tüketilmesi önemlidir. Sürdürülebilir kalkınma, farklı amaçlar arasında uygun ve kabul edilebilir bir denge kurmayı hedefler.

Bu bağlamda, lojistik köyler sürdürülebilir kalkınma için önemli faydalar sağlar. Özellikle çevresel boyut açısından değerlendirildiğinde, lojistik faaliyetler çevre, gürültü ve görsel kirliliğe neden olabilir. Araçların kullanımına bağlı olarak çevreye verilen zarar artar ve bu da küresel iklim değişikliğine yol açan "sera etkisi"ni tetikler. Ancak lojistik köyler, şehir merkezlerinden uzak bölgelerde kurulduğu için şehir içi trafik yükünü azaltarak bu sorunları büyük ölçüde azaltır. Lojistik köyler, yük taşımacılığıyla ilgili tüm hizmetleri tek bir yerden etkili bir şekilde gerçekleştirir ve malların alıcıya ulaştırılmasında büyük kolaylık sağlar. Bu şekilde çevreye verilen zararlar azalır. Ayrıca lojistik köyler, işletmeler arasındaki rekabeti teşvik ederek bölgenin kalkınmasına ve yerli ürünlerin dünya pazarlarına kolayca açılmasına yardımcı olan önemli ve etkili merkezlerdir. Bunun yanı sıra lojistik köyler, kuruldukları bölgelerde şehrin sosyal yaşamını etkileyerek insanların yaşam kalitesinin artmasına olanak sağlar. Ayrıca arazilerin etkin ve planlı bir şekilde kullanılmasını sağlayarak estetik açıdan daha güzel bir görüntü sunar. (Raçlı, 2010)

1.13. Lojistik Köylerin Kurulmasında ve İşletilmesinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Yolları

Lojistik köylerin başarılı bir şekilde faaliyet gösterebilmesi için yer seçimi büyük önem taşır. Bu nedenle, lojistik hizmetlere ve faaliyetlere erişimi kolaylaştırmak için ulaşım türlerine yakın olmaları gereklidir. Yanlış bir yer seçimi, lojistik köyünün etkinliğini ve verimliliğini azaltabilir. Ayrıca, lojistik köylerin kurulduğu araziler genellikle yüksek maliyetli yerlerdir. Bu nedenle, lojistik köyünün bulunduğu alan, ülkenin, bölgenin ve yerel pazarın mevcut durumunu ve gelecekteki eğilim ve talepleri karşılayacak şekilde büyümeye olanak sağlayacak bir konumda olmalıdır.

Lojistik köylerin planlama aşamasındaki en büyük sorunlardan biri, yeterli büyüme alanının olmamasıdır. Eğer lojistik köy, yükün türüne hizmet edemeyip pazar talebini karşılayamazsa, pazar payını kaybetme riskiyle karşı karşıya kalabilir. Yer seçimi sürecinde, pazara yakınlık, erişilebilirlik, operasyon sürelerinin ve maliyetlerin azaltılması, şehirde yaşanacak kirlilik ve tıkanıklık gibi faktörler çok boyutlu bir şekilde düşünülmelidir. Aynı

zamanda, yatırım yapacak işletmeler için lojistik köye yapılan yatırımın geri dönüş süresi ve daha geniş bir pazara ulaşma potansiyeli de önemli etkenlerdir. Yer seçimi kararının verilirken, bölgesel ve ulusal planlar ile ulaştırma politikalarının mevcut ve gelecekteki dinamikleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Lojistik köylerin kuruluş amacı, lojistik faaliyetlerin maliyetini azaltarak ölçek ekonomisinden faydalanmaktır. Bu nedenle, lojistik köy içinde kullanılan ulaşım türlerinin birbirine uygun olması ve gelişmiş bir altyapı oluşturulması önemlidir. Bununla birlikte, bu işlemler maliyetli olabilir, ancak ileride lojistik köyün işletilmesi sırasında ortaya çıkabilecek sorunları önemli ölçüde engelleyecektir. Ayrıca, geniş ölçekli bir IT sistemi oluşturulmalı ve tüm lojistik zinciri boyunca şeffaflık sağlanmalıdır. Bu sayede lojistik köyler, verimliliklerini artırarak lojistik hizmetlerin daha etkili bir şekilde yürütülmesini sağlar. (Raçlı, 2010)

1.14. Türkiye’de AB Devlet Yardımı İlkelerine Uygun Lojistik Merkez Geliştirme Olanakları

1.14.1. Yatırım İndirimi

08.05.2003 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanan "Bazı Kanunlar Hakkında Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" ile gelir vergisi konusunda yapılan değişiklikler sonucunda, yatırım indirimlerinden faydalanmak için artık teşvik belgesi alma zorunluluğu kaldırılmış ve yatırım indirimi oranları sabitlenmiştir. Bu düzenleme ile birlikte, şirketlerin ana faaliyet alanlarıyla ilgili araç yatırımları için teşviklere erişimde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Diğer taraftan, yatırım indirimi için teşvik belgesi alma şartı ortadan kaldırılmıştır. Bu sayede, lojistik sektörüyle ilgili entegre yatırımlar ya da işletmelerin basit araç yatırımları gibi farklı alanlarda yatırım indirimlerinden faydalanma imkanı ayrı bir değerlendirmeye tabi tutulmamaktadır.

Önceden, ulaşım yatırımlarının genel olarak entegre nitelikte uygulanması, ulaşım faaliyetleri temel iş alanı olmayan işletmelerin bile bu yatırımlardan faydalanmasına ve sonuç olarak gereksiz bir araç potansiyelinin ekonomiye ağır bir yük getirmesine yol açmaktaydı. Ancak, yeni düzenleme ile birlikte bu durum ortadan kalkmıştır. Artık, yatırım indirimlerinin lojistik sektörüyle ilgili entegre yatırımlarla sınırlı olmasına özen gösterilmekte ve gereksiz araç yatırımlarının ekonomiye olumsuz etkilemesi engellenmektedir.

1.14.2. Katma Değer Vergisi İstisnası

Katma Değer Vergisi muafiyeti, yeni ve kullanılmamış makine ve teçhizatın hem ithalatı hem de yerli teslimatı için geçerlidir. 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'na göre, teşvik belgesine sahip yatırımcılara verilecek teşvik belgesi kapsamında yapılan makine ve teçhizat ithalatı ve yerli teslimatı, Katma Değer Vergisi'nden istisnadır. Bu Katma Değer Vergisi İstisnası, lojistik ağının kurulması ve işletilmesi için yapılan makine ve teçhizat alımlarında maliyetlerin minimize edilmesi açısından büyük önem taşır.

