

BÖLGESEL EKONOMİK KALKINMADA LOJİSTİK KÖYLERİN ROLÜ

The Role Of Logistics Villages In Regional Economic Development

Doç. Dr. Filiz KUTLUAY TUTAR

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Niğde/Türkiye

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2574-9494>

Prof. Dr. Erdiñç TUTAR

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Niğde/Türkiye

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9076-7621>

Didem BALKAYA

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat ABD Doktora Öğrencisi, Niğde/Türkiye

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0485-6634>

ÖZET

Teknolojinin geliştiği, ihtiyaçların devamlı farklılaştığı günümüz dünyasında lojistik faaliyetlerin önemi de gittikçe artmaktadır. Küreselleşen dünyada tedarikçinin ve tüketicinin birbirinden çok farklı yerlerde olması, dünya ticaret akışının sağlanması açısından lojistik alanında önemli bir pazar sunmaktadır. Türkiye, konumu itibari ile önemli bir ticaret durağıdır. Bu yüzden lojistik faaliyetlerin geliştirilmesi ve genişletilmesi ülke ekonomisine oldukça katkı sağlayacaktır. Türkiye üzerinde stratejik konumlara merkezleştirilen lojistik köyler aynı zamanda bölgesel kalkınmayı da hızlandırmaktadır. Bu çalışmada lojistik köylerin SWOT analizi yardımıyla güçlü-zayıf yanları ve içinde buldukları fırsatlar-tehditler ortaya konulmuştur. Araştırma sonuçlarına göre lojistik köylerin alt yapısının güçlendirilmesi ve sayısının artırılması için yatırım teşviklerinin verilmesi, lojistik sektörünün bölgesel kalkınma üzerinde önemli katkıları olacağını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik köyler, Bölgesel Kalkınma, SWOT Analiz, Türkiye.

ABSTRACT

In today's world where has development of technology and continual shifting of needs, the importance of logistics activities is increasing day by day. In the globalizing world, the fact that the supplier and the consumer are in very different places from each other, and this situation offers an important marketing area on logistics to ensure the world trade fluency. Turkey is an important trade station by its location. Therefore, the improvement and expansion of logistics activities will greatly contribute to the country's economy. At the same time logistics villages which are centered on Turkey's strategic locations accelerate regional development. In this article, the strengths-weaknesses and the opportunities-threats of the logistics villages were revealed thanks to SWOT analysis studies. According to the results of the search, giving investment incentives to strengthen the infrastructure of logistics villages and to increase their numbers shows that the logistics sector will make significant contributions to regional development.

Keywords: Logistics, Logistic Villages, Regional Development, SWOT Analysis, Turkey.

1. GİRİŞ

Günümüzde etkili bir kalkınma stratejisinin yerelden genele doğru olması gerektiğini anlaşılmasıyla birlikte bölgesel kalkınma kavramı önem kazanmıştır. Ülkeler öncelikle bölgelerarası farklılıkları gidererek bölgesel kalkınmayı sağlamak için çeşitli araçlar belirlemişlerdir. Bu araçlardan biri de lojistikdir. Ticaretin küreselleştiği yeni dünyada lojistiğe olan ihtiyaç her geçen gün giderek artmaktadır. Firmalar lojistik alanında oluşan bu rekabet ortamında başarılı olabilmek ve büyük bir pazar payı alabilmek için potansiyellerini devamlı geliştirmelidir. Böylece, firmalar bazında kalkınma daha sonra da bölgesel

kalkınma sağlanacaktır. Bu sayede ülkenin kalkınması daha sağlam ve hızlı ilerleyecektir. Lojistik sektörünün ilerleyebilmesi için büyük yatırımlara ihtiyaç olduğunun farkında olan ülkeler sektörü korumak için çeşitli destekler ve alt yapı yatırımları yapmaktadır.

Türkiye’de lojistik sektörünün durumu Avrupa ülkelerine göre daha zayıf durumdadır. Ülkemizde lojistik alanında faaliyetler ortalama elli yıldır devam etmektedir. Bu alanda çeşitli yatırımlar yapılmış ve belli bölgelerde lojistik köyler kurulmuştur. Lojistik köylerin sayısı artırılarak Türkiye’nin sahip olduğu coğrafi avantajlar sayesinde hedef; dünya üzerinde lider bir lojistik üs olmaktır. Özellikle geçtiğimiz beş yıl içerisinde ulaştırma alanında yapılan yatırım miktarları toplam yatırımların büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Sektörün GSYH içindeki payı %12 olmakla birlikte 2010 yılından itibaren devamlı büyüme göstermektedir. Bu payın yarısı lojistik hizmetlerin sağlandığı firmalara ait olmakla birlikte kalan yarısı ise ticaret gerçekleştiren firmaların kendi içlerinde gerçekleştirdikleri lojistik faaliyetlere aittir. Taşımacılık faaliyetlerinin payı, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistiklerine göre ithalat ve ihracat alanında en büyük paya sahiptir. Türkiye’de 2019 yılına ait verilerde hizmet ihracatı 33,8 milyar dolar olurken hizmet ithalatı ise 24 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (UTİKAD, 2020: 4).

Bölgesel kalkınmanın sağlanması açısından önem arz eden lojistik köyler, özellikle taşımacılık ve hizmet üretimi alanında sağladığı çeşitlilik sayesinde büyük avantajlar sunmaktadır. Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de mevcut ve planlanan lojistik köylerin SWOT analizini yaparak bu alanda gelişmelerin hızlanması için stratejiler belirlemektir. Çalışmada öncelikle bölgesel kalkınma ve lojistik hakkında genel bilgiler verilmiş ardından dünyada ve Türkiye’de bulunan önemli konumlardaki lojistik köy örnekleri incelenip analiz kısmına geçilmiştir. SWOT analiz sonuçlarına göre stratejik hedefler belirlenmiştir. Son kısımda bu hedeflere yönelik öneriler ve değerlendirmeler yapılmıştır.

2. BÖLGESEL KALKINMA KAVRAMI

Ülkeler ilk olarak geleneksel fikirler ile kalkınma ve büyüme potansiyellerini arttırmaya çalışmışlardır. Geleneksel kalkınma yönteminin temelinde, sanayileşmenin artırılması sonucu, meta üretiminde artış ve daha çok milli hasıla vardır. Ancak zaman içerisinde kurulan teorilerin ülke ekonomilerinde istenen sonucu vermemesi üzerine yeni arayışlara başlanmıştır (Çakmak, 2003: 50). Geleneksel kalkınma modelinin başarısızlığı, bölgesel kalkınma fikirlerinin doğuşu olmuştur. Bölgesel kalkınma, bir ülkedeki bölgelerin, birbiriyle ve dünya üzerindeki diğer ülkelerle olan ilişkilerin bütünü olarak tanımlanabilir. İlişkiler kapsamında sürdürülebilirlik, bölgesel refah düzeyinin artırılması için yapılan çalışmalar, yatırımların doğru yönlendirilmesi, kaynakların etkin ve verimli kullanılması, teknoloji transferleri gibi önemli konular ele alınabilir. Bir ülkede kalkınma, bölgeler arasındaki gelişmişlik farklılıklarını gidererek ve bölgelerarası ilişkileri sağlamlaştırarak sağlanabilir. Bu yüzden bölgesel kalkınmanın sağlanması ülkeler açısından önem arz etmektedir. Bölgeler arasındaki fiziki, sosyal ve ekonomik farklılıkların en aza indirilmesi ülke ekonomisinin ilerlemesi için gereklidir. Bölgesel kalkınmanın, ülke ekonomisine katkıları arasında, kalkınma ve büyümenin hızlanması, kaynak dağılımının adil olması, bölgesel refah göstergelerinin yaklaşması sayılabilir (Tekin, 2011: 2). Bölgesel kalkınmada amaç bölgeye ait kaynakları en verimli şekilde kullanabilmektir. Ancak bu şekilde bölgesel iyileşmeler sağlanarak bölgelerarası farklılıklar azaltılabilir. Bölgesel verimliliğin en iyi şekilde değerlendirilebilmesi ve yönetilebilmesi için bölgelerde kalkınma ajansları kurulmuştur. Türkiye’de toplam 26 bölgesel kalkınma ajansı kurulmuştur. Ajanslar bölgesel kaynakları düzenlemeye ek olarak bölgesel kalkınmanın sağlanması için bölgedeki projelere ve yatırımlara da destek olmaktadır (Şengel, 2012: 2; Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, 2019: 6).

Bölgesel kalkınmanın etkin bir şekilde sağlanmasında; teşvikler, iş melekleri, girişimciler, kooperatifler, organize sanayi bölgeleri, tekno-parklar, KOBİ’ler yerel yatırımcılar, bölgesel kalkınma ajansları, lojistik köyler gibi aktörlerin önemi büyüktür. Bu alanlarda yapılacak olan yatırımlar ve destekler bölgesel kalkınmanın hız kazanmasını sağlayacaktır.

3. LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE LOJİSTİK KÖYLER

Lojistik kavramı 1960’lı yıllara kadar askeri literatürde karşımıza çıkmaktadır. Ekonomik literatürde lojistik daha sonradan eklenmiştir. Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler, insan ihtiyaçlarının fazlaşması, teknolojik gelişmelerle birlikte pazar alanlarının küresel boyutlara ulaşması sonucunda ürün ve hizmetin dolaşacağı alan da genişlemiştir. Ürünün satıcıdan alıcıya ulaşana kadar ki maliyetini en aza indirmek ve ulaştırma işleminin güvenilir ve hızlı olmasını sağlamak ihtiyacından dolayı lojistik kavramı ticaret ve ekonomi literatüründe yeni boyutlar kazanmıştır (Koçak, 2020: 247-249). Fiziksel dağıtım, madde ve

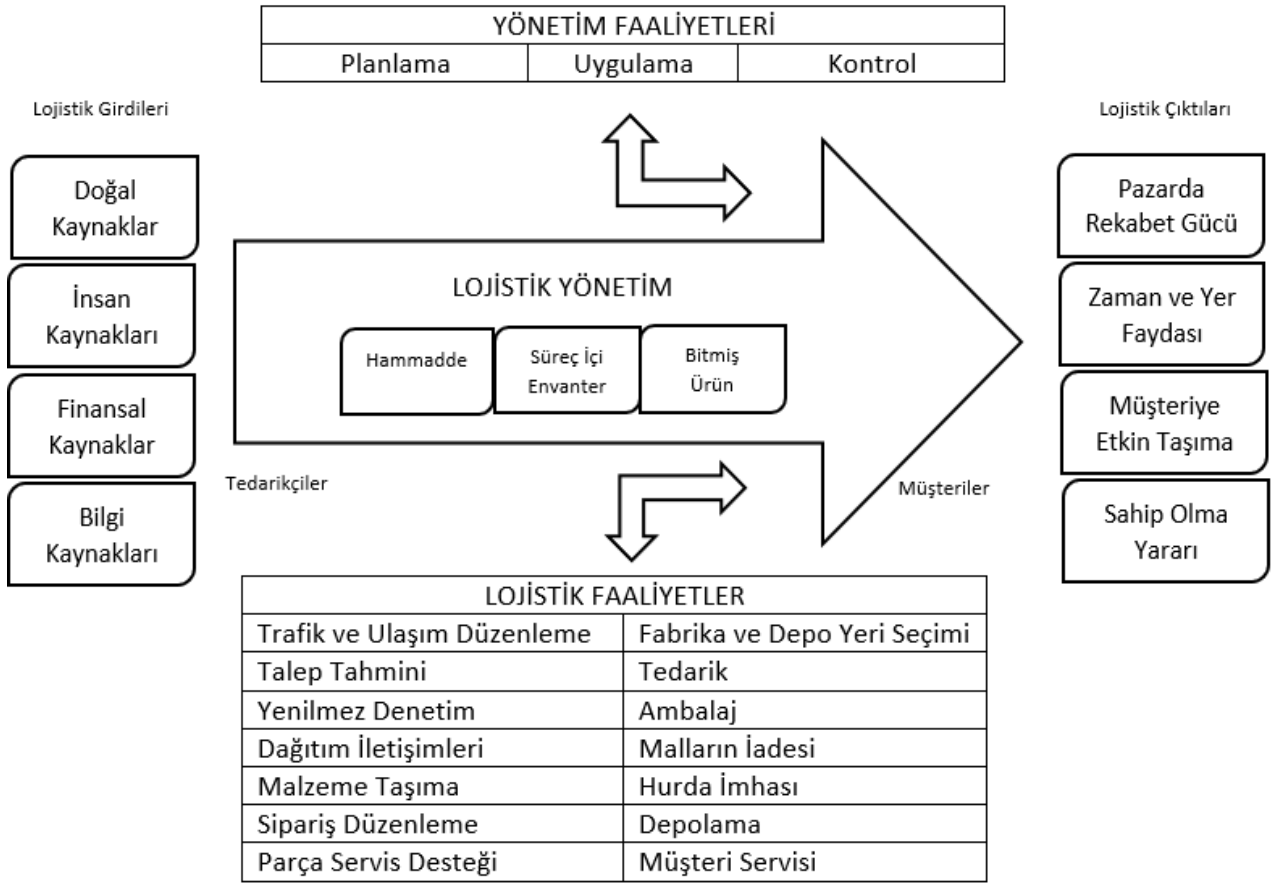
malzeme yönetimi olarak iki ayrı şekilde ifade edilen kavram, 1990'lı yıllardan sonra Lojistik Yönetim Konseyi tarafından, lojistik olarak tek kavram altında kullanmaya başlanmıştır. Konsey'in tanımına göre lojistik ifadesi; alıcının isteklerini karşılamak için ürünün, üretim noktasından alıcıya ulaşana kadar ki süreci kapsamaktadır. Lojistik süreç; ürünün ulaştırılması, depolanması, aşamalar hakkındaki bilgi alışverişinin sağlıklı olması ve planlı bir ulaştırma sürecini kapsamaktadır (Bakkal ve Demir, 2011: 4-5) Lojistik kavramının tarih içerisindeki değişimi Şekil 2'de verilmiştir.



Şekil 1: Lojistik Kavramının Tarihsel Süreçteki Gelişim Aşamaları

Kaynak: Koban ve Keser, 2007: 37.

Türk Dil Kurumu'na göre lojistik kavramı: "Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması." şeklinde tanımlanmaktadır (TDK, 2021). Lojistik kavramı fonksiyonel açıdan tedarik zinciri, dağıtım kanalı, talep zinciri, tedarik merkezi gibi birçok temel kavramı da bünyesinde barındırmaktadır. Doğru ürünün, doğru miktarda, doğru biçimde, doğru kaynaktan, doğru yolla ve doğru fiyata sağlanması lojistiğin yedi temel doğrusunu içermektedir (Yılmaz ve Duman, 2019: 190). Bu temel doğrular ışığında aslında lojistik faaliyetinin müşteri odaklı olduğu çıkarımı yapılabilir. Diğer bir önemli unsur ise sağlanan hizmetin kaliteli olmasıdır. Bu doğrultuda hareket eden lojistik firmaları, pazar payını önemli derecede arttırabilme imkânı yakalayacaktır (Burmaoğlu, 2012: 197). Başarılı bir lojistik faaliyetinin altında verimli bir lojistik yönetimi vardır. Lojistiğin içerisinde bulundurduğu faaliyetlerin planlı ve düzenli bir şekilde yapılması için güçlü bir yönetim gereklidir. İş zincirindeki tüm lojistik faaliyetlerin bir firmada toplanmasını amaçlayan lojistik hizmetler, diğer firmaların kendi alanlarında faaliyet yapmalarına ve üretime odaklanmalarına yardımcı olur. Aynı zamanda lojistik hizmetler depolama, dağıtım, güvenlik gibi pek çok konuda da firmaların sorumluluklarını azaltmaktadır. Küreselleşmeyle birlikte firmalarında hem iç hem de dış pazarda daha çok faaliyet göstermeleri ile lojistik yükleri artmıştır. Bu durum lojistik yönetimin önemini daha da arttırmıştır (Babacan, 2003: 9) Şekil 3'te lojistik çatısı altındaki faaliyetlerin başında gelen lojistik yönetiminin diğer birimlerle olan ilişkisi verilmiştir.



Şekil 2: Lojistik Yönetim Faaliyetinin Birimler ile İlişkisi

Kaynak: Lambert vd., 1998: 5.

Lojistik yönetimin temel bileşenleri; hammadde yönetimi, işleme aşamasındaki ürünlerin yönetimi, nihai ürünler ve ulaştırma sürecinden oluşmaktadır. Lojistik faaliyeti; müşteri hizmetleri, talep tahmini ve planlaması, envanter yönetimi, dağıtım iletişimleri, malzeme elleçme (malzemelerin yüklenmesi-taşıması-boşaltılması), sipariş işleme, paketleme, teknik destek, depolama, satın alma, ulaştırma ve ters lojistik faaliyetlerini kapsamaktadır. Bu faaliyetler lojistiğin temel faaliyetleri arasında sayılmaktadır (MEB, 2011: 36-38).Lojistik köy kavramı literatürde farklı ifade şekillerinde de karşımıza çıkmaktadır. Farklı bölgelere ve ülkelere göre değişiklik göstermektedir. Bunlardan bazıları; lojistik merkezler, lojistik parklar, taşımacılık ve yük terminalleri, taşımacılık merkezleri vb. şeklindedir (Higgins ve Ferguson, 2011: 26).Lojistik köyler; bu sektörde faaliyetlerini sürdüren firmaların ve kamu kurumlarının ulaştırma alanında depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçme, tartı, yükleri bölme/birleştirme, paketleme gibi faaliyetlerini en az maliyetle gerçekleştirebildikleri ve taşıma merkezleri arasında güvenli, hızlı aktarım imkânı veren yerlerdir (Bezirci ve Dündar, 2011: 317-318). Başlangıçta yalnızca dağıtım işlevinin gerçekleştirildiği lojistik köyler küresel ve teknolojik gelişmeler ile işlevlerini arttırmış ve arttırmaya da devam etmektedir.