Ancak, yatırım indirimi düzenlemesinde olduğu gibi, bu teşvikin entegre ve kapsamlı nitelikteki lojistik yatırımlar yerine basit nakliye araçlarına yönelmesi, konsolide edilmemiş yük trafiğinin artmasına neden olabilir. Oysa lojistik yatırımların amacı, daha az taşıma ile daha fazla materyal ve veri aktarımını sağlamaktır. Lojistik yatırımları genellikle yüksek maliyetlidir ve uzun vadeli yatırımların kendini finanse etmesi gerekmektedir. Bu nedenle, bu yatırımların teşvik belgesine bağlı olması ve Katma Değer Vergisi istisnasından yararlanılabilmesi, hükümetlerin konuyu dikkate aldığını göstermektedir.

1.14.3. Damga Vergisi İstisnası

Yatırımın tamamlanmasından sonra, Damga Vergisi ve harçlarla ilgili düzenlemeler ihracat taahhütlerine bağlı olarak geliştirilmiştir. Bu teşvik, ihracat yapma şartına tabidir. Entegre lojistik yatırımları açısından, bu düzenleme ihracat yapan üretici birimlerin kendi bünyelerinde kurdukları lojistik birimlerine yapılan yatırımlara uygulanır.

Ancak, bağımsız lojistik firmaları veya iç pazarla çalışan KOBİ'lerin oluşturduğu birlikler veya kooperatifler için bu teşvik etkili olmamaktadır. Bu düzenleme, ihracat yapan üretici birimlerin lojistik faaliyetlerini desteklemek amacıyla yapılmıştır. Bu nedenle, ihracatla doğrudan ilişkisi olmayan lojistik firmaları veya iç pazar odaklı işletmeler bu teşvikten yararlanamazlar. (Başaran, 2004)

İKİNCİ BÖLÜM

EUROPLATFORMS NEDİR?

Avrupa Lojistik Köyleri (Merkezleri) Birliği, ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi açısından lojistik merkezlerin ve intermodal terminallerin stratejik önemini desteklemeyi amaçlayan Avrupa çapında 9 ülkeyi temsil eden 55 üyeden oluşan bir organizasyondur. Bu birlik bünyesindeki tüm lojistik merkezler, bulundukları ülkelere çeşitli destekler almaktadır. Lojistik merkezler projesi, yatırımın büyüklüğü nedeniyle kamu ve özel sektör işbirliğiyle ortaya çıkmıştır. Bu tür oluşumlarda, ulusal ve yerel planlama mercileri, ulusal ve yerel demiryolu şirketleri, yerel nakliyeciler dernekleri, ticaret odaları, bankalar, sigorta şirketleri ve endüstriyel birlikler gibi paydaşlar arasında ortaklık yapısı kurulabilir. Europlatforms'un asıl amacı, üyelerin ortak çıkarları doğrultusunda Avrupa'daki lojistik sektörünü genişletmek, dünya çapında yaymak ve diğer Avrupa platformları ile uluslararası organizasyonlarla ilişkiler kurmak ve geliştirmektir. Europlatforms, yıllar boyunca üye olan lojistik merkezleriyle birçok girişimde bulunmuş ve birçok proje ve faaliyete imza atmıştır. Lojistik köy tanımı, Europlatforms tarafından 1992 yılında ortaya atılmış ve AB inisiyatifleri doğrultusunda bir Avrupa ağı oluşturmayı ve iyileştirmeyi hedefleyen ulaşım ve iletişim şebekelerine yönelik bir kavram oluşturmayı sağlamıştır. (Raçlı,2010)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYLER

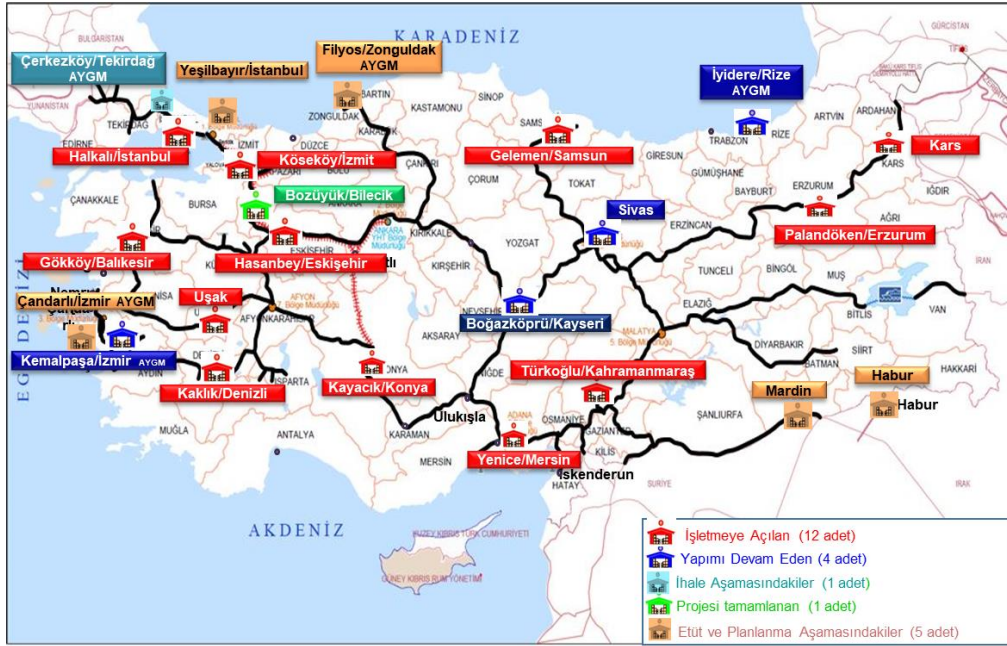
3.1. TCDD’nin Lojistik Merkez Projesi

Türkiye’de, lojistik köy kavramı ilk kez 2005 yılında ortaya atılmıştır. Bu kavram, modern yük taşımacılığının en üst seviyesini temsil eden lojistik köylerin Türkiye’de uygulanması için Ulaştırma Bakanlığı öncülüğünde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından 12 farklı bölgede lojistik köyler kurma çalışmaları yürütülmektedir. TCDD, lojistik merkezleri inşa ederken uygun büyüklükte alanlara sahip olmadığı durumlarda projeye uygun arazileri kamulaştırmaktadır. TCDD, 250 milyon TL tahmini maliyetle inşa edilmesi planlanan 11 lojistik köyün konumunu belirlerken iki ana kriteri göz önünde bulundurmaktadır:

- Organize Sanayi Bölgeleri ile bağlantılı olmak,
- Yoğun yük taşıma potansiyeline sahip bölgelere inşa edilmek.

Lojistik köylerin tamamlanmasıyla birlikte, ulusal ve uluslararası nakliye, lojistik ve yük dağıtım faaliyetlerinin gerçekleştiği bölgelerde TCDD’nin yıllık yaklaşık 6 milyon ton (%35) daha fazla yük taşıma hedeflenmektedir. TCDD ayrıca, lojistik merkezlerde halen mevcut olan birçok sorunu çözmeyi hedeflemektedir. Bu amaç doğrultusunda, kent merkezlerinde bulunan yük garlarının kent dışına taşınarak diğer taşımacılık türleriyle entegre tesislere erişimi sağlamak öncelikli hedefler arasında yer almaktadır. TCDD, lojistik merkezlerini yük potansiyeli yüksek bölgelere yakın olan bölgelerde, Organize Sanayi Bölgeleri gibi, projelendirerek inşa etmektedir ve bu merkezlerin en son teknolojilerle donatılmasına da önem vermektedir. 2007 yılında 18 milyon ton yük taşıyan TCDD’nin yük taşımacılığının %54’ü yurt içine yapılmıştır. Bu oranların yatırımlarla artırılması ve ihracat ve ithalat taşımacılığında demiryolunun tercih edilmesinin artması hedeflenmektedir. Şu anda uluslararası taşımalarda ihracat taşıma oranının sadece %7 düzeyinde olması, demiryolunun ihracat ve ithalat taşımacılığında tercih edilmediğini açık bir şekilde ortaya koymaktadır. (Raçlı, 2010)

3.2. Türkiye’de TCDD Tarafından Yürütülen Başlıca Lojistik Köyler



Şekil-1 Türkiye’deki Lojistik Köyler İdari Haritası (TCDD)

3.2.1. İstanbul - Halkalı Lojistik Köyü

İstanbul'un Halkalı bölgesinde bulunan Halkalı Lojistik Köyü, Türkiye'nin önemli lojistik merkezlerinden biridir. Bu proje, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından hayata geçirilmiştir. Halkalı Lojistik Köyü, modern ve entegre bir lojistik altyapıya sahip olmak amacıyla tasarlanmıştır.

Halkalı Lojistik Köyü, birçok lojistik faaliyetin gerçekleştirildiği bir merkez olarak işlev görmektedir. Yük taşımacılığı, depolama, dağıtım, gümrükleme gibi lojistik hizmetler burada sunulmaktadır. Köyün stratejik konumu, İstanbul'un ana ulaşım hatlarına yakınlığı ve uluslararası ticaret yollarına erişimi ile lojistik sektörü için büyük önem taşımaktadır.

Halkalı Lojistik Köyü, modern tesisleri, yüksek teknolojiye sahip ekipmanları ve geniş depolama alanlarıyla lojistik sektörünün gereksinimlerini karşılamayı hedeflemektedir. Bu köy, ulusal ve uluslararası taşımacılığın yoğun olduğu bir bölgede yer aldığı için hem yerli hem de yabancı firmalar için stratejik bir merkez konumundadır.

Proje kapsamında, Halkalı Lojistik Köyü'nün çevresinde lojistik faaliyetlere yönelik tesisler, depolar, ofisler ve diğer hizmet birimleri inşa edilmiştir. Ayrıca, köyün demiryolu bağlantıları, karayolu erişimi ve yakın konumu sayesinde entegre taşımacılığın sağlanması hedeflenmektedir.

Halkalı Lojistik Köyü, hem Türkiye'nin iç pazarına hem de uluslararası ticaret ağlarına entegre olmayı amaçlayan bir lojistik merkezdir. Bu proje, Türkiye'nin lojistik altyapısının güçlendirilmesine katkı sağlamak ve ülkenin ticaret potansiyelini artırmak amacıyla önemli bir adımdır.

3.2.2. Kocaeli - Köseköy Lojistik Köyü

- Alan: Kocaeli - Köseköy Lojistik Köyü, yaklaşık 1.3 milyon metrekarelik bir alana yayılmaktadır.
- Yatırım Maliyeti: Projenin toplam yatırım maliyeti 300 milyon TL'yi aşmaktadır.
- Kapasite: Lojistik köy, yıllık olarak 1 milyon 200 bin TEU (20 fitlik eşdeğer konteyner birimi) konteyner taşıma kapasitesine sahiptir.
- Demiryolu Bağlantısı: Lojistik köy, demiryolu taşımacılığına odaklanmaktadır. Bu nedenle, projenin içinde yaklaşık 6 km'lik demiryolu hattı bulunmaktadır. Ayrıca, TCDD tarafından işletilen ana demiryolu hattına da bağlantı sağlanmaktadır.
- Depolama Alanı: Köseköy Lojistik Köyü, yaklaşık 200 bin metrekarelik kapalı depolama alanına sahiptir. Bu depolar, çeşitli ürünlerin depolanması ve dağıtımı için kullanılmaktadır.
- Gümrükleme Hizmetleri: Lojistik köyde gümrükleme hizmetleri de sunulmaktadır. Bu sayede, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve gümrük işlemlerinin hızlı bir şekilde yapılması sağlanmaktadır.
- İşletmeler: Köseköy Lojistik Köyü, birçok farklı sektörden işletmeleri barındırmaktadır. Bu işletmeler, lojistik hizmet sağlayıcıları, dağıtım şirketleri, depolama ve lojistik operasyonları gerçekleştiren firmalar gibi çeşitli alanlarda faaliyet göstermektedir.
- İstihdam: Proje, lojistik sektöründe istihdam olanakları yaratmaktadır. Köseköy Lojistik Köyü'nde çalışan sayısı ve istihdam potansiyeli sürekli olarak artmaktadır.

Bu rakamlar, Kocaeli - Köseköy Lojistik Köyü'nün büyüklüğünü, kapasitesini ve lojistik faaliyetlerin çeşitliliğini göstermektedir. Lojistik köyün hedefi, Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücünü artırmak ve uluslararası ticaretin merkezi haline gelmektir.

3.2.3. Eskişehir - Hasanbey Lojistik Köyü

Eskişehir'de TCDD tarafından inşa edilen bir lojistik merkez projesidir. Bu proje, Eskişehir'in lojistik altyapısını güçlendirmeyi ve taşıma kapasitesini artırmayı hedeflemektedir. Projenin temel amacı, Eskişehir'deki yük garının şehir merkezinden Hasanbey'e taşınmasıdır. Yolcu ve yük taşımacılığına hizmet veren garın şehir merkezinde kalması, lojistik operasyonlar için sınırlamalar getirmekte ve trafiği olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle, TCDD ve Eskişehir Büyükşehir Belediyesi arasında yapılan görüşmeler sonucunda yük garının Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi'ne yakın olan Hasanbey'e taşınması kararlaştırılmıştır. Hasanbey Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesiyle birlikte, taşıma miktarının artması beklenmektedir. Mevcut durumda yaklaşık 215.000 ton/yıl olan taşıma miktarı, lojistik köyün tam kapasiteyle çalışmasıyla 566.000 ton/yıla çıkacaktır. Projenin maliyeti, TCDD tarafından 54,4 milyon dolar olarak açıklanmıştır. Bu maliyet, lojistik köyün yapımı, altyapı düzenlemeleri ve demiryolu bağlantılarını içermektedir. Ayrıca, proje kapsamında yaklaşık 450 dönümlük bir alan kamulaştırılmış ve lojistik köyün kurulacağı belirtilmiştir.