Günümüzde lojistik alanında işlemlerin düzenli, uyumlu ve en verimli şekilde yapılabilmesi, katma değer oluşturan lojistik hizmetlerinin verilmesi, lojistik faaliyetlerden dolayı şehirlerde oluşan olumsuz etkilerin minimuma indirilmesi açısından lojistik köylerin önemi büyüktür. İlk olarak ABD’de artan lojistik faaliyetlerini bir araya toparlamak, lojistik faaliyetlerin oluşturduğu ek maliyetler ve olumsuz etkilerini (trafik sıkışıklığı, çevre kirliliği vb.) azaltmak için lojistik köy uygulamaları yapılmıştır (Kocaman, 2014: 21).

Zamanla artan lojistik köy uygulamaları hem yeni rekabet ortamları oluşturmuş ve hizmet fiyatlarında avantajlar yaratmış hem de tedarik zincirinde dağıtım ve ulaştırma faaliyetlerinde zamandan tasarruf edilmesine olanak sağlamıştır. Üretici ve tüketici açısından; süreçlerin kısa olması, teknolojinin verimli kullanılması, iletişimin güçlü olması, ürün takibinin sağlanabiliyor olması, maliyetlerin minimum olması lojistik köylerin en önemli işlevlerinden sayılabilir. Ayrıca lojistik hizmetlerinde bilgi, belge ve

faturalandırılmanın eksiksiz yapılması lojistik faaliyetlerde belirsizliklerin azalmasını ve sektöre olan güvenin artmasını sağlamıştır (Tanyaş, 2015: 39).

4. LOJİSTİK KÖYLERİN BÖLGESEL KALKINMA AÇISINDAN ÖNEMİ

Lojistik sektörü ekonomik kalkınmayı destekleyen en önemli aktörlerden biridir. Günümüz ticaretinde lojistik faaliyetlerin payı oldukça büyüktür. Ülkelerin kalkınma stratejileri belirlerken, lojistik alanındaki gelişmeleri yakından takip etmeleri ve değişime uyum sağlamaları, lojistiğin sunduğu pazardan büyük bir pay almakta önemlidir. Lojistik faaliyetler sonucunda başta sanayi olmak üzere tarım ve hizmet sektörlerinde üretilen çıktılar küresel pazara ulaşması, firmaların da uluslararası rekabet avantajı elde etmesini sağlayarak firma bazında gelişimi arttıracaktır. Bölgelerarası farklılıkların giderilmesinde ve bölgesel alt yapının geliştirilmesinde lojistik sektörü önemli bir yere sahiptir. Firmalar için ulaştırma, depolama, taşıma gibi faaliyetlerin maliyetleri oldukça yüksektir. Kurulan lojistik köyler lojistik alanındaki maliyetlerini minimize ettiği için firmaların rekabet avantajını arttırmaktadır.

Lojistik köylerin kuruldukları bölgeye sağladığı faydalar; ekonomik faydalar, işletmeler ve çevre koşullarına yönelik faydalar olarak sınıflandırılabilir. Ekonomik faydalar incelendiğinde özellikle istihdamı artırması, birçok taşıma türünün bulunması sayesinde avantajlı olması, ulaştırma ve taşımada maliyetleri azaltması sayılabilir. İşletmelere yönelik olan faydalar arasında ise lojistik faaliyetleri daha etkin kullanılması, lojistiğin rekabet avantajını artırması, kombine taşımacılığın gelişmesi, lojistiğin hız ve kalite bakımından daha etkin olmasından bahsedilebilir. Diğer yandan çevresel olarak sağladığı faydalara bakıldığında örnek olarak trafik yoğunluğunu ve çevresel kirliliği azaltması, çevresel düzenin planlı bir şekilde yapılmasını sağlaması verilebilir (Şahin ve Toramanlı, 2016: 394-395).

Lojistik köyler işletmelere rekabet avantajı sağladığı için kuruldukları bölgede yerli ürünleri küresel pazarlara çıkarma fırsatı sunmaktadır. Bu açıdan bölgenin kalkınması için lojistik köylerin geliştirilmesi kilit hedef olmalıdır. Lojistik köyler, bulunduğu şehirlerde özellikle trafik kaynaklı sosyal yaşamın olumsuz yönlerine çözüm olmaktadır. Bu sayede yaşam kalitesinin de artmasını sağlamaktadır. Lojistik köy projeleri kuruldukları bölgelerde arazilerin planlanması ve şehir yapısının düzenlenmesi açısından da önemlidir (Kılıç vd., 2009: 749).

Lojistik faaliyetlerin geliri artırması ve maliyetleri düşürmesi her iki açıdan da işletmeleri olumlu yönde etkilemektedir. Ayrıca lojistik köylerde gerçekleştirilen faaliyetler sonucunda işletmelerin küresel pazara açılması, ihracatın artması sonucunda ülkeye döviz girişini artıracak ve yeni yatırım alanları oluşturacaktır. Bu durum bölgesel kalkınmanın sürdürülebilirliğini artırırken eşanlı olarak ülkenin de kalkınmasına yardımcı olacaktır. Lojistik köylerin sayısının artırılması ve bu alanda yatırımların teşvik edilmesi bölgesel kalkınma açısından olumlu etkilerle sonuçlanmaktadır. Türkiye'de bu alanda yapılan çalışmalar 10. kalkınma planından itibaren başlayıp devam ediyor olsa da henüz istenilen potansiyele ulaşamamıştır. Bölgesel kalkınmanın hızlandırılabilmesi ve bölgelerarası farklılıkların giderilebilmesi için lojistik köy alanında yatırımların ve teşviklerin daha çok artırılması gerekmektedir.

5. DÜNYADA LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI

Her geçen gün değişen tüketici davranışları ve ihtiyaçları, teknolojinin de gelişmesiyle küresel boyutta bir pazar oluşmasını sağlamıştır. Dünyanın her tarafından alışveriş imkanının artması, lojistik faaliyetlerinin de gelişerek değişmesine sebep olmuştur. Lojistik faaliyetlerin artması sonucu oluşan olumsuzlukların ve süreç yönetimlerinin giderek zorlaşmasından dolayı yeni oluşumlara ihtiyaç duyulmuş ve ülkelerde lojistik köy uygulamaları yapılmaya başlamıştır.

Alliance Texas Center of Innovation: Amerika'da yapılan ilk lojistik köylerden biridir. Texas eyaletinde 1700 hektarlık alana kurulu olan köy içerisinde birçok işletme vardır. Bu işletmeler bölgeye önemli miktarda istihdam olanağı sağlamıştır. Bölgenin hava, kara ve demir yoluna erişimi vardır. Bu durum hem zaman hem de ulaşım açısından avantajlar sağlamıştır. Lojistik köyün sunduğu diğer fırsatlar arasında; 196 bölgeye erişim, gümrük ve vergi avantajları, danışmanlık hizmetleri, düşük maliyetler sayılabilir (alliancetexas.com, 2021).

Nort Carolina Global Transpark: Alan, 1944'te Birleşik Devletler Donanması tarafından havaalanı olarak kullanılmak için inşa edilmiştir. Daha sonra da Birleşik Devletler Hava Kuvvetleri eğitim merkezi olarak kullanmaya devam edilmiştir. Kapatılmadan önce 1957 yılına kadar aktif şekilde kullanılmıştır. Daha sonra sahip olduğu coğrafi konumun önemli olması ve bölgelerarası ulaşımında avantajlara sahip

olması ile Kingston Bölgesel Jetport olarak yeniden açılmıştır. Köy, havacılık, savunma, acil müdahale ve gelişmiş endüstrilerin üretim ve lojistik ihtiyaçlarını desteklemek için ABD'nin doğu kıyısında stratejik olarak konumlandırılmış çok seçenekli bir sanayi bölgesidir. Bölge yüksek eğitilmiş iş gücü, uygun vergi yapısı ve avantajlı hizmet fiyatlandırması ile güzel bir pazar ortamı sunmaktadır (ncgtp.com, 2021).

Dağıtım Merkezi -GVZ (Almanya): 1985 yılında kurulan lojistik köy, Almanya'nın en lojistik köyüdür. Projenin ilk amacı kamyon trafiğini azaltmak olmuştur. Günümüzde hala belirlenen lojistik köy alanında bazı kısımlar gelecek zamanlardaki projeler için ayrılmıştır. Avrupa'nın en önemli ve en çok işleve sahip lojistik köylerinden biridir. Küresel rekabette önemli yere sahiptir. Karayoluna, denizyoluna ve demiryoluna bağlantıları vardır. Havayoluna ise yakın bir konumdadır. Lojistik köyde lojistik faaliyetler dışında benzin istasyonları, restoranlar, gümrük ofisleri, bakım/ onarım merkezleri bulunmaktadır. Köy kamu ve özel iş birliği yatırımları ile kurulmuştur (wfb-bremen.de, 2021).