Hasanbey Lojistik Köyü projesi, Eskişehir'in lojistik sektöründeki önemini artırmayı hedeflemektedir. Organize Sanayi Bölgesi ile lojistik köy arasındaki demiryolu bağlantısı, taşıma süreçlerinin daha hızlı ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayacaktır. Ayrıca, şehir merkezindeki yük trafiğinin azalması ve lojistik operasyonların merkezi olan Hasanbey'de toplanmasıyla şehir içi trafiğin rahatlaması ve çevre dostu bir taşımacılık sisteminin oluşturulması hedeflenmektedir.

3.2.4. Samsun - Gelemen Lojistik Köyü

Türkiye'nin ilk "Lojistik Köyü" olan Gelemen, Samsun'da inşa edilmiş ve 6 Temmuz 2007 tarihinde faaliyete geçmiştir. Gelemen Lojistik Köyü projesinin 2. etap inşaat ihalesi devam etmektedir. Samsun Büyükşehir Belediyesi ile işbirliği yapılarak 333 bin metrekarelik bir alanda kurulan lojistik merkez, yük elleçleme hizmetlerinin yanı sıra destek ve yardımcı hizmetleri de sunacak şekilde tasarlanmıştır. Proje tamamlanmış değildir, ancak mevcut durumda bile önemli bir taşıma kapasitesine sahiptir.

Gelemen Lojistik Köyü projesiyle, yıllık 500.000 ton olan taşıma miktarı 1.100.000 tona çıkarılması hedeflenmektedir. Bu lojistik merkez, Samsun'da demiryolu, denizyolu ve karayolu sistemlerinin kesiştiği stratejik bir noktada bulunmaktadır. Dolayısıyla, sadece ulusal değil, uluslararası intermodal taşımacılıkta da önemli bir rol oynaması beklenmektedir. Gelemen

Lojistik Köyü, modern altyapısıyla hem yerel hem de uluslararası ticaretin ve lojistik faaliyetlerin merkezi konumuna gelmesini sağlayacaktır. Tamamlandığında, bu lojistik merkez, çeşitli taşıma modları arasında entegrasyon sağlayarak daha etkin ve verimli bir lojistik ağ oluşturacaktır.

3.2.5 Balıkesir - Gökköy Lojistik Köyü

Balıkesir - Gökköy Lojistik Köyü projesi, Balıkesir garının şehir merkezindeki sınırlamalar ve hizmetlerin yetersizliği nedeniyle yeni bir lojistik merkez oluşturmayı hedeflemektedir. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi ve TCDD arasında başlatılan ortak çalışma, yük hizmetlerinin Gökköy mevkiindeki lojistik merkezden sağlanması için planlanmaktadır. Bu çalışmalar kapsamında belediye tarafından lojistik merkeze ait tevzi planı ve bina projeleri hazırlanmaktadır. Gökköy Lojistik Köyü, mevcut ulaşım seçeneklerine ek olarak Tekirdağ-Bandırma Tren Feri Projesi ve Bakü-Kars-Tiflis Demiryolu Projesi ile entegre bir şekilde tasarlanmıştır. Bu sayede, lojistik köyün bölgedeki taşımacılık ağlarıyla entegrasyonu sağlanarak daha kapsamlı bir hizmet sunulması amaçlanmaktadır.

Gökköy Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesiyle birlikte yük taşıma kapasitesi 390 bin tondan 1 milyon tona çıkacaktır. Lojistik köyden otomobil, konteynır, ahşap levhalar, mermer ürünleri, gıda maddeleri, endüstriyel hammaddeler, içecekler, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri gibi çeşitli malzemelerin taşınması gerçekleştirilecektir. Balıkesir - Gökköy Lojistik Köyü'nün tamamlanmasıyla birlikte, bölgenin lojistik altyapısı güçlendirilecek, yük taşımacılığı daha etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilebilecektir. Proje, ticari ve ekonomik faaliyetlerin desteklenmesi, istihdamın artırılması ve bölgesel ekonominin gelişimine katkı sağlama amacını taşımaktadır.

3.2.6. Kayseri - Boğazköprü Lojistik Köyü

TCDD, Kayseri garının mevcut konumundan Boğazköprü istasyonu yakınlarındaki uygun bir alana taşınması ve Boğazköprü'de bir lojistik merkezi oluşturma çalışmalarını sürdürmektedir. Boğazköprü Lojistik Köyü projesi, 511.000 metrekarelik bir alana sahip olacak şekilde planlanmıştır. 120.000 metrekarelik alanın kamulaştırılması için Kamu Yararı Kararı alınmış ve bu karar, Ulaştırma Bakanlığı tarafından 30.04.2005 tarihinde onaylanmıştır. Boğazköprü'de garın kuzeydoğu istikametine doğru yükleme ve boşaltma yolları için yaklaşık 111.000 metrekarelik bir saha ihtiyacı bulunmaktadır ve bu alanda kamulaştırma çalışmaları

tamamlanma aşamasındadır. Diğer alanların kamulaştırma çalışmaları ise devam etmektedir. Alt yapı ve binalara ilişkin uygulama projeleri hazırlanmıştır.

Boğazköprü Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesiyle birlikte, mevcut durumda 717.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 1.782.000 ton/yıla ulaşacaktır. Lojistik köyden otomobil, konteynır, endüstriyel malzemeler, gıda maddeleri, yapı malzemeleri, demir cevheri gibi çeşitli yüklerin taşınması gerçekleştirilecektir. Boğazköprü Lojistik Köyü projesi, Kayseri'nin lojistik altyapısını güçlendirecek, bölgedeki taşımacılık faaliyetlerini daha etkin hale getirecek ve ticari faaliyetlere katkı sağlayacaktır. Projenin tamamlanmasıyla birlikte daha modern ve verimli bir lojistik merkezinin hizmete girmesi hedeflenmektedir.

3.2.7. Mersin - Yenice Lojistik Köyü

Mersin - Yenice Lojistik Köyü projesi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından yürütülen bir girişimdir. TCDD, Mersin - Yenice bölgesindeki lojistik köyünün kurulması ve faaliyete geçirilmesi konusunda sorumluluk üstlenmiştir. TCDD, lojistik köy projesini planlama, inşaat, altyapı oluşturma ve işletme aşamalarında aktif olarak yer almaktadır. Projenin tüm aşamaları, TCDD'nin yetki ve görevleri kapsamında gerçekleştirilmektedir. TCDD, lojistik köyünün etkin bir şekilde faaliyete geçmesi için gerekli altyapıyı sağlamak ve yönetimini üstlenmektedir.