Raritan Logistics Center: Köy, Raritan Merkezi İş Parkı ve Heller Endüstri Parkı'nı da kapsamaktadır. Stratejik ve güvenli bir konumda lojistik hizmetleri tamamlamak için hem büyük hem de küçük şirketlere erişim sağlayan bir lojistik köydür. Demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığının endüstri lideri taşıma, depolama ve paketleme hizmetleri ile bütünleştirilmesine olanak sağlamaktadır. New Jersey'de bulunan Edison ve Woodbridge kasabalarındaki merkezi konumu, ana otoyollara, demiryollarına ve liman tesislerine hızlı ve kolay erişim sağlar ve Kuzeydoğu Amerika Birleşik Devletleri'ne, Kuzeydoğu Amerika Birleşik Devletleri'ne veya Kuzeydoğu Amerika Birleşik Devletleri'nden gelen gönderilerin verimli akışını desteklemektedir (railenterprise.com, 2021).

CentrePort (Kanada): Merkez, Kuzey Amerika'nın en büyük iç limanı ve aynı zamanda en büyük serbest ticaret bölgesidir. Merkezde yurtiçi ve yurtdışı alanda faaliyet gösteren tarım, gıda, lojistik, taşımacılık, üretim, online ticaret, gibi alanlarda birçok firma vardır. Merkez CN, BNFS ve CP demiryollarına stratejik konumdadır. Ayrıca hava kargo taşımacılığında da hava limanına kolay ulaşım avantajlarına sahiptir (Centreport Canada, 2018).

Hamburg: Köy, Hamburg Limanı'nın bulunduğu bölgeye kurulmuştur. Denizyolu, karayolu, demiryoluna direkt bağlantısı vardır. Bölgede bulunan havalimanına ise yakın mesafededir. Lojistik faaliyetlerin dışında konteynırların tamiri, konteyner ve tankların temizlenmesi, inşaat ve kiralama hizmetleri, firmalar, restoranlar, sağlık alanında hizmet veren işletmeler gibi birçok alandaki iş yerlerine de ev sahipliği yapmaktadır (lch-hh.de, 2021).

Rotterdam: Rotterdam'da bulunan lojistik köyün en önemli özelliklerinden birisi Ren ve Manş nehrinin yanında kurulmuş olması ve deniz taşımacılığı konumunun çok iyi derecede olmasıdır. Kıtalar arası taşımacılık konusunda stratejik bir öneme sahiptir. Aynı zamanda depolama hizmetleri alanında da uzmanlaşmış bir hizmet sunumu gerçekleştirilmektedir. Ek olarak Eemhaven, Botek ve Maasvalkte olmak üzere üç önemli dağıtım merkezini içerisinde barındırmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantılarına sahiptir (portofrotterdam.com, 2021).

Interporto Verona (İtalya): İtalya'da bulunan lojistik köy birçok firmaya ev sahipliği yapmaktadır. Önemli ölçüde iş hacminin büyük çoğunluğu demiryolu ve karayolu taşımacılığı ile sağlanmaktadır. Aynı zamanda havayolu bağlantısına da sahip olması önemli bir avantaj unsurudur (quadranteuropa.it, 2021).

Singapur: Singapur limanına kurulan lojistik köy Malezya ile Endonezya arasında bulunmasından dolayı Güney Asya ticaretini önemli bir geçiş noktasına temsil etmektedir. Önemli ölçüde konteyner limanına sahiptir. Verilen hizmetlerin kaliteli olması, verimliliği yüksek olması ve güvenilir olması faaliyetlerinin önemini daha da arttırmaktadır. Konumundan dolayı birçok limana bağlantılı olması yıllık olarak önemli sayıda gemiye ev sahipliği yapmasını sağlamaktadır. Lojistik köy içerisinde çok sayıda denizcilik firması bulunmaktadır. Keppel, Pasir Panjang, Alexandra ve Tanjong Pagar olmak üzere dört önemli dağıtım merkezi bulunmaktadır (singaporepsa.com, 2021).

6. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI

Türkiye jeopolitik konumu itibarıyla lojistik alanında önemli pozitif etmenlere sahiptir. Genç ve orta yaşlı nüfusun fazla olması yani dinamik bir nüfusa sahip olması da lojistik faaliyetleri daha verimli bir şekilde yerine getirilmesini sağlamaktadır. Ancak Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin (UTİKAD, 2020a) yayınladığı raporunda ülke olarak lojistik sektöründe beklenen gelişmelerin henüz yaşanmadığından bahsetmiştir. Raporla hizmet yeterliliği ve kalitesi Lojistik Performans Endeksi

içerisinde yer alan altı kritere göre değerlendirilmiştir. Bunlar; gümrük işlemleri, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takip edilebilirliği ve izlenebilirliği, gönderilerin zamanında teslim edilmesidir. Bu alanda istenilen kapasiteye ulaşmak ve gelişmelerin hızlandırılması için yapılan lojistik köy yatırımları devam etmektedir.

Tablo 1: Türkiye’de Bulunan Lojistik Köylerin Durumu

Faaliyette Olan Lojistik Köyler	Yapımı Devam Eden Lojistik Köyler	Yapımı İhale Aşamasında Olan Lojistik Köyler	Etüt ve Planlama Aşamasında Olan Lojistik Köyler
❄️Halkalı Lojistik Köyü ❄️Köseköy Lojistik Köyü ❄️Hasanbey Lojistik Köyü ❄️Gökköy Lojistik Köyü ❄️Uşak Lojistik Köyü ❄️Kaklık Lojistik Köyü ❄️Gelemen Lojistik Köyü ❄️Palandöken Lojistik Köyü ❄️Türkoğlu Lojistik Köyü ❄️Ankara Lojistik Köyü ❄️MOS Lojistik A.Ş. ❄️Yenice Lojistik Merkezi ❄️Kayacık Lojistik Merkezi	❄️Kemalpaşa Lojistik Köyü ❄️Kars Lojistik Köyü	❄️Karaman Lojistik Köyü ❄️Tatvan Lojistik Köyü ❄️Sivas Lojistik Köyü ❄️Bozüyük Lojistik Köyü ❄️Çerzekköy Lojistik Köyü ❄️Boğazköprü Lojistik Köyü	❄️Mardin Lojistik Köyü ❄️Habur Lojistik Köyü ❄️Filyos Lojistik Köyü ❄️İyidere Lojistik Köyü ❄️Çandarlı Lojistik Köyü

Kaynak: TLMP Yönetici Özeti, 2018: 47-48.

Türkiye’de toplam 26 lojistik köy kurulması hedeflenmiştir. 2021 yılında toplam 13 lojistik köy faaliyete geçmiş durumdadır. Verilere göre 2 lojistik merkezin yapımına devam edilirken, 6 lojistik köy ise ihale aşamasındadır. Bu projelerin dışında 5 farklı ilde daha lojistik köy projeleri devam etmektedir. Aşağıda Tablo 1’e göre faaliyetlerine başlamış ve devam eden lojistik merkezler genel hatlarıyla incelenmiştir.

Gelemen Lojistik Köyü (Samsun): Gelemen lojistik köyü konumu gereği ulaşımında avantaj sağladığı için kurulmuştur. Yakınında bulunan Yeşilyurt Limanı taşımacılıkta kullanılan önemli limanlardan biridir ve yoğun bir yük trafiğine sahiptir. Köyün kurulmasındaki asıl amaç bölgeden sağlanan ithalat ve ihracat yükünü hafifletmektir. Köy içerisinde depolama alanları, idari binalar, gümrük müdürlüğü, konteyner stok alanları, tır ve kamyonlar için park alanları, demiryolu tesisi, acenteler, servis ve bakım istasyonları, ofis alanları, akaryakıt ve itfaiye istasyonları, banka şubeleri, restoranlar, kafeler, marketler, telefon merkezleri, PTT, büfeler, sigorta ofisleri, berberler, kargo ofisleri ve kırtasiye gibi sosyal tesisler inşa edilmiştir (TCDD Raporu, 2018).

Köseköy Lojistik Köyü (İzmit): İzmit Körfezi, Türkiye’nin ekonomisine katkı sağlayan önemli körfezlerden birisidir. Bu katkıyı ağır sanayi tesisleri, liman işletmeleri ve dinamik ulaşım sektörüyle sağlamaktadır. Gelişen sanayi şehrin yapısında değişimlere sebep olmuş ve buna paralel olarak artan nüfus oranı da trafik, çevre kirliliği ve altyapı gibi sorunları beraberinde getirmiştir. Köyün kurulmasındaki temel amaç; Kocaeli şehri yakınında diğer ulaşım yollarıyla bağlantı kurularak Marmara Bölgesi’nin tamamına hizmet vermesi ve dış ticarete dönük taşımacılık faaliyetleri uygulamasıdır. Bu amaç doğrultusunda yıllık taşınan yüklerin miktarı arttırılmış olacaktır. Yükler genellikle otomobil, otomotiv parçası, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteyner, klinker, demir gibi maddeleri kapsayacaktır (railturkeyistasyon.wordpress.com, 2015).

Uşak Lojistik Köyü: Uşak şehrinde tren istasyonu merkez alınmıştır. İplik, deri, seramik, plastik, hammadde üretimi ile geri dönüşüm işlemleri burada bulunan sanayi tesislerinde yapılmaktadır. 2013-2017 yılları arasında taşınan toplam yük miktarı 722 bin ton olarak bilinmektedir (Karadeniz ve Akpınar, 2010: 60). Demiryolu merkezli kurulan lojistik köyün ekonomik getirileri dışında ildeki trafik sıkışıklığına da olumlu katkıları olmuştur. Lojistik köyle birlikte yıllık taşıma kapasitesinin ortalama 246 bin tona ulaşması hedeflenmektedir. Köyde seramik, konteyner, battaniye, iplik, mermer ve mermer tozu, plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri gibi ürünlerin sevkiyatı yapılmaktadır (Tekin vd., 2014: 307).

Halkalı Lojistik Köyü (İstanbul): Uluslararası yüklerin birçoğu bu köyden geçmektedir. Bunun sonucu köyün trafiği artmakta ve bu durum kentsel dönüşümü olumsuz yönde etkilemektedir. Dolayısıyla yollar ve rampalar inşa edilmiş, birtakım bölgelere betonlama işlemi yapılmıştır. Lojistik köyün genişlemesi için İspartakule alanı seçilmiştir (Karadeniz ve Akpınar, 2010: 60).



Gökköy Lojistik Köyü (Balıkesir): Köy Türkiye'den Avrupa ve Orta Asya bölgesine köprü görevi görmektedir. Lojistik köyün kurulmasındaki asıl amaç bölgede taşınan yük miktarının arttırılmasıdır. En çok sevkiyatı yapılan ürünler; gıda sanayi, metal eşya ve makine sanayi, maden ürünleri, askeri ürünler, otomobil, sentetik sanayi ürünleri ile orman ürünleri gibi ürünlerdir (rayhaber.com,2015). Lojistik köyün demir yoluna olan bağlantısı ile birçok ilden gelen ürünlerin daha hızlı bir şekilde yurt dışına ulaştırılmasına olanak sağlanması, ihracatın maliyetini düşürmek ve taşımacılıkta hızı arttırmak hedeflenmiştir.

Hasanbey Lojistik Köyü (Eskişehir): Hasanbey lojistik köyünün inşası Eskişehir'in trafiği ve kentsel dönüşümü için de yararlı olmuştur. Üretim ve sevkiyatı yapılan ürünler arasında metal ürünleri imalatı, makine imalatı ve kimya, kauçuk ve plastik sanayi gibi ürünler öncelikli ürünler olarak bilinmektedir (UTİKAD, 2015: 12-14). Coğrafi konumundan dolayı hem karayolu hem de denizyolu taşımacılığının rahatlıkla kullanılabilir olması kurulduğu bölgede trafik sıkışıklığına çözüm olmuştur. Ayrıca genç nüfusa yeni istihdam olanakları sunmaktadır. Bu açıdan da bölgenin gelişimini desteklemektedir.

Kaklık Lojistik Köyü (Denizli): Özellikle tekstil alanında uluslararası taşımacılığın önemli bir bölümü bu köy üzerinden yapılmaktadır. Lojistik köyünün kurulmasındaki asıl amaç bölgede taşınan yük miktarının arttırılmasıdır. Köye yakın iki liman bulunmaktadır. Bunlar Çardak Havalimanı ve İzmir Limanı'dır (Bayhan ve Türkmen, 2017: 564). Lojistik köyde sunulan imkanlar arasında konteyner dolumu ve boşaltımı, demir, çelik, rulo saç, mermer gibi ürünlerin depolanması ve elleçmesi, katar işlemleri, maden depolama hizmetleri mevcuttur.

Türkoğlu Lojistik Köyü (Kahramanmaraş): Türkoğlu Lojistik Köyü, Liman bölgesine yakın olduğu için taşıma kapasitesi yüksektir. Genellikle bu alandan taşınacak ürünler pamuk, kumaş, krom, demir, çimentodur. Bu köyün en büyük özelliği yılda ortalama 1milyon 900 ton taşıma kapasitesinin olmasıdır. Bu miktar Türkiye'nin en büyük miktarıdır (turkoglu.gov.tr, 2021). Kahramanmaraş konumu itibariyle İç Anadolu'nun ortasında ve iki karayoluna da erişiminin olması itibariyle lojistik faaliyetler için elverişlidir. Türkoğlu lojistik köyü İlin kalkınmasında önemli rol oynamaktadır.

Palandöken Lojistik Köyü (Erzurum): 2018 yılında faaliyete başlayan lojistik köy, 350 bin metrekarelik bir alana ve 437 bin ton sevkiyat hacmine sahiptir (TCDD, 2018). Palandöken lojistik köyünün bağlantısı olan demiryolunun doğrudan ipek yoluna bağlanması önemli avantajlardan biridir (UTİKAD, 2018).

Yenice Lojistik Köyü (Mersin): 2018 yılından itibaren faaliyette olan lojistik köyde sevkiyatı yapılan ürünler arasında konteyner, araç, makine yedek parçası, tarım aletleri, demir, çelik, boru, gıda maddesi, pamuk, seramik, kimyasal madde, çimento, askeri yükler, ambalaj malzemeleri gibi birçok ürün bulunmaktadır. Köy yaklaşık 896 bin ton yük kapasitesine ve 398 bin metrekare alana sahiptir (UTİKAD, 2020b). Lojistik köyün konumu, denizyolu ile gelen ürünlerin taşınması, sevkiyatı, aktarılması aşamasında oldukça önemlidir. Karayolu ve havayoluyla bağlantılarının kolay olması ulaştırma ve taşımacılık anlamında önemli avantajlar sağlamaktadır.

Ankara Lojistik Köyü: 2004 yılında projesi yapılan merkez, 2010 yılında faaliyetlerine başlamıştır. Türkiye'deki ilk uluslararası lojistik köydür. Ayrıca Türkiye'de ipek yolu üzerinde deniz bağlantısı olmayan tek lojistik merkezdir. Lojistik köyde yurt içi ve yurt dışı şirketlere kiralanabilir alanlar sunmaktadır. Lojistik köyün en önemli özelliklerinden bir diğeri ise üniversiteler ile iş birliğini sağlamış olmasıdır. Lojistik alanında eğitimler ve staj imkanlarının sunulmaktadır. Bu sayede hem nitelikli iş gücü artarken hem de genç nüfus için alternatif istihdam olanağı oluşturulmuştur (Ankara Lojistik Üssü, 2020).

MOS Lojistik A.Ş. (Manisa): Türkiye'nin ilk özel lojistik köyü olan MOS lojistik köyü alan ve kapasite olarak oldukça verimlidir. Denizyolu ve karayolu dışında demiryolu ile de bağlantıları mevcuttur. 2010 yılından itibaren faaliyetlerini sürdüren MOS lojistik köyünde taşımacılık hizmetleri dışında vagon yükleme ve boşaltma demiryolu hatları, kiralanabilir prefabrik hizmet ofisleri, işletme hizmet ofisleri, ithalat/ihracat tırları için park alanları, kantar ve elleçme ekipmanları da mevcuttur. (Manisa Organize Sanayi Bölgesi, 2021). Ayrıca köyde yürütülen çevreci sosyal sorumluluk projesi kapsamında karayolu taşımacılığı yerine demiryolu taşımacılığının daha aktif kullanılmasıyla karbon emisyonunu %75 azaltmayı başarmışlardır.

Kayacık Lojistik Köyü (Konya): Geniş bir alana kurulmuş olan lojistik köyde öncelikli olarak sevkiyatı yapılacak ürünler: Kömür, çimento, mermer, çeşitli gıdalar, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteynır ve askeri malzemelerdir (Karadeniz ve Akpınar, 2010: 60). 2020 yılından itibaren faaliyetlerine

devam eden lojistik köy 1 milyon metrekare alana ve ortalama 1,7 milyon ton işlem kapasitesine sahiptir. Aynı zamanda köyde akaryakıt depolama, boşaltma ve doldurma işlemleri de gerçekleştirilmektedir (TCDD, 2020).