Mersin Büyükşehir Belediyesi ve diğer yerel kurumlarla iş birliği içinde, TCDD Mersin Yenice Lojistik Köyü'nün planlamasını yapmakta, alanın kamulaştırma süreçlerini yönetmekte ve gereken altyapı çalışmalarını gerçekleştirmektedir. TCDD'nin lojistik köy projesindeki rolü, demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi ve bölgenin lojistik potansiyelinden en iyi şekilde yararlanılması amacıyla stratejik bir öneme sahiptir. Mersin - Yenice Lojistik Köyü, TCDD'nin lojistik sektöründe etkinliği artırmak, taşımacılık verimliliğini artırmak ve ticaretin gelişimine katkı sağlamak amacıyla başlatılan bir projedir. Bu lojistik köy, bölgedeki yük taşımacılığını destekleyecek, depolama, dağıtım, elleçleme ve diğer lojistik hizmetleri sunacak modern bir merkez oluşturmayı hedeflemektedir.

3.2.8. Uşak Lojistik Köyü

Uşak ilindeki tren istasyonu ile 1. Uşak Organize Sanayi Bölgesi arasında 18 km'lik bir demiryolu hattının inşası planlanmaktadır. Bu çalışmalarla birlikte, lojistik destek istasyonu kurulacak ve mevcut tren istasyonundaki yurt birimleri bu yeni istasyona aktarılacaktır. Uşak

Lojistik Köyü projesi sayesinde, Uşaklı sanayicilerin ürünleri daha ekonomik ve hızlı bir şekilde demiryoluyla diğer bölgelere ulaştırılabilecektir. Bu durum, Uşak ekonomisinin güçlenmesine katkı sağlayacaktır.

Uşak Lojistik Köyü'nün düzenleme çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte, mevcut taşıma miktarı olan yaklaşık 113.000 ton/yıl, yılda 246.000 tona kadar artacaktır. Bu da demiryoluyla gerçekleştirilen taşımalarda önemli bir artış anlamına gelmektedir. Proje tamamlandığında, Uşak'ın lojistik altyapısı güçlenecek ve bölgenin ekonomik büyümesine katkı sağlayacaktır.

3.2.9. Erzurum - Palandöken Lojistik Köyü

Palandöken Lojistik Köyü, Erzurum'da yaklaşık 350 dönümlük bir alanda inşa edilmiştir. Bu köy, Erzurum'un taşımacılık sektöründe uluslararası alanda rekabet edebilir hale gelmesini sağlayarak, bölge illerinin sınır ülkeleriyle daha fazla ticaret yapma potansiyelini artırırken aynı zamanda yeni istihdam olanakları sunmayı amaçlamaktadır. Tesisin istimlak, ihale ve inşaat çalışmaları 2011 yılı başlarında başlamış ve 13 Haziran 2018 tarihinde açılmıştır.

Palandöken Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesiyle birlikte, önceki dönemde yaklaşık 200.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 437.000 ton/yıla ulaşacaktır. Bu da bölgedeki taşımacılık hacminin önemli ölçüde artacağı anlamına gelir. Köyün, lojistik sektörde daha etkin ve verimli bir işleyiş sağlayarak bölge illerinin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunması beklenmektedir.

3.2.10. Konya Lojistik Köyü

Türkiye'nin önemli lojistik merkezlerinden biridir. Konya'nın Beyşehir yolu üzerinde, Konya Organize Sanayi Bölgesi'nin yanında yer almaktadır. Proje, Konya'nın lojistik potansiyelini artırmayı ve bölgenin ticari faaliyetlerini desteklemeyi hedeflemektedir.

Konya Lojistik Köyü'nün yapımına 2008 yılında başlanmış ve 2010 yılında tamamlanmıştır. Köy, yaklaşık 1.000 dönümlük bir alan üzerine kurulmuştur. Bu geniş alan, depolama, elleçleme, dağıtım, gümrükleme, taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin sağlanması için gerekli tesislere ev sahipliği yapmaktadır. Konya Lojistik Köyü, demiryolu, karayolu ve havayolu ulaşım ağlarına kolay erişim sağlamaktadır. Köyde modern ve teknolojik donanımlara

sahip yük elleçleme ekipmanları bulunmaktadır. Ayrıca, gümrükleme, depolama, araç takip ve lojistik hizmetleri gibi destek hizmetleri de sunulmaktadır.

Konya Lojistik Köyü, üreticiler, tüccarlar, taşıyıcılar ve lojistik firmaları arasında bir entegrasyon merkezi olarak faaliyet göstermektedir. Bölgenin tarım ürünleri, sanayi ürünleri, tekstil ürünleri ve diğer çeşitli yüklerin depolanması, dağıtımı ve taşınması için önemli bir lojistik üs konumundadır. Konya Lojistik Köyü, bölgenin ticaret hacmini artırarak ekonomik büyümeye katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, ihracat ve ithalat süreçlerini hızlandırmak, lojistik maliyetleri düşürmek ve verimliliği artırmak için modern lojistik çözümler sunmaktadır.

3.2.11. Denizli - Kaklık Lojistik Köyü

Kaklık Lojistik Merkezi, tamamlanan ilk etabıyla her türlü taşıma ihtiyacını karşılayacak kapasiteye ulaşmış durumdadır. İkinci etap projesi de 6 milyon TL'yi aşan bir bütçeyle tamamlanmıştır. 2010 yılında ihalesi gerçekleştirilen merkezde, beton yükleme-boşaltma sahası, 6 adet 2.400 metre yol, portal vinçler ve saha aydınlatma çalışmaları 2009 yılında tamamlanarak merkez faaliyete geçirilmiştir.

Halihazırda devam eden projeler arasında, drenaj kanalı yapımı, ek saha betonlaması, ek rampa inşası, hizmet binası, vagon tartı sistemi ve diğer altyapı işleri yer almaktadır. Lojistik köyünün toplam alanı 121 dönüm olup, yıllık 500.000 ton taşıma kapasitesine sahiptir. Tahmini toplam yatırım maliyeti ise 400 milyon TL'dir. Kaklık Lojistik Merkezi, bölgedeki lojistik faaliyetlerin gelişmesine katkı sağlamayı hedeflemektedir. Modern altyapısı ve yüksek kapasitesiyle, taşıma süreçlerinin daha verimli ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır. Lojistik köy, bölgedeki ticaretin büyümesine ve ekonomik kalkınmaya katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.(Raçlı, 2010)

3.3. Özel Sektöre Ait Lojistik Köy Projeleri

3.3.1. İstanbul - Hadımköy ve Tuzla Lojistik Köy Projesi

İstanbul, Türkiye'nin en büyük ve en önemli şehirlerinden biri olması nedeniyle lojistik faaliyetlerin yoğun olduğu bir merkezdir. Bu doğrultuda İstanbul'a hizmet verecek iki önemli lojistik köy projesi bulunmaktadır: Hadımköy Lojistik Köyü ve Tuzla Lojistik Köyü.