6.1. Alanyazın Taraması

Ticaretin küreselleşmesiyle birlikte ülkeler daha fazla pazar payı elde edebilmek için lojistik alanında çeşitli çalışmalar yapmaya yönelmiştir. Bu çalışmalardan biri de lojistik köylerdir. Konumu itibarıyla önemli avantajlara sahip olan ülkemizde de bu alanda faaliyetler devam etmektedir. Lojistik merkezler kuruldukları bölgede kalkınma açısından önemli katkılar sağlamaktadır. Türkiye’de bölgesel kalkınmada lojistik köylerin etkileri incelenirken köylerin oluşturduğu avantaj ve dezavantajların bilinmesi, SWOT analiz yapılırken önemli artılar sunmaktadır. Bu kapsamda birçok araştırmanın sonuçlarının da analiz edilmesi önem arz etmektedir. Türkiye’de faaliyet gösteren ve kurulum aşamasında olan lojistik köyler ile ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde genellikle köylerin kuruldukları bölgeler ve iş yoğunluklarının araştırıldığı görülmektedir. İncelenen araştırmalardan bazıları olan: Erdoğan (2020), Yapraklı ve Kara (2020), Balcı ve Emirkadı (2019), Yapraklı ve Ünal (2017), Bayhan vd. (2017), Sofyalıoğlu vd. (2016) yaptıkları çalışmalara ait bulgular özet şeklide verilmiştir.

Erdoğan (2020) Türkiye’nin lojistik sektörünü inceledikten sonra yaptığı SWOT analiz sonucuna göre lojistik performansın iyileştirilmesi gerekliliği, alt yapının yetersizliği, bilgi iletişim ağlarının eksikliği, hizmet kalitesinin artırılması gerektiği gibi önemli konuların eksikliği sonucuna ulaşmıştır.

Diğer bir çalışmada Yapraklı ve Kara (2020) lojistik faaliyetleri önemini incelemiş ve Kahramanmaraş'ın lojistik bir merkeze dönüştürülebilmesi için SWOT analiz yöntemi ile mevcut durum hakkında veriler elde etmişlerdir. Bu verilere göre Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi için potansiyelinin var olduğu ancak fiziki ve kurumsal alanın eksikliklerinin giderilmesi gerektiğine değinilmiştir. Bu çerçevede üniversitelerde araştırma merkezleri kurulabileceği, özel ve kamu iş birliğinin sağlanmasına yönelik projelerin yapılabilmesini belirtmişlerdir.

Balcı ve Emirkadı (2019) lojistik merkezlerin ülkemizde artırılması sağlanarak ticaret pazarından alınabilecek payın artabileceğini değinmişlerdir. Özellikle Karadeniz Bölgesi'nin kıyı kesimi deniz yolu ulaşımında taşıdığı avantajlar yoluyla diğer ülkelere taşımacılıkta önemli bir yere sahip olduğunu belirtmişlerdir. Bu bölgenin SWOT analizini yaparak lojistik bir üst haline getirilebilmesi için özellikle yatırımların bu bölgeye çekilmesinin önemini vurgulamışlardır.

Yapraklı ve Ünal (2017) yaptıkları çalışmada lojistik performansı etkileyen faktörleri incelemişler ve bu faktörlere göre Erzurum'un lojistik bir merkez haline getirilmesindeki avantaj ve dezavantajları SWOT analiz yöntemi ile araştırmışlardır. Bu çerçevede Karadeniz Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin konumu, altyapısındaki eksiklikler, fırsatlar ve belirsizlikler belirlenmiştir. Erzurum'da lojistik bir merkez kurulabilmesi için öncelikle altyapının iyileştirilmesi gerektiği, teknolojik gelişmelerin artırılması ve bilgi sistemleri alanında ilerlemenin eksikliği, üniversitelerle özel alandaki kurumların arasında iş birliğinin zayıf olduğu yönünde tespitler yapılmıştır.

Bayhan vd. (2017) lojistik merkezlerinin ülkeye, özellikle ulaşım ve taşıma alanında sağladığı faydaları incelemiştir. Bu bağlamda Türkiye'de karayolu ulaşımının lojistik merkez faaliyetleri için yeterince altyapıya sahip olduğu sonucuna ulaşmıştır. Çalışmada Denizli Kaklık Lojistik Köyü'nün SWOT analizi yapılmış ve köyün bölgeye katkıları değerlendirilmiştir. Ancak sonuçlarda Türkiye'de lojistik merkezlerin kurulmasında kanunlar da yaşanan belirsizliklerin ve eksikliklerin bu merkezlerin artırılmasına engel olduğuna değinilmiştir. Bu sebeple bu belirsizliğin giderilebilmesi için kanunların ve yetkilerin tek merkezden yönetilmesi çözümü önerilmiştir.

Sofyalıoğlu vd. (2016) Türkiye'nin lojistik bir üst olmak konusunda Avrupa Birliği'ne uyum çerçevesinde yaptığı iyileştirmeleri incelemişlerdir. Soma'da yaşanan büyük maden kazasından sonra Soma'nın en büyük istihdamını oluşturan madencilik sektörüne olan bağımlılığın azaltılması için bölgede bir lojistik merkez kurulmasının avantajlı olacağını savunmuşlardır. Bu nedenle Soma'nın SWOT analizi yapılarak lojistik bir merkez olabilme potansiyeli belirlenmiştir. Bu çerçevede Soma'nın denizyolu ve demiryoluna olan bağlantılarının avantaj sağlaması nedeniyle burada kurulacak olan bir lojistik Köyün önemli ölçüde bölgeye katkıları olacağı savunulmuştur.

6.2. Çalışmanın Amacı, Veri Toplama ve Analiz Yöntemi

Bu çalışmanın amacı bölgesel kalkınma açısından önem arz eden lojistik köy uygulamalarının mevcut potansiyelleri analiz etmek ve bulgulara göre bu köylerin ilerlemesi, gelişebilmesi için öneriler sunmaktır. Diğer çalışmalardan farklı olarak analiz sonuçlarına göre uygulanabilecek muhtemel stratejilere yer verilmiştir.

Çalışmada Türkiye’de lojistik köy uygulamaları incelenerek bu alana yönelik geniş çaplı bir nitel araştırma yapılmıştır. Konu ile ilgili kitap, dergi ve haber kaynakları taranmıştır. Lojistik köyler ile ilgili güncel bilgiler toplanmıştır. İncelenen veriler ışığında lojistik köy uygulamaları Swot analiz yöntemi ile analiz edilmiştir.

6.3. Türkiye’de Lojistik Köylerin Genel Bir Değerlendirmesi

Landner tarafından oluşturulan Alan Yasası’na göre lojistik maliyetlerin yarıya düşürülmesi sonucunda ürün ve hizmetlerin ulaştırılabileceği alan dört kat artacaktır. Türkiye ülkelerine konum olarak çok stratejik bir durumda olduğu için hemen hemen her ülkeye ortalama üç buçuk- dört saat gibi bir zaman diliminde ürün ve hizmet ulaştırılması sağlanabilmektedir (Akçaçetin, 2010: 8). Ek olarak ülkeler arasında bir köprü görevi olduğu için ticaret yolu açısından da önemli artıları bulunmaktadır. Türkiye’de gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin büyüklüğü, TÜİK’de sadece ulaştırma ile ilgili verilerin bulunmasından dolayı net olarak bilinmemektedir (Tanyaş, 2017: 29).

Lojistik köy planlaması ilk olarak 2006 yılında TCDD tarafından uygulanmış ve Türkiye’de 12 lojistik köyün yatırımını gerçekleştirilmiştir. Daha sonra bu sayı giderek artmıştır. TCDD’nin verilerine göre lojistik köy uygulamalarında yapımı devam edenler proje dahilinde olanlarla birlikte toplam 26 lojistik köy bulunmaktadır. 2023 hedeflerine göre Türkiye’de toplam 20 lojistik köyün faaliyete geçirilmiş olması ve yaklaşık 34,2 milyon ton yük kapasitesine ulaşılması hedeflenmektedir. Özellikle demiryolu ulaşımında Avrupa ile bağlantıların artırılması için alt yapı çalışmaları hızlandırılmıştır.

6.4. Lojistik Köylerin Swot Analizi Kapsamında Değerlendirilmesi

SWOT analiz, Strength (Güçlü), Weakness (Zayıf), Opportunity (Fırsat), Threat (Tehdit) kelimelerinin baş harflerinden meydana gelmektedir. SWOT Analizi ile firmaların iç ve dış yapıları analiz edilir. İç durumunun analizi; güçlü ve zayıf yönlerini, dış durum analizi; fırsatlar ve tehditlerin belirlenmesidir. Tablo 2’de SWOT analizinin yapısı incelenmiştir:

Tablo 2: Swot Analizinin Temel Yapısı

İÇSEL FAKTÖRLER	Güçlü Taraflar (S)	Zayıf Taraflar (W)
	DIŞSEL FAKTÖRLER	Var olan ve amaçlara ulaşırken avantaj sağlayabilecek iç özellikler
Fırsatlar (O)	SO STRATEJİSİ	WO STRATEJİSİ
Amaçlara ulaşılırken yardımcı olabilecek dış etkenler		
Tehdit ve Tehlikeler (T)	ST STRATEJİSİ	WT STRATEJİSİ
Amaçlara ulaşılırken engel teşkil edebilecek dış etkenler		

Kaynak: Aktan, 1999: 42

SWOT analizi için; var olan alternatifler içinde en iyi stratejik konum SO Stratejisi’dir. En kötü stratejik konum ise WT Stratejisi’dir. WO stratejisi fırsatların bulunduğu ve zayıf yönlerin fazla olduğu durumda kullanılmaktadır. ST stratejisi ise tehditlerin bulunduğu ve sektörde güçlü olunan durumlarda uygulanmalıdır. SO stratejisi, güçlü yönlerin ve fırsatların bir arada bulunduğu durumlarda kullanılırken, WT stratejisi ise zayıflıklar ve tehditlere göre uygulanmalıdır. Aşağıda Tablo 3’te Türkiye’de bulunan lojistik köylerin SWOT analizi kapsamında değerlendirilmesi yapılmıştır. Daha sonra Tablo 4’te SWOT analiz sonuçlarına göre uygulanabilecek stratejiler oluşturulmuştur.

Tablo 3: Türkiye’de Lojistik Köylerin Güçlü & Zayıf Yönlerinin / Fırsatlarının & Tehditlerinin Taraması

Güçlü Yönleri	Zayıf Yönleri
<ul style="list-style-type: none"> Konum itibariyle köprü görevi gören Türkiye Ulaşım ve ulaştırma açısında büyük avantajlara sahiptir. Lojistik merkezler içerisinde yerli ve yabancı birçok firma barındırdığı için firmalar arası bilgi akışı kolaylıkla sağlanabilir. 	<ul style="list-style-type: none"> Fiyat rekabeti, kaliteli hizmet sunumunu yavaşlatmakta ve zorlaştırmaktadır. İşgücünde uzmanlaşma eksiktir. Demir yolu taşımacılık alanında eskisi kadar tercih edilmemektedir.

<ul style="list-style-type: none"> • Türkiye’de coğrafik konumundan kaynaklı kara ve deniz yolu taşımacılığı kolaylıkla sağlanabilmektedir. • Kara yolları alt yapısının gelişmiş olması, taşımacılık faaliyetlerini kolaylaştırmaktadır. • Türkiye’deki genç nüfus sayesinde işgücü oranı yüksektir ve bu durum işgücü maliyetlerini düşürmektedir. • Son yıllarda sektöre olan talebin artmasıyla birlikte lojistik alanında teşvikler ve destekler artırılmaya başlanmış, yeni projeler için fırsat oluşturulmuştur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Demir yolu alt yapısı iyileştirilmelidir. • Merdiven altı faaliyetlerin önüne geçilerek haksız rekabet ortamı ortadan kaldırılmalıdır. • Dünya üzerinde son yıllarda e-ticaretin artmasıyla birlikte sektör üzerinde aşırı yoğunluğa neden olmuştur. Ancak bu talebe cevap verecek alt yapı bulunmamaktadır. • Lojistik performansı arttırmak için kullanılan yeni yöntemlerin olmaması (hız, teknoloji, yeni taşıma yöntemleri vb.) sektörün ilerlemesini güçleştirmektedir.
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> • Küresel boyutta lojistik faaliyetlere giderek daha çok ihtiyaç duyulmaktadır. • Türkiye konumu itibariyle lojistik merkezleri artırarak bu alanda oldukça değerli pazar payları elde edebilir. • Denize olan kıyı yerlerde limanların lojistik faaliyetlere uygun hale getirilebilmesi deniz yolu taşımacılığının da önünü açmaktadır. • Lojistik faaliyetlerin ana damarı olan Avrupa-Kafkasya-Asya koridorunun güzergahı Türkiye üzerinden geçmektedir. • Teknolojik gelişmelerin hızla artması bu alana yapılabilecek yeni yatırımlarında önünü açmaktadır. • Hava yolu taşımacılığında yaşanan gelişmelerin hızla devam etmesi, taşımacılık alanında da ulaştırmanın daha hızlı sağlanmasına olanak vermektedir. • E-ticarette birlikte üretim ve tüketim işlemlerinin birbirinden bağımsız, uzak yerlerde de gerçekleşebiliyor olması lojistik faaliyetlere olan ihtiyacın artmasına neden olmaktadır. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sınırlarda gümrük vergileri, kotalar vb. uygulamaların yüksek olması uluslararası taşımacılığın artmasına engel teşkil etmektedir. • Lojistik alanındaki yatırımların eksik olması ve belirsizlik ortamından kaynaklı yeni yatırımların alınamaması sektörün ilerlemesindeki en önemli tehdit unsurudur. • Ulaştırma maliyetlerinin yüksek olması (yakıt vb.) taşımacılığı yavaşlatmaktadır. • Türkiye’nin hassas bir ekonomik ve politik yapıya sahip olması, ayrıca dünya üzerinde oluşan krizlerden çok hızlı etkilenmesi bu sektöre olan gerekli özenin sağlanmasına engeldir. • Sektör üzerindeki rekabetin uluslararası boyutta olması, sektörde rekabet edemeyen firmaları kısa sürede piyasadan çıkmaya zorlamaktadır.

Kaynak: Tarafımızdan Oluşturulmuştur.

Tablo 4: Swot Analiz Kapsamında Çıkarılabilecek Stratejiler

	GÜÇLÜ TARAFLAR	ZAYIF TARAFLAR
F I R S A T L A R	<u>SO STRATEJİSİ</u> → Lojistik alanında alt yapı yatırımlarını hızlandırarak mevcut lojistik köy sayısı artırılabilir.	<u>WO STRATEJİSİ</u> → Lojistik köylerin teknolojik alanda alt yapısının artırılması ile hem rekabet ortamında hem de potansiyel iş hacmi konusunda avantajlar sağlanabilir.
T E H D İ T L E R	<u>ST STRATEJİSİ</u> → Devamlılığı sağlayabilmek için mevcut işgücünde uzmanlaşma sağlanarak pazar koşullarına göre stratejik hamleler yapılabilir.	<u>WT STRATEJİSİ</u> → Taşıma maliyetlerini düşürmek için ülkeler arası yeni ticaret anlaşmaları yapılabilir.

Kaynak: Tarafımızdan Oluşturulmuştur.

Türkiye’de özellikle lojistik köylerin kurulması aşamasında alt yapının ve yatırımların yetersiz olması, köylerin kurulmasını ve devamlılığının sağlanmasını zorlaştırmaktadır. Lojistik köylerin devamlılığının sağlanmasında diğer önemli faktör ise nitelikli elemanların artırılmasıdır. Türkiye, sahip olduğu coğrafi koşullar ve öğrenmeye açık genç iş gücü ile lojistik alanında sunulan pazardan büyük bir pay alabilecek potansiyele sahiptir. Gelişmiş alt yapıya sahip olan ve nitelikli elemanların yetiştirildiği lojistik köy sayısının artırılması öncelikle bölgesel kalkınmaya daha sonra da ülkenin ekonomik anlamda güçlenmesine önemli katkı sağlayacaktır.

7. SONUÇ

Günümüz dünyasında ticaretin küreselleşmesi ve teknolojinin yeni alternatifler sunması lojistik alanında hem hizmet rekabetini hem de fiyat rekabetini arttırmıştır. Bu durum mikro boyutta firmaların potansiyellerini zorlamış ve maliyetlerini minimize edecek yeni yöntemler bulmaya itmiştir. Özellikle taşımacılık alanında maliyetlerin yüksek olması firmalar önüne büyük engel teşkil etmektedir. Lojistik köyler sağladıkları hizmet sunumuyla firmaların depolama, taşıma, elleçme, paketleme gibi birçok alanda maliyetlerini minimize edebilecekleri merkezler olmuştur.

Lojistik alanında dünya da her geçen gün büyüyen bir pazar payı vardır. Şüphesiz ki taşımacılık ve ulaştırmanın ülke ekonomilerine önemli katkıları bulunmaktadır. Bu yüzden mevcut pazar payını

arttırabilen ülkelerde kalkınma daha hızlı ilerleyecektir. Rekabet ortamında atılabilecek en stratejik adım, önem arz eden bölgelerde kaliteli lojistik köylerin sayısını arttırmaktır. Bu sayede bölgesel kalkınma da sağlanmış olacaktır.