Hadımköy Lojistik Köyü, İstanbul'un Hadımköy bölgesinde, 1.161.000 metrekarelik bir alanda planlanmıştır. Proje, ulusal ve uluslararası taşımacılığa hizmet verecek modern ve entegre bir lojistik merkezi oluşturmayı hedeflemektedir. Hadımköy Lojistik Köyü'nün tamamlanmasıyla birlikte, İstanbul'un taşımacılık altyapısının güçlenmesi, lojistik operasyonların daha verimli ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır.

Tuzla Lojistik Köyü ise İstanbul'un Tuzla bölgesinde, 2.137.000 metrekarelik bir alanda planlanmıştır. Bu proje de benzer şekilde, lojistik faaliyetlerin merkezi haline gelerek İstanbul'un taşımacılık potansiyelini artırmayı hedeflemektedir. Tuzla Lojistik Köyü'nün tamamlanmasıyla, bölgedeki ticaretin büyümesi ve ekonomik kalkınmanın desteklenmesi amaçlanmaktadır.

Her iki proje de İstanbul'un stratejik konumunu ve lojistik faaliyetlerin önemini göz önünde bulundurarak tasarlanmıştır. Bu lojistik köyler, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi farklı taşımacılık modlarının entegrasyonunu sağlayarak çok çeşitli yüklerin depolanması, elleçlenmesi ve dağıtılmasına imkan tanımaktadır. Aynı zamanda, lojistik hizmet sağlayıcılarına ve firmalara geniş kapsamlı destek ve yardımcı hizmetler sunmaktadır. Hadımköy ve Tuzla Lojistik Köy projeleri, İstanbul'un lojistik altyapısını geliştirerek, taşıma süreçlerinin daha hızlı, verimli ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak sağlamayı hedeflemektedir. Bu sayede, İstanbul'un ticaret potansiyeli artacak, lojistik sektörünün büyümesi teşvik edilecek ve bölgeye yeni iş imkanları yaratılacaktır.

3.3.2. Ankara Lojistik Üssü

Ankara Lojistik Üssü, Türkiye'nin başkenti Ankara'da inşa edilen ve Avrupa standartlarında tasarlanan bir projedir. Üs, yaklaşık 700.000 metrekarelik bir alanda kurulmuş olup, Türkiye'nin ilk uluslararası taşımacılık üssü olma özelliği taşımaktadır. Bu proje, ortaklarının yanı sıra uluslararası ve yurtiçi taşımacılık şirketlerine, gümrük firmalarına, ithalat ve ihracat yapan kurumlara, ambalaj ve dağıtım sektörüne hizmet vermek üzere planlanmıştır. Aynı zamanda, açık kiralanabilir alanlarla birlikte farklı sektörlerde faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlara da fırsatlar sunmaktadır.

Ankara Lojistik Üssü, yüksek kalite standartlarına uygun olarak inşa edilmekte ve modern altyapıya sahip olmaktadır. Bu sayede, uluslararası taşımacılık operasyonları için gerekli olan tüm hizmetleri sunabilme kapasitesine sahiptir. Depolama, elleçleme, dağıtım, gümrükleme ve diğer lojistik faaliyetler için gerekli tesisler ve ekipmanlar bulunmaktadır. Üs, uluslararası

ticaretin artmasına katkıda bulunmayı hedeflemektedir. İthalat ve ihracat yapan şirketler için daha hızlı, güvenli ve verimli bir lojistik süreç sunmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, farklı sektörlerden firmalara işbirliği ve entegrasyon fırsatları sunarak, ticari faaliyetlerin daha etkili bir şekilde yürütülmesine olanak sağlamaktadır.

Ankara Lojistik Üssü'nün önemli bir özelliği, uluslararası taşımacılık alanında Avrupa standartlarına uygun olarak tasarlanmış olmasıdır. Bu, uluslararası ticaret yapan firmaların lojistik operasyonlarını uluslararası normlara göre gerçekleştirebileceği anlamına gelmektedir. Bu da Ankara'nın uluslararası taşımacılık sektöründe rekabet edebilirlik potansiyelini artırmaktadır. Ankara Lojistik Üssü, Türkiye'nin lojistik altyapısını güçlendirmeyi ve Ankara'nın ticaret potansiyelini artırmayı hedefleyen önemli bir projedir. Yüksek kaliteli hizmetler, modern tesisler ve stratejik konumuyla, Ankara'nın uluslararası taşımacılık sektöründeki konumunu güçlendirmesi ve bölgenin ekonomik büyümesine katkı sağlaması beklenmektedir.

3.3.3. Samsun İhtisas Lojistik OSB

Samsun İhtisas Lojistik OSB (Organize Sanayi Bölgesi), Samsun ilinde yer alan ve lojistik sektörüne odaklanan bir organize sanayi bölgesidir. Bu proje, lojistik sektörde faaliyet gösteren firmaların bir araya gelerek ortak bir bölgede faaliyet göstermelerini sağlamayı amaçlamaktadır. Lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yürütülmesini sağlamak ve Samsun'un lojistik potansiyelini kullanarak bölge ekonomisine katkıda bulunmaktır. Bölgede yer alan firmalar, lojistik altyapıya sahip bir ortamda faaliyet gösterme imkanı bulurlar ve lojistik süreçlerini daha verimli bir şekilde yönetebilirler. Lojistik firmalarının yanı sıra depolama, taşımacılık, dağıtım, gümrükleme gibi lojistik hizmetler sunan diğer işletmeleri de içermektedir. Böylece, lojistik sektörde faaliyet gösteren birçok farklı işletme aynı bölgede bir araya gelerek sinerji oluşturabilir ve işbirliği yapabilir.

Bu proje, Samsun'un stratejik konumu ve ulaşım ağıyla birlikte ulusal ve uluslararası taşımacılıkta önemli bir merkez olmasını hedeflemektedir. Samsun İhtisas Lojistik OSB, lojistik sektörde faaliyet gösteren işletmelere modern altyapı, güvenli ve düzenli bir çalışma ortamı sunarak rekabet avantajı sağlamayı amaçlamaktadır.

3.3.4. Tekirdağ / Çorlu Lojistik Köyü

Tekirdağ/Çorlu Lojistik Köyü, Tekirdağ ilinin Çorlu ilçesinde yer alan ve lojistik sektörüne odaklanmış bir tesistir. Bu proje, lojistik faaliyetlerin daha verimli ve etkin bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla geliştirilmiştir. Lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin bir araya gelerek ortak bir bölgede faaliyet göstermelerini sağlamaktadır. Bölgede yer alan firmalar, modern ve donanımlı bir altyapıya sahip olan lojistik köyde faaliyetlerini sürdürebilirler. Bu sayede, lojistik süreçler daha verimli bir şekilde yönetilebilir ve maliyetlerin düşürülmesi sağlanabilir. Tekirdağ/Çorlu Lojistik Köyü, depolama, taşımacılık, dağıtım, gümrükleme gibi lojistik hizmetlerin yanı sıra bir dizi diğer destek hizmeti sunan işletmeleri de içermektedir. Bu sayede, tesis içindeki işletmeler arasında işbirliği ve entegrasyon sağlanarak sinerji oluşturulabilir.