Sonuç olarak, Türkiye’de son yıllarda lojistik alanında yeni projeler ve yatırımlar yapılıyor olsa da henüz Avrupa ülkelerinin seviyesine ulaşılabilmiş değildir. Türkiye ekonomisinde, getirisi bakımından lojistik sektörü, turizm sektöründen sonra ikinci sıradadır. Ancak gerekli yatırımlar yeterli seviyeye ulaşmış değildir. Yeni lojistik köy projelerinde gereksiz harcamalardan kaçınılmalı ve kilit yerlere özellikle alt yapı alanında destek verilmelidir. Ayrıca nitelikli eleman eksikliğinden dolayı sistemli bir yönetim olmaması hizmet hızını düşüren önemli etkenlerden biridir. Diğer ülkelerde olduğu gibi belli merkezlerden yönetimi sağlanan lojistik bir sistemin gerekliliği de her geçen gün artmaktadır. Böyle bir sistemin varlığıyla birlikte köyler arası bilgi ve iletişim akışı tam sağlanmış olacaktır. Firmalar arası fırsat eşitsizliğine engel olmak için belli bir fiyat, hizmet ve üretim standartları olmalıdır. Lojistik alanda deniz, kara ve hava yolu her ne kadar önemli olsa da Türkiye için demir yolu taşımacılığı da önemli avantajlardan biridir. TCDD bünyesindeki demir yolu sisteminin alt yapısında iyileştirilmeler hızlandırılarak lojistik alanında işlevselliği artırılmalıdır.

KAYNAKÇA

- Akçaçetin, E. (2010). Avrupa Birliğine üyelik sürecinde küresel lojistik üs olma yolunda Türkiye. Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (3), 1-14.
- Aktan, C. C. (1999), 2000’li yıllarda yeni yönetim teknikleri stratejik yönetim. Tügiad Yayını, İstanbul.
- Babacan, M. (2003). Lojistik sektörün ülkemizdeki gelişimi ve rekabet vizyonu. Ege Akademik Bakış Dergisi, (1), 8-15.
- Bakkal, M. ve Demir, U. (2011). Lojistik yönetimi ve e-lojistik. Hiperlink Yayınları, İstanbul.
- Balcı, H., Emirkadı Ö. (2019). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Karadeniz bölgesi lojistik üs potansiyelinin SWOT analizi yöntemi ile değerlendirilmesi, Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, (1), 6-30.
- Bayhan, M., Türkmen, M., Kepe, D. (2017). Denizli Kaklık lojistik köyünün SWOT analizi ile değerlendirilmesi. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (22), 555-574.
- Bezirci, M., Dündar, A. (2011). Lojistik köylerin işletmelere sağladığı maliyet avantajları. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, (13), 309-326.
- Burmaoğlu, S. (2012). Ulusal inovasyon göstergeleri ile ulusal lojistik performansı arasındaki ilişki: ab ülkeleri üzerine bir araştırma. Ege Akademik Bakış Dergisi, (2), 193-208.
- Centreport Canada (2018). Annual report 2016-2018. 1-48.
- Çakmak, K. H. (2003). Kalkınma iktisadi literatüründe gelişme kavramının evrimi. H. Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, (2), 49-68.
- Erdoğan, A. (2020). Türkiye’de lojistik sektörünün SWOT analizi. Sosyal Bilimler Dergisi (SOBİDER), (47), 108-116.
- Higgins, C.D., Ferguson, M.R. (2011). An exploration of the freight village concept and its applicability to ontario. McMaster Institute of Transportation and Logistics, Ontario.
- Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü (2019). Kalkınma ajansları 2019 yılı faaliyet raporu. 1-191.
- Karadeniz, V., Akpınar, E. (2010). Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. Marmara Coğrafya Dergisi, (23), 49-71.
- Kılıç, Y., Karaatlı, A. M., Demiral M. F., Pala, Y. (2009). Gelişmekte olan ülkelerde sürdürülebilir kalkınma açısından lojistik köyler: Türkiye örneği. Uluslararası Davraz Kongresi, Isparta.
- Koban, E., Keser, H.Y. (2007). Dış ticarete lojistik. Ekin Basım Yayın Dağıtım, Ankara.
- Kocaman, S.K. (2014). Lojistik merkezler. Gümrük ve Ticaret Uzmanları Derneği İktisadi İşletmesi, Ankara.

Koçak, R.D. (2020). Lojistiğin tarihsel gelişimi: askeri gereksinimden işletme lojistiğine ve tedarik zinciri yönetimine evrilme süreci. *Journal of Yaşar University*, (15), 246-258.

Lambert, D.M., Stock, J.R., Ellram, L.M. (1998). *Fundamentals of logistics management*. Irwin Mc Graw-Hill, United States of America.

MEB (2011). Ulaştırma hizmetleri. Lojistik Yönetimi, Ankara.

Soyaloğlu, Ç., Kartal, B., Sürücü, E. (2016). SWOT analizi ile soma lojistik merkezinin potansiyelinin değerlendirilmesi. II International Congress On Economics And Business (ICEP'16), New Economic Trends And Business Opportunities, 187-199.

Şahin, D., Toramanlı, G. (2016). Küresel ticarete lojistik köylerin önemi. II Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi, 394-395.

Şengel, S. (2012). Bölgesel kalkınma açısından lojistiğin önemi ve sorunlar, çözüm önerileri: Trakya bölgesi örneği. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, (1), 12-23.

Tanyaş, M. (2015). İstanbul lojistik sektör analizi raporu. Mavi Ofset, İstanbul.

Tanyaş, M. (2017). Lojistik Kavramı ve Türkiye Lojistik Sektörü. *Deniz Ticareti Dergisi*, 29-33.

TCDD Raporu (2018). Tekkeköy (Samsun) TCDD Gelemen lojistik köyü nazım imar planı açıklama raporu.

Tekin M., Soba M., Özen, E. (2014). Organize sanayi bölgelerindeki işletmelerin lojistik eğilimlerinin değerlendirilmesi ve lojistik köylerin gelişme olanakları (Uşak ili örneği). *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi*, (11), 300-324.

Tekin, A. (2011). Küreselleşen dünyada bölgesel kalkınma dinamikleri, kamu politikaları ve bölgesel kalkınma ajansları. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (29), 37- 48.

UTİKAD (2015). Eskişehir Hasanbey lojistik merkezi. İstanbul.

UTİKAD (2020a). Lojistik sektör raporu. İstanbul.

Yapraklı, Ş., Kara, E. (2020). Kahramanmaraş'ın lojistik merkez potansiyelinin SWOT analizi ile incelenmesi. *Journal of emerging economies and policy (JOEEP)*, (5), 34-42.

Yapraklı, T. Ş., Ünal, M. (2017). Lojistik Merkez olabilmesi açısından Erzurum'un SWOT analizi ile değerlendirilmesi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, (3), 677- 700.

Yılmaz, Ü. Ve Duman, B. (2019). Lojistik 4.0 kavramına genel bir bakış: geçmişten bugüne gelişim ve değişimi. *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (1), 186-200.

WEB KAYNAKLARI

Ankara Lojistik Üssü, (2020). <http://www.alu.com/> , Erişim tarihi: 04.04.2021.

Manisa Organize Sanayi Bölgesi, <https://www.mosb.org.tr/tr/istirakler/mos-lojistik-hizmetleri-a-s/> , Erişim tarihi: 04.04.2021.

TDK. <https://sozluk.gov.tr/> , Erişim Tarihi: 29.03.2021.

TCDD. <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler/?content/33> , Erişim Tarihi: 03. 06.2021.

TCDD (2018). <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/207/> , Erişim tarihi: 04.06.2021.

TCDD (2020). <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/500/> , Erişim tarihi: 05.06.2021.

UTİKAD. (2018). <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/22286/erzurum-lojistik-merkezi-hizmete-acildi> , Erişim tarihi: 04.08.2021.

UTİKAD, (2020b). <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10969/17-lojistik-koyun-7sinde-ilk-etap-insaatlar-bitti> , Erişim tarihi: 04.06.2021.

<https://www.alliancetexas.com/global-logistics-hub> , Erişim Tarihi: 04.04.2021.

<https://lch-hh.de/> , Erişim Tarihi: 27.04.2021.



<https://www.ncgtp.com/live/Pages/history.aspx> , Erişim Tarihi: 05.04.2021.

<https://www.portofrotterdam.com/en/our-port/our-themes/a-sustainable-port/sustainability/people-work>,
Erişim Tarihi: 27.04.2021.

<http://www.quadranteuropa.it/en/interporto/interporto-quadrante-europa.html>, Erişim Tarihi: 27.04.2021.

<https://railenterprise.com/raritan-logistics-center.html> , Erişim Tarihi: 05.04.2021.

<https://railturkeyistasyon.wordpress.com/2015/03/15/kosekoy-lojistik-merkezi/> Erişim Tarihi: 20.05.2021

<https://rayhaber.com/2015/02/balikesir-gokkoy-lojistik-merkez-incelemesi/>, Erişim Tarihi: 20.05.2021.

<https://www.singaporepsa.com/about-us>, Erişim Tarihi: 27.04.2021.

<http://www.turkoglu.gov.tr/turkoglu-lojistik-merkezi> , Erişim Tarihi: 20.05.2021.

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/12589/bogazkopru-lojistik-koyu-nde-acilis-2015-e-kaldi>,
Erişim Tarihi: 20.05.2021.

<https://www.yesillojistikciler.com/>, Erişim Tarihi: 03.04.2021.

<https://www.wfb-bremen.de/de/page/ueber-uns> , Erişim Tarihi: 27.04.2021.