Proje, bölgenin stratejik konumu ve ulaşım ağı göz önünde bulundurularak planlanmıştır. Tekirdağ/Çorlu, demiryolu, karayolu ve denizyolu ulaşım ağlarına kolay erişim sağlayan bir konumdadır. Bu da lojistik köyün ulusal ve uluslararası taşımacılıkta önemli bir merkez olmasını desteklemektedir. Tekirdağ/Çorlu Lojistik Köyü, lojistik sektöründeki işletmelere modern altyapı, güvenli bir iş ortamı ve rekabet avantajı sunmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda, bölge ekonomisine katkı sağlayarak istihdam olanakları yaratmayı amaçlamaktadır.

3.3.5. Manisa-Mosbar Lojistik Köyü ve BALO Projesi

Mosbar Lojistik Merkezi, Manisa Organize Sanayi Bölgesi'nde (OSB) Manisa Ticaret ve Sanayi Odası ile Borusan Global Lojistik A.Ş. ortaklığında kurulan bir tesistir. Bu proje, Manisa bölgesindeki firmaların dış pazarlarda rekabet şansını artırmak, yük transfer maliyetlerini azaltmak ve Manisa-İzmir karayolunda yaşanan trafik sıkışıklığını önlemek amacıyla hayata geçirilmiştir. Manisa Lojistik Köyü, Batı Anadolu Lojistik Organizasyonu projesinin bir parçası olarak Manisa OSB'de yer almaktadır. Mosbar Lojistik Merkezi, 306.000 metrekarelik bir alanda inşa edilmiştir ve yıllık yük kapasitesi 3 milyon tonu aşmaktadır.

Merkez, 7.770 metrelik bir demiryolu hattıyla Muradiye istasyonuna bağlanmış ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) şebekesine entegre edilmiştir. Bu sayede, demiryoluyla taşımacılık imkanları sunmakta ve lojistik operasyonların daha verimli ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır. Mosbar Lojistik Merkezi, Manisa bölgesindeki firmalara uluslararası taşımacılıkta rekabet avantajı sağlamakta ve bölgenin lojistik altyapısını güçlendirmektedir. Aynı zamanda, yüksek kapasitesiyle büyük ölçekli

taşımacılık ihtiyaçlarını karşılamakta ve bölgedeki işletmelerin dış ticaret faaliyetlerini desteklemektedir.

Proje, bölgenin ekonomik büyümesine katkıda bulunmakta ve istihdam olanağı yaratmaktadır. Mosbar Lojistik Merkezi, Manisa OSB'nin lojistik potansiyelini artırarak bölgedeki sanayi ve ticaretin gelişimine katkı sağlamaktadır.

3.3.6. İzmir - Kemalpaşa KOSBİ Lojistik Köyü

Kemalpaşa Lojistik Merkez Projesi, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen bir projedir. Bu merkez, İzmir-Turgutlu demiryolu hattından ayrılarak KOSBİ (Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi) ve Batıçim tesislerine ulaşan 27 km uzunluğundaki ana hat üzerine inşa edilmektedir. Projenin tamamlanması planlanan yıl ise 2019'dur.

Lojistik merkezin toplam alanı 1 milyon metrekareden fazladır ve KOSBİ'deki 300'den fazla sanayi tesisiyle birlikte Denizli ili sanayisine de hizmet verecektir. Bu merkezin altyapı ve tesisat işleri için yaklaşık 31 milyon TL'lik bir yatırım öngörülmektedir ve yatırım programında buna yönelik kaynak ayrılmıştır.

Kemalpaşa Lojistik Merkez Projesi, bölgedeki sanayi tesislerine lojistik destek sağlamayı hedeflemektedir. Bu merkezin tamamlanmasıyla birlikte, taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinin daha etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi, işletmelerin lojistik maliyetlerini düşürmesi ve bölgenin ekonomik büyümesine katkı sağlaması beklenmektedir. Ayrıca, Denizli ili gibi çevre illerin sanayisine de lojistik hizmetler sunarak bölgesel ticaretin gelişimine katkıda bulunması planlanmaktadır.

3.3.7. Kahramanmaraş - Türkoğlu Lojistik Köyü

Kahramanmaraş'ın Türkoğlu ilçesinde bulunan Türkoğlu Lojistik Merkezi, TCDD tarafından ülke genelinde inşa edilen 19 lojistik merkezden biridir. Merkez, Fevzipaşa-Malatya demiryolu hattının 40. kilometresinde yer alan ve Türkiye'nin en yoğun demiryolu trafiğine sahip hatlarından biri olan bir konumda bulunmaktadır.

Türkoğlu Lojistik Merkezi'nin inşaat ihalesi 2014 yılında tamamlanmış ve Ekim 2017'de açılışı gerçekleştirilmiştir. Merkez, 800 dönümlük bir alana kurulmuştur. Bu merkez, demiryolu taşımacılığına odaklanan bir lojistik merkez olarak hizmet vermektedir. Merkezde yükleme-

boşaltma sahaları, depolama alanları, konteyner istifleme alanları ve diğer lojistik altyapı ve hizmet birimleri bulunmaktadır.

Türkoğlu Lojistik Merkezi, demiryolu taşımacılığının daha etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamak, lojistik faaliyetleri desteklemek ve bölgenin ekonomik gelişimine katkı sağlamak amacıyla kurulmuştur. Ayrıca, bu merkezin bölgenin dış ticaretine de katkıda bulunması ve demiryolu taşımacılığının daha yaygın olarak kullanılmasını teşvik etmesi beklenmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK BİR KÖY OLAN HADIMKÖY VE SORUNLARI

4.1. Lojistik Bir Merkez Olarak Hadımköy

Hadımköy'de lojistik firmalarının yoğunlaşmasının birçok nedeni vardır. Bunlar arasında:

- Karar Vericilerin Yönlendirmesi ve İzinler: Hadımköy'de lojistik faaliyetlerin yoğunlaştığı dönemde, karar vericilerin bölgeyi lojistik sektörü için uygun bir yer olarak belirlemesi ve gerekli izinleri vermesi etkili olmuştur.
- Ulaşım Olanakları: Hadımköy, ulaşım açısından avantajlı bir konumdadır. İstanbul'a yakın olması ve ulaşım ağlarına kolay erişim sağlaması, lojistik firmaları için önemli bir faktördür. Ayrıca, bölgede karayolu ve demiryolu gibi farklı ulaşım seçenekleri bulunmaktadır.
- Geniş Boş Arazi: Hadımköy, geniş ve boş araziye sahip bir bölgedir. Bu durum, lojistik firmaları için depolama, dağıtım ve lojistik operasyonlar için uygun alan sağlamaktadır.
- Uygun Kira ve Arazi Fiyatları: Hadımköy, diğer bölgelere göre daha uygun kira ve arazi fiyatlarına sahiptir. Bu durum, lojistik firmalarının maliyetlerini düşürmelerine yardımcı olur.
- Ambarlı Limanı'na Yakınlık: Hadımköy, Ambarlı Limanı'na yakın bir konumdadır. Bu durum, lojistik firmaları için denizyolu taşımacılığına kolay erişim sağlar ve uluslararası ticaretin kolaylaşmasına katkıda bulunur.

Hadımköy'de lojistik faaliyetlerin yoğunlaşmasına yönelik planlamalar, İstanbul il bütünü Çevre Düzeni Planı Raporu'nda belirlenen lojistik bölgelerin oluşturulması kararıyla desteklenmiştir. Bu kapsamda Hadımköy'de 1.097 hektarlık bir alan lojistik faaliyetlere ayrılmış ve Hadımköy Lojistik Bölgeleri Özel Proje Alanı adı verilmiştir. Bu planlama, dağınık halde bulunan lojistik faaliyetlerin tek bir alanda toplanmasını amaçlamaktadır.

4.2. Hadımköy'deki Lojistik Tesislerin Sorunları

- Altyapı ve Ulaşım İmkanlarının Yetersizliği: Anket sonuçlarına göre, lojistik firmalarının en büyük sorunu altyapı ve ulaşım imkanlarının yetersizliğidir. Yolların kalitesi, trafik yoğunluğu ve ulaşım ağının yetersiz olması, lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yürütülmesini engelleyebilir.
- Çevre Kirliliği: Hadımköy'de hızla büyüyen sanayi alanları ve depolama tesisleri, çevre kirliliği sorununu beraberinde getirmektedir. Su toplama havzaları içinde bulunan bu tesisler ve düzensiz yerleşim alanları, doğal ve ekolojik yapının tehlikede olmasına neden olmaktadır.
- Güvenlik Sorunu: Bazı lojistik firmalar, güvenlik sorunlarıyla karşı karşıya kalabilir. Hırsızlık, vandalizm ve diğer güvenlik tehditleri, tesislerin ve taşınan yüklerin güvenliğini etkileyebilir.
- Genel Sorunlar: Anket sonuçlarına göre, lojistik firmalarının Hadımköy'deki en büyük sorunları, buraya yönelik olmayan benzin fiyatları, sigorta primleri ve rekabet gibi genel sorunlardır. Bu sorunlar, lojistik sektörünün genel zorluklarıdır ve firmaların karşılaştığı maliyet ve rekabet baskılarını artırabilir.

Bu sorunların çözümü için, Hadımköy'deki altyapı ve ulaşım imkanlarının iyileştirilmesi, çevre koruma tedbirlerinin alınması ve güvenlik önlemlerinin artırılması önemlidir. Ayrıca, genel sorunlara yönelik politika düzenlemeleri ve sektör paydaşları arasında işbirliği de gereklidir (Karakuyu, 2010)

SONUÇ

Lojistik köyler, dağıtımın tek bir merkezden yapılması, akıllı depolama sistemlerine sahip olması ve gümrük işlemlerinin kolayca gerçekleştirilebilmesi gibi önemli işlevlere sahiptir. 1970'lerden itibaren ortaya çıkan lojistik köy uygulamaları, dünya genelinde giderek yaygınlaşmaktadır. Bu köyler, öncelikle bölgesel olarak büyüme sağlayarak ülke ekonomisine olumlu katkılarda bulunmaktadır.

Bugün, Avrupa'da sayıları 60'ı aşan ve sürekli olarak yeni projelerin planlandığı lojistik köylerin yanı sıra, Türkiye'de de toplam 15 lojistik köy projesi geliştirilmektedir. Lojistik köylerin anlamını ve ekonomiye katkılarını kavrayabilen her birey, bir ülkenin kalkınması için ulaşım altyapısının ve politikalarının önemini anlayabilir.

Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları, ülke içi ulaşım altyapısını intermodal bir şekilde çalıştıracak ve dış piyasada rekabet gücümüzü artıracaktır. Bu köyler, trafiği rahatlatacak ve taşımacılığı hızlandırarak şehirlerde ekonomik ve sosyal gelişime katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda, Türk ürünlerinin dünya çapında daha kolay erişilebilir hale gelmesini sağlayarak küresel sermaye kaynaklarıyla daha etkili bir rekabet imkanı sunacaktır. Lojistik köyler ayrıca ülke ürünlerinin uluslararası alanda daha hızlı ve kaliteli bir şekilde dolaşımını sağlayarak uluslararası arenada da rekabet gücümüzü artıracaktır.

Bu nedenlerle, lojistik köylerin geliştirilmesi ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacaktır. Ulaşım altyapısının intermodal çalışmasını destekleyen bu köyler, lojistik sektöründe verimliliği artırırken çevreye duyarlılık ve sürdürülebilirlik ilkelerine de uyum sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Aydın, G. ve Ögüt, K. S. (2008a), “Lojistik Köy Nedir?”, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, TCDD, İstanbul, s.1439-1448.
- Başaran, İ. M. (2004). Türkiye’de Avrupa Birliği Devlet Yardımı İlkelerine Uygun Merkezler Geliştirilmesinde Vergisel Teşvikler, T.C. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Çelik, K. (2018) Lojistik Köy Nedir? İlkhaber Gazetesi, Erişim Adresi: <http://www.kenancelik.com/default.aspx?pid=22053&nid=47174> (Erişim tarihi:20.12.2018).
- Coşkun, N. (2012) III. Lojistik ve Ticaret Buluşması, Açılış Konuşması.
- Coşkun, N. (2014) Lojistik Köyler, Ulaşım Gazetesi, Erişim Adresi: <http://www.ulasimgazetesi.com/haber/3843/lojistik-koyler.html> (Erişim Tarihi: 04.06.2023)
- Karakuyu M. (2010). Lojistik Bir Merkez Olarak Hadımköy ve Sorunları, İstanbul.
- Raçlı, S. (2010). “Lojistik Köyler ve Dünyadaki Durumu,” (Logistics Villages and Their Situation Around The World) Uludağ University, Vocational School of Social Sciences, Foreign Trade Program, Professional Practice, s.1–61.
- UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği). (2006). Lojistik Sektörü Mevcut Durum ve Fırsatların Çözüm Analizi.
- <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler>

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : BULUT, Uğur
Uyruğu : T.C.
Doğum tarihi ve yeri : 01.01.1989-Suruç
Telefon : 05392583667
Faks :
e-mail : bulutu89@gmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Lisans	İstanbul Üniversitesi	2015

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
5	Hizmet İhracatçıları Birliği	İdari Personel

Yabancı Dil

İngilizce